Regeringens proposition

1977/78: 55

om bättre fartygsmiljö;

beslutad den 15 december 1977.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag om olika åtgärder för att förbättra arbetsmiljön ombord på fartyg. Förslagen bygger på fartygsmiljöutredningens första delbetänkande och utgör ett led i strävandena att anpassa lagstiftningen på detta område till vad som redan gäller i land enligt arbetarskyddslagen.

De förslag till lagändringar som läggs fram avser huvudsakligen skyddsarbetet på fartygen. Förslagen syftar till en effektivisering av skyddsarbetet och innefattar vidgade befogenheter för skyddsombuden. Skyddsombud skall utan undantag finnas på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Begreppet huvudskyddsombud introduceras i sjösäkerhetslagstiftningen. Skyddsombud skall kunna utses gemensamt för flera fartyg inom ett och samma rederi. Skyddsombudens uppgifter breddas och grundläggande regler om deras verksamhet förs in i lagen.

Skyddskommitté skall enligt förslaget finnas på fartyg med minst femton ombordanställda och även i övrigt om det begärs av de ombordanställda. Även skyddskommittéernas uppgifter breddas. I kommittén skall behandlas frågor om planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder m. m. Under vissa förhållanden skall en för rederiets fartyg gemensam skyddskommitté kunna utses.

Nya regler föreslås om samordning av och ansvar för skyddsåtgärderna på fartyg, som är gemensamt arbetsställe för flera arbetsgivares anställda. Samordningsansvaret läggs på redaren. I fråga om fartyg som har tagits in på varv eller ligger i hamn och lastar eller lossar läggs dock ansvaret på den för varvsarbetet resp. stuveriarbetet ansvarige arbetsgivaren.

Reformen föreslås träda i kraft den 1 juli 1978.

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

dels att nuvarande 1 kap. 10—15 §§ skall betecknas 1 kap. 11—16 §§, nuvarande 3 kap. 8—11 §§ skall betecknas 3 kap. 9—12 §§, nuvarande 9 kap. 3, 4 och 5—12 §§ skall betecknas 9 kap. 4, 6 respektive 13—20 §§ och nuvarande 10 kap. 5—9 §§ skall betecknas 10 kap. 6—10 §§,

dels att 1 kap. 3, 6, 7 och 9 §§, de nya 3 kap. 9—12 §§, 7 kap. 1, 5, 15 och 18 §§, 8 kap. 1—3 §§, de nya 9 kap. 6, 18 och 20 §§, 10 kap. 4 §, de nya 10 kap. 7 och 10 §§ och rubriken till 8 kap. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas nya paragrafer, 1 kap. 10 §, 3 kap. 8 §, 8 kap. 4 och 5 §§, 9 kap. 3, 5 och 7—12 §§ samt 10 kap. 5 § av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
3 §[1]	
Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsverket. Regeringen äger förordna svensk *konsul* att utöva tillsyn utom riket.	Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsverket. Regeringen äger förordna svensk *utlandsmyndighet* att utöva tillsyn utom riket.

I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

6 §[2]

Om förrättningar för tillsyn enligt denna lag stadgas i 7 kap.

Sjöfartsverket må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättning eller att utom riket verkställa sådan förrättning. Svensk *konsul,* som förordnats att utöva tillsyn av fartyg, äger utse sak-	Sjöfartsverket må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättning eller att utom riket verkställa sådan förrättning. Svensk *utlandsmyndighet,* som förordnats att utöva tillsyn av fartyg, äger

[1] Senaste lydelse 1975: 83.
[2] Senaste lydelse 1971: 293.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
kunnig att verkställa tillsynsförrättning utom riket eller att biträda vid sådan förrättning.	utse sakkunnig att verkställa tillsynsförrättning utom riket eller att biträda vid sådan förrättning.
7 §	
Polismyndighet, tullmyndighet och *lotsmyndighet* äro *pliktiga* att lämna tillsynsmyndighet *erforderligt* biträde.	Polismyndighet, tullmyndighet, *hälsovårdsnämnd* och *läkare* äro *skyldiga* att lämna tillsynsmyndighet *det* biträde *och de upplysningar som behövs.*
9 §	
Den som *har eller haft att utöva* tillsyn enligt denna lag *eller med stöd därav utfärdade föreskrifter eller anlitats såsom biträde vid tillsynsförrättning må* ej *röja* eller obehörigen nyttja yrkeshemlighet *som därigenom blivit känd för honom.*	Den som *tagit befattning med* tillsyn enligt denna lag *eller utsetts till skyddsombud eller ledamot i skyddskommitté får* ej obehörigen *yppa* eller nyttja *vad han under uppdraget eller i tjänsten har erfarit om* yrkeshemlighet, *arbetsförfarande, affärsförhållande, enskilds personliga förhållande eller förhållande av betydelse för landets försvar.*
10 §	
	Läkare, som i sin verksamhet får kännedom om sjukdom som kan ha samband med fartygsarbete, skall anmäla detta till myndighet som regeringen bestämmer.
3 kap.	
8 §	
	Redare och ombordanställda skola samverka för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden.
9 §	
Om ej särskilt förhållande berättigar till undantag, skall på fartyg med minst fem ombordanställda bland *de ombordanställda* utses ett eller flera skyddsombud *att företräda de ombordanställda i frågor rörande sundhet och säkerhet*	På fartyg med minst fem ombordanställda skall bland *dessa* utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud *skall* utses även på annat fartyg om det är påkallat. *För skyddsombud bör ersättare utses.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
i arbetet. Om det är påkallat, *bör* skyddsombud utses även på annat fartyg.	
Val av skyddsombud *förrättas* av de ombordanställda.	Skyddsombud *utses* av de ombordanställda. *I val av skyddsombud deltager ej befälhavare, maskinchef eller sådan ledamot i skyddskommitté som utsetts av arbetsgivare.*
	Utan hinder av första stycket kan sjöfartsverket, om förhållandena påkalla det, medge att ett eller flera skyddsombud i stället utses gemensamt för flera fartyg som tillhöra samma redare. Med redare jämställes den som i redarens ställe brukar fartyget. Sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.
	Har på fartyg eller gemensamt för flera fartyg utsetts mer än ett skyddsombud, skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.
10 §	
På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst *tjugofem man* skall finnas *en* av företrädare för redaren och av skyddsombud sammansatt skyddskommitté, *som har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet.* Om det *är påkallat,* bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg.	På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst *femton personer* skall finnas skyddskommitté sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. Skyddskommitté skall tillsättas även på annat fartyg, om det *begäres av de ombordanställda.*
	I skyddskommitté kan även ingå företrädare för annan arbetsgivare än redaren. Ledamöter i kommittén som ej företräda redaren eller annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådan ledamot deltager ej befälhavare, maskinchef eller ledamot i kommittén som före valet utsetts av arbetsgivaren.
	Utan hinder av första stycket kan sjöfartsverket, om förhållandena påkalla det, medge att

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	skyddskommitté i stället utses gemensamt för flera fartyg som tillhöra samma redare. Med redare jämställes den som i redarens ställe brukar fartyget. Sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som annan skyddskommitté.
11 §	
Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor *eller skiljas från anställningen.*	Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor.
Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i *42 § andra stycket arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1).* Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot *nämnda stadgande,* är ogill.	Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i *6 kap. 11 § arbetsmiljölagen (1977: 000).* Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot *vad i första stycket är stadgat,* är ogill.
	Skyddsombud som gör gällande att han uppsagts från sin anställning eller tillskyndats försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har rätt att kvarstå i befattningen på fartyget under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan slutligt prövats. På yrkande av redaren kan domstol förordna att vad nu sagts ej skall äga tillämpning.
	Vad i tredje stycket sagts om rätt att kvarstå i befattning på fartyget utesluter ej tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973: 282).
	Har skyddsombud efter det att anställningen upphört väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsäg-

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	ningen enligt andra stycket är ogiltig, kan domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall äga återgå i arbetet för tiden intill dess laga kraft ägande dom eller beslut föreligger. För den tid förordnande gäller har skyddsombudet rätt att åtnjuta de anställningsvillkor som äro förenade med hans tidigare befattning.
Talan på grund av bestämmelserna i denna paragraf skall väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Försummas det, är talan förlorad. Beträffande mål som här avses gälla föreskrifterna i *44 § arbetarskyddslagen.*	Talan på grund av bestämmelserna i denna paragraf skall väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Försummas det, är *rätten till* talan förlorad. Beträffande mål som här avses gälla föreskrifterna i *6 kap. 13 § arbetsmiljölagen.*
12 §[3]	
Bestämmelserna i 2—*10* §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.	Bestämmelserna i 2—*11* §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

7 kap.

1 §

De tillsynsförrättningar som skola företagas enligt denna lag äro

a) regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning *(sjövärdighetsbesiktning)*,

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar (*mellanbesiktning*),

c) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare (*passagerarfartygsbesiktning*),

d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (*fribordsbesiktning*),

e) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

Om det är möjligt skola flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. *14* §.	Om det är möjligt skola flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. *15* §.

[3] Senaste lydelse av förutvarande 3 kap. 11 § se 1975: 83.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §[4]	
Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. *14* §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om sjöfartsverket medger det, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.	Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. *15* §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om sjöfartsverket medger det, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Har fartyget icke sådan klass som nu nämnts eller är det äldre än tjugofyra år, bestämmer sjöfartsverket den tid, inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast tjugofyra och senast fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning. Har fartyg som är äldre än tjugofyra år högsta klass, må dock sjöfartsverket medgiva att den tid, inom vilken förnyad sjövärdighetsbesiktning skall äga rum, utsträckes till sextio månader, om synnerliga skäl föreligga.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

15 §[5]	
För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. *14* §, och icke är äldre än tjugofyra år, må den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), d) eller e) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock icke sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligga att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligga i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.	För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. *15* §, och icke är äldre än tjugofyra år, må den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), d) eller e) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock icke sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligga att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligga i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.

[4] Senaste lydelse 1971: 293.
[5] Senaste lydelse 1971: 293.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

Har fartyget icke klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, må sjöfartsverket efter prövning i varje särskilt fall godkänna undersökningen såsom besiktning i den omfattning som föreskrives i första stycket.

18 §[6]

Ritning till fartyg, som bygges eller ombygges för svensk räkning och enligt denna lag skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete som ritningen avser börjas. I trängande fall eller om fartyget tillfälligt ändras eller ombygges utomlands, må ritning insändas i efterhand.

Ritning till utländskt fartyg, som blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning, skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket äger meddela erforderliga föreskrifter om vilka ritningar som skola inges samt medge lättnad i fråga om skyldigheten att ge in ritningar till viss typ av fartyg och till fartyg som innehar klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. *14* §.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket äger meddela erforderliga föreskrifter om vilka ritningar som skola inges samt medge lättnad i fråga om skyldigheten att ge in ritningar till viss typ av fartyg och till fartyg som innehar klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. *15* §.

8 kap.

Förbud mot nyttjande

Förbud mot nyttjande *m. m.*

1 §

Förekommer skälig anledning antaga,

att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart,

att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,

att det icke är behörigen lastat eller barlastat,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

att det icke är bemannat på betryggande sätt,

må fartygets resa förbjudas i avbidan på rättelse.

Är allenast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits.

Är allenast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits. *Förekommer skälig anledning antaga att användningen av viss lokal, visst ämne eller viss arbetsmetod innebär fara för ohälsa eller*

[6] Senaste lydelse 1975: 83.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	olycksfall, må även användningen av lokalen, ämnet eller metoden förbjudas i avbidan på rättelse.

Resa må jämväl förbjudas, om fartyg icke hålles tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyg, som enligt denna lag skall ha fart-, passagerarfartygs- eller fribordscertifikat, saknar gällande sådant certifikat.

2 §[7]

Förbud enligt 1 § må meddelas av sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk *konsul* som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk *konsul*. Har sådant beslut inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller meddelats av annan myndighet, skall beslutet genast underställas sjösäkerhetsdirektören.	Förbud enligt 1 § må meddelas av sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk *utlandsmyndighet* som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk *utlandsmyndighet*. Har sådant beslut inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller meddelats av annan myndighet, skall beslutet genast underställas sjösäkerhetsdirektören.

Beslutet skall innehålla uppgift om skälen för förbudet och de åtgärder som skola vidtagas för rättelse. Avskrift av beslutet skall genast tillställas redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren samt, om förbudet avser utländskt fartyg, diplomatisk eller konsulär representant för det land där fartyget hör hemma.

3 §

Den som inom riket meddelat beslut enligt 1 §, avseende förbud mot fartygs resa, skall genast göra anmälan om beslutet till polismyndighet. Denna skall vidtaga de åtgärder som erfordras för att hindra fartygets avgång.

Anmälan skall göras även till tullmyndighet och lotsmyndighet. På dessa myndigheter ankommande förrättning för fartygets resa skall inställas så länge förbudet gäller.

Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig utom riket, äger svensk *konsul* till förhindrande av resan avfordra fartygets befälhavare för fartyget gällande nationalitetshandling.	Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig utom riket, äger svensk *utlandsmyndighet* till förhindrande av resan avfordra fartygets befälhavare för fartyget gällande nationalitetshandling.

[7] Senaste lydelse 1975: 83.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §[8]

Förekommer brist som avses i 1 § och finnas ej tillräckliga skäl att förbjuda fartygets resa eller att meddela förbud att begagna inrättning, redskap, lokal, ämne eller arbetsmetod, kan myndighet som avses i 2 § första stycket i stället förelägga redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att avhjälpa bristen.

Underlåter redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att inom förelagd tid vidtaga åtgärd som åligger honom enligt föreläggandet eller kan han ej tillställas beslutet utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på den försumliges bekostnad. Detsamma gäller även i annat fall då föreläggande meddelats, om omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

5 §

I beslut om förbud eller föreläggande kan utsättas vite.

9 kap.

3 §

På anmodan av sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skyldig att föranstalta om undersökning av ämne eller material som användes på fartyget eller ingår i dess last eller tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskin, redskap eller teknisk anordning på fartyget.

I fråga om ämne eller material vars inlastning är förestående men ännu ej kommit under redarens vård har lastägaren sådan skyldig-

[8] Förutvarande 4 § upphävd genom 1972: 276.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

het som enligt första stycket åvilar redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Underlåter någon som är skyldig därtill att efterkomma anmodan enligt första stycket eller kan han ej tillställas beslut om anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärderna på dennes bekostnad. Detsamma gäller även i annat fall då beslut meddelats, om omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

Undersökning enligt denna paragraf skall bekostas av den som ålagts att föranstalta om undersökning eller att tillhandahålla prov för undersökning, om ej tillsynsmyndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

I beslut med anmodan enligt första stycket kan utsättas vite.

5 §

När två eller flera arbetsgivare samtidigt bedriva arbete på samma fartyg, skola de samråda och gemensamt verka för att åstadkomma sunda och säkra förhållanden på fartyget.

Redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg som är gemensamt arbetsställe.

I fråga om fartyg, som intagits på varv i Sverige, åvilar det ansvar som avses i andra stycket den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren i stället för redaren. Om särskilda skäl föreligga kan myndighet som regeringen bestämmer medge att detta ansvar får överlåtas på redaren.

I fråga om fartyg i svensk hamn åvilar ansvaret för sådan samord-

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	ning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning eller lossning den för detta arbete ansvarige arbetsgivaren. Detta ansvar kan överlåtas till redaren.
	Den som har ansvar enligt andra—fjärde styckena skall tillse att samordning sker av skyddsåtgärder på fartyget. Övriga arbetsgivare och på fartyget sysselsatta arbetstagare skola följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.
	Vad i denna paragraf sägs om arbetsgivare äger motsvarande tillämpning på den som driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd.
6 §	
Om de skyldigheter som åvila tillverkare och försäljare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar samt den som upplåter till begagnande eller installerar sådana anordningar stadgas i *arbetarskyddslagen.*	Om de skyldigheter som åvila tillverkare och försäljare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar samt den som upplåter till begagnande eller installerar sådana anordningar stadgas i *arbetsmiljölagen (1977: 000).*
7 §	
	Skyddsombud företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Ombudet skall inom sitt skyddsområde vaka över sundhet och säkerhet i arbetet samt i detta syfte deltaga vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder på fartyget och vid planeringen av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet.
	Skyddsombud skall söka vinna övriga ombordanställdas medverkan i skyddsarbetet.
	Redare, annan arbetsgivare och ombordanställda svara gemensamt för att skyddsombud får erforderlig utbildning.
	Skyddsombud skall beredas tillfälle att under arbetstid fullgöra

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

sina uppgifter med bibehållna anställningsförmåner. Ombudet skall ges tillfälle att på fartyget disponera lämplig lokal eller annat utrymme som behövs för uppdraget.

Skyddsombud har rätt att taga del av de handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som äro av betydelse för ombudets verksamhet.

8 §

Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för ombordvarandes liv eller hälsa och kan rättelse ej genast uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas.

Finner skyddsombud att förbud enligt 8 kap. 1 § överträdes, kan han avbryta arbete som avses med förbudet eller som erfordras för att fartyget skall påbörja förbjuden resa.

9 §

Beslut av skyddsombud enligt 8 § gäller i fråga om fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess sjöfartsverket tagit ställning i saken.

I annat fall än som avses i första stycket eller då fråga är om räddningstjänst, gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren tagit ställning. Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedömes större än den risk som föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han höra skyddskommittén, om sådan finnes och tvingande hinder ej föreligger.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 §
	Beslut av skyddsombud enligt 8 § eller av befälhavare enligt 9 § skall med angivande av skälen antecknas i fartygets skeppsdagbok eller om sådan dagbok ej föres nedtecknas särskilt. Befälhavaren skall tillse att avskrift av sådant beslut genast tillställes sjöfartsverket.
	11 §
	För skada till följd av åtgärd som avses i 8 § är skyddsombud fri från ersättningsskyldighet.
	12 §
	Skyddskommitté skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som röra skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande skyddsförhållanden på arbetsstället. I skyddskommitté skola behandlas frågor om de ombordanställdas hälsovård, frågor om planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder på fartyg, andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet samt frågor om upplysning och utbildning rörande skydd mot ohälsa och olycksfall.
	18 §[9]
Har olycksfall under skeppstjänst medfört dödlig utgång eller svårare kroppsskada eller samtidigt drabbat flera personer eller är olycksfall eller olyckstillbud under skeppstjänst eljest av sådan beskaffenhet att det kan antagas vara av väsentlig betydelse att det kommer till tillsynsmyndighetens kännedom, skall befälhavaren utan dröjsmål eller, om fartyget befinner sig till sjöss, genast efter ankomsten till hamn underrätta	Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsverket anmäla vissa händelser ombord finnas bestämmelser i sjölagen (*1891: 35 s. 1*). *Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som angives i sjölagen.*

[9] Senaste lydelse av förutvarande 9 kap. 10 § se 1971: 293.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
sjöfartsverket eller, om fartyget är utomlands, närmaste svenske konsul om olycksfallet eller tillbudet. Detsamma gäller om skada uppstått eller åtgärd vidtagits som är av betydelse för fartygets sjövärdighet.	
Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsverket anmäla vissa händelser ombord finnas bestämmelser i sjölagen.	
20 §[10]	
Bestämmelserna i 1 § andra stycket och 2—*10* §§ gälla icke utländskt fartyg.	Bestämmelserna i 1 § andra stycket och 2—*18* §§ gälla icke utländskt fartyg *i vidare mån än regeringen förordnar därom.*
10 kap.	
4 §	
Bryter *befälhavare* mot *nyttjandeförbud enligt* 8 kap. 1 §, dömes till *dagsböter* eller fängelse i högst *sex månader.*	Till *böter* eller fängelse i högst *ett år* dömes *den som uppsåtligen eller av oaktsamhet* bryter mot *förbud som meddelats med stöd av* 8 kap. 1 § *eller föreläggande som meddelats med stöd av 8 kap. 4 §.*
	Bryter någon mot föreläggande eller förbud, som förenats med vite, dömes ej till ansvar enligt första stycket.
5 §	
	Beordrar befälhavare arbete i strid mot beslut av skyddsombud enligt 9 kap. 8 § utan att skäl som anges i 9 kap. 9 § föreligger och åsidosättes därmed uppenbart intresset att skyddsarbetet ombord bedrives i behörig ordning, dömes till böter.
7 §[11]	
Ha flera medverkat till gärning som avses i 1—*5* §§, gäller 23 kap. brottsbalken.	Ha flera medverkat till gärning som avses i 1—*4 och 6* §§, gäller 23 kap. brottsbalken.

[10] Senaste lydelse av förutvarande 9 kap. 11 § se 1975: 83.
[11] Senaste lydelse av förutvarande 10 kap. 6 § se 1975: 83.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 §[12]
	Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, 10 §, 13 § eller 15—17 §§, dömes till böter.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

[12] Förutvarande 10 kap. 10 § upphävd genom 1975: 722.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde
1977-12-15

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Romanus, Turesson, Gustavsson, Antonsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Johansson, Friggebo

Föredragande: statsrådet Turesson

Proposition om bättre fartygsmiljö

1 Inledning

Under senare år har viktiga förändringar skett i lagstiftningen rörande miljön i arbetslivet. En genomgripande översyn av arbetarskyddslagstiftningen har företagits av arbetsmiljöutredningen (S 1970: 35), som i delbetänkandet (SOU 1972: 86) Bättre arbetsmiljö föreslog betydelsefulla ändringar i arbetarskyddslagen (1949: 1). På grundval av utredningens förslag föreslogs i propositionen 1973: 130 ändringar i arbetarskyddslagstiftningen och andra åtgärder för en bättre arbetsmiljö. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1974.

Arbetsmiljöutredningen har i januari 1976 avlämnat sitt slutbetänkande (SOU 1976: 1) Arbetsmiljölag. Riksdagen har den 16 november 1977 på grundval av propositionen 1976/77: 149 beslutat att arbetarskyddslagen skall ersättas av en arbetsmiljölag. Denna skall träda i kraft den 1 juli 1978.

Den allmänna lagstiftningen om arbetarskydd omfattar inte skeppstjänst. Huvudförfattning beträffande arbetarskyddet för de ombordanställda är lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (ändrad senast 1975: 722) (sjösäkerhetslagen). Vid denna lags tillkomst var avsikten att söka få till stånd så stor överensstämmelse som möjligt mellan arbetsförhållandena till sjöss och i land. I detta syfte överfördes arbetarskyddslagens dåvarande allmänna bestämmelser i så stor utsträckning som ansågs möjligt till sjösäkerhetslagen.

Med anledning av den översyn som skedde beträffande arbetarskyddet till lands tillkallades 1973 en sakkunnig[1] med uppdrag att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m. Utredningen, som antog benämningen fartygsmiljö-

[1] Generaldirektören Göran Borggård.

utredningen (K 1973: 04), har överlämnat bl. a. delbetänkandet (Ds K 1975: 2) Bättre fartygsmiljö. I betänkandet föreslås ändrad lagstiftning om skyddet mot ohälsa och olycksfall på fartyg. Betänkandet bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren (RÅ), överbefälhavaren (ÖB), försvarets materielverk, socialstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, statens personalutbildningsnämnd (PUN), fiskeristyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, styrelsen för arbetarskyddsfonden, ILO-kommittén, arbetsmiljöutredningen (S 1970: 35), Centralorganisationen SACO/SR (SACO/SR), Landsorganisationen i Sverige (LO), Rederiföreningen för mindre fartyg, Statsanställdas förbund, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska hamnförbundet, Svenska landstingsförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges arbetsledareförbund (SALF), Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och AB Trafikrestauranger.

ÖB har bifogat yttranden från chefen för marinen och försvarets sjukvårdsstyrelse medan socialstyrelsen har bifogat yttranden från förste stadsläkarna i Stockholm och Göteborg. SAF har överlämnat yttranden från Sveriges stuvareförbund och SAF:s allmänna grupp.

2 Gällande rätt

2.1 Arbetarskyddslagen

I arbetarskyddslagen (1949: 1, omtryckt 1973: 834, ändrad senast 1977: 534) finns de centrala reglerna rörande arbetarskydd. Enligt bestämmelserna i första kapitlet är lagen i princip tillämplig på varje verksamhet vari arbetstagare används till arbete för arbetsgivares räkning. Lagen gäller dessutom i vissa andra särskilt angivna fall men även undantag från dess tillämpning förekommer. Sålunda har bl. a. arbete som är att hänföra till skeppstjänst undantagits.

Lagens andra kapitel innehåller allmänna föreskrifter om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall. Arbetsgivaren är skyldig att iaktta allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden under vilka arbetet bedrivs samt arbetstagarens ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att hos honom sysselsatt arbetstagare ådrar sig ohälsa till följd av arbetet eller drabbas av olycksfall i arbetet. Arbetstagaren å sin sida åläggs att använda de skyddsanordningar som finns och att noga följa i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter och i övrigt iaktta tillbörlig försiktighet och medverka till att ohälsa och olycksfall förebyggs.

Genom 1973 års reform av arbetarskyddslagstiftningen tillkom bestämmelser om gemensamma arbetsställen. När två eller flera arbetsgivare samtidigt bedriver arbete på samma arbetsställe skall de samråda och gemensamt verka för att åstadkomma sunda och säkra förhållanden på arbetsplatsen. På gemensamma arbetsställen kan arbetsgivarna komma överens om att en av dem skall ha ansvaret för samordningen av skyddsåtgärder. Finns det inte någon överenskommelse kan yrkesinspektionen bestämma vem som skall ha samordningsansvaret. Arbetsgivare som inte har sådant ansvar skall å sin sida följa de anvisningar som lämnas i samordnande syfte av den huvudansvarige. För byggarbetsplatser gäller särskilda regler om ett obligatoriskt samordningsansvar.

Arbetarskyddslagen innehåller i 6 kap. förhållandevis utförliga regler om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. I dessa anges till en början att arbetsgivare och arbetstagare skall samverka för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden. På arbetsställe med minst fem arbetstagare skall utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud utses i första hand av lokal arbetstagarorganisation som är bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. I vissa fall kan lokal facklig avdelning efter medgivande av yrkesinspektionen utse skyddsombud utanför kretsen av arbetstagare vid arbetsstället (s. k. regionalt skyddsombud). Huvudskyddsombud med samordnande uppgifter skall utses om det vid ett arbetsställe finns mer än ett skyddsombud.

Skyddsombud företräder arbetstagarna i skyddsfrågor. I fråga om skyddsombudets uppgifter föreskrivs bl. a. att skyddsombudet skall delta vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder. Arbetsgivare och arbetstagare svarar gemensamt för att skyddsombud får den utbildning som behövs. Skyddsombud skall beredas erforderlig ledighet för att fullgöra sina uppgifter. Vidare har skyddsombudet rätt att ta del av de handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som är av betydelse för ombudets verksamhet. Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa och kan rättelse inte genast uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas i avvaktan på att yrkesinspektionen tar ställning i saken. Överträds gällande förbud som har meddelats av tillsynsmyndighet kan skyddsombud avbryta arbete som avses med förbudet. Skyddsombud är fri från ersättningsskyldighet för skada till följd av sådana åtgärder. Skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter och får inte på grund av sin verksamhet som skyddsombud ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor. Arbetsgivare eller arbetstagare som bryter mot detta är skyldig att ersätta skada som uppkommer därav.

Vid arbetsställe med minst 50 arbetstagare eller vid annat arbetsställe där arbetstagarna begär det skall finnas skyddskommitté, sammansatt av

företrädare för arbetsgivaren och arbetstagarna. Företrädare för de anställda utses i första hand av lokal arbetstagarorganisation, som är bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Skyddskommitté skall planera och övervaka skyddsarbetet inom arbetsstället. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall och verka för tillfredsställande skyddsförhållanden på arbetsstället. I skyddskommitté skall behandlas frågor om företagshälsovård, frågor om planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder samt frågor om upplysning och utbildning rörande arbetarskydd.

I lagen finns också regler om bl. a. arbetstider, minderårigas och kvinnors användande i arbete, skyldigheter för tillverkare och försäljare liksom ansvars- och besvärsbestämmelser. Tillsyn över efterlevnaden av arbetarskyddslagen utövas av arbetarskyddsstyrelsen och under dess överinseende och ledning av yrkesinspektionen.

2.2 Arbetsmiljölagen

I januari 1976 redovisade arbetsmiljöutredningen sitt slutbetänkande (SOU 1976: 1) Arbetsmiljölag jämte tre bilagor (SOU 1976: 2—4) med bakgrundsmaterial till betänkandet. Detta innehåller förslag till arbetsmiljölag och arbetsmiljöförordning. Slutbetänkandet har remissbehandlats och remissinstanserna har i allt väsentligt ställt sig bakom utredningsförslaget. Lagrådet har lämnat förslaget till arbetsmiljölag utan erinran. I proposition 1976/77: 149 om arbetsmiljölag m. m. föreslogs att arbetarskyddslagen skulle ersättas av en arbetsmiljölag. Riksdagen har beslutat om detta den 16 november 1977 (SoU 1977/78: 1, rskr 1977/78: 18).

Arbetsmiljölagen innehåller nio kapitel. Dessa handlar om lagens tillämpningsområde, arbetsmiljöns beskaffenhet, allmänna skyldigheter, arbetstidens förläggning, minderåriga, samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare, tillsyn, ansvar och fullföljd av talan. I detta sammanhang torde jag bara översiktligt behöva beröra innehållet i några av kapitlen.

I likhet med vad som gäller enligt arbetarskyddslagen skall arbetsmiljölagen inte omfatta skeppstjänst.

I lagens andra kapitel återfinns regler om arbetsmiljöns beskaffenhet. Arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. Arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. Det skall eftersträvas att arbetet anordnas så, att arbetstagare själv kan påverka sin arbetssituation.

Tredje kapitlet behandlar allmänna skyldigheter. Inledningsvis slås fast att arbetsgivare och arbetstagare skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Vidare ges regler om de närmare skyldigheter

som vilar på arbetsgivare och arbetstagare för att förverkliga detta mål. När två eller flera samtidigt driver verksamhet på samma arbetsställe skall de samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. Ansvaret för samordningen av skyddsåtgärder på gemensamt arbetsställe för byggnadsverksamhet ligger på byggherren, som dock kan överlåta detta ansvar till någon av dem som bedriver verksamhet på arbetsstället. Om fast driftställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter, har den som råder över arbetsstället motsvarande ansvar, som likaledes kan överlåtas. I fråga om annat gemensamt arbetsställe kan de som bedriver arbete där överenskomma att en av dem skall ha ansvaret för samordningen. Den ansvarige skall se till att samordning sker av skyddsåtgärder på arbetsstället. Övriga arbetsgivare och de som arbetar där skall följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.

I lagens sjätte kapitel finns regler om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. Till kapitlet har överförts de grundläggande bestämmelserna i arbetarskyddslagen om skyddsombud och skyddskommitté. Utöver dessa redan nu gällande bestämmelser anges bl. a. att lagen (1974: 358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen (ändrad senast 1976: 594) skall tillämpas i vissa fall på skyddsombud och ledamot av skyddskommitté. Arbetarskyddslagens regler om trygghet för skyddsombud mot försämrade arbetsförhållanden och arbetsvillkor har skrivits in i arbetsmiljölagen liksom en regel om s. k. efterskydd som finns i förtroendemannalagen. Den sistnämnda regeln innebär att arbetstagaren, när uppdraget som skyddsombud upphör, skall vara tillförsäkrad arbetsförhållanden och arbetsvillkor, som överensstämmer med eller är likvärdiga med dem som skulle ha gällt om han inte hade haft uppdraget. Skyddsombuds möjlighet att avbryta arbete som bedrivs i strid mot tillsynsmyndighets förbud — vilken hittills har avsett förbud i enskilt fall — har utvidgats till att gälla även generella förbud. Vidare får skyddsombud möjlighet att avbryta ensamarbete när det är påkallat från skyddssynpunkt.

Arbetsmiljölagen träder i kraft den 1 juli 1978.

2.3 Sjösäkerhetslagen

I betänkandet Bättre fartygsmiljö finns i avsnittet 1.2 en översikt över gällande bestämmelser om fartygsmiljön. Jag får därför i första hand hänvisa till den redogörelsen. Härutöver vill jag framhålla följande.

I tredje kapitlet sjösäkerhetslagen finns regler om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall. Den grundläggande regeln är att fartyg skall vara så inrättat och anordnat att de ombordvarande i möjligaste mån bereds skydd mot ohälsa och olycksfall. Vidare finns bestämmelser om bostäder och andra erforderliga utrymmen ombord, om skyddsanordningar, om tillhandahållande av personlig skyddsutrustning,

om åtgärder för bedrivande av sjukvård ombord och om kosthåll och dricksvatten.

Regler om samverkan mellan redare och ombordanställda i frågor som rör sundhet och säkerhet på fartyget återfinns i 3 kap. 8—10 §§. Här ges också regler om hur skyddsombud skall utses och hur skyddskommitté skall tillsättas. På fartyg med minst fem ombordanställda skall, om inte särskilt förhållande berättigar till undantag, utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall företräda de ombordanställda i frågor som rör sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat bör skyddsombud utses även på annat fartyg. Val av skyddsombud förrättas av de ombordanställda. På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst 25 personer skall finnas en skyddskommitté som är sammansatt av företrädare för redaren och av skyddsombud. Om det är påkallat bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg. Skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter. Inte heller får den som har utsetts till skyddsombud på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor eller skiljas från anställningen. Som påföljd för brott mot dessa bestämmelser föreskrivs dels skadeståndsskyldighet, som kan drabba såväl arbetsgivare och arbetsledare som arbetskamrater, dels ogiltighet av avtalsuppsägning eller annan sådan rättshandling.

8 kap. innehåller bestämmelser om nyttjandeförbud. Om det t. ex. förekommer anledning anta att fartyg i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall kan fartygets resa förbjudas i avvaktan på rättelse. Är det enbart fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap får i stället meddelas förbud att använda inrättningen eller redskapet innan rättelse har vidtagits.

I 9 kap. behandlas åligganden för redare, befälhavare m. fl. till tryggande av säkerheten. Kapitlet inleds med en hänvisning till bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1, omtryckt senast 1975: 1289, ändrad senast 1977: 681) enligt vilka befälhavaren skall tillse att fartyget är i behörigt skick med avseende på bl. a. anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall. Närmare regler om vad som skall iakttas finns i 9 kap. 3 § sjösäkerhetslagen. Redare och befälhavare eller annan som leder arbete ombord skall iaktta allt som skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrar sig ohälsa till följd av arbetet eller drabbas av olycksfall eller för att i övrigt trygga sjösäkerheten. Därvid skall hänsyn tas till arbetets natur och de förhållanden under vilka arbetet bedrivs samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet. Den ombordanställde är i sin tur skyldig att använda de skyddsanordningar som finns och att noga följa lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna. Ombordanställd skall även i övrigt iaktta tillbörlig försiktighet och medverka till att motverka ohälsa eller olycksfall. Vidare föreskrivs en skyldighet att tillse

att användande av minderårig i fartygsarbete inte medför fara eller men för denne. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om användande av minderårig i arbeten som är farliga etc.

2.4 Annan lagstiftning

I betänkandet Bättre fartygsmiljö finns i avsnitten 1.2.1.2—1.2.1.5 en redogörelse för vissa bestämmelser om arbetsmiljöförhållanden i sjömanslagen (1973: 282, ändrad senast 1976: 591), sjöarbetstidslagen (1970: 105, ändrad senast 1976: 586), livsmedelslagen (1971: 511, ändrad senast 1976: 589), kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg (ändrad senast 1976: 773) (tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen), mönstringsförordningen (1961: 87, ändrad senast 1973: 287) och livsmedelskungörelsen (1971: 807, ändrad senast 1976: 830). Jag finner i detta sammanhang inte anledning att närmare beröra innehållet i denna lagstiftning. I stället får jag hänvisa till redogörelsen i betänkandet.

3 Fartygsmiljöutredningens förslag

Betänkandet innehåller förslag till ändringar i sjösäkerhetslagen, sjölagen och tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen. De föreslagna ändringarna avser främst skyddsarbetet på fartyg, utbildningsfrågor, fartyget som gemensamt arbetsställe och åtgärder för att trygga efterlevnaden av lagstiftningen.

I fråga om det närmare innehållet i betänkandet ber jag att få hänvisa till bilaga 1.

4 Remissyttrandena

4.1 Allmänna synpunkter

Flera remissinstanser har helt allmänt uttalat sig positivt om utredningens förslag och förklarat att dessa är väl ägnade att bidra till en effektivisering av skyddsarbetet till sjöss. Huvudlinjerna har lämnats utan erinran av bl. a. *arbetarskyddsstyrelsen, sjöfartsverket, arbetsmiljöutredningen, LO, SACO/SR, SAF, Svenska hamnförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening* och *TCO*.

Enligt *arbetarskyddsstyrelsen* synes det lämpligt att arbetet med att

förbättra fartygsmiljön sker etappvis på samma sätt som har skett beträffande arbetarskyddslagstiftningen i övrigt. Det bör därvid eftersträvas att så enhetliga regler som möjligt kommer att gälla ombord på fartyg resp. i land. Mot bakgrund härav finner styrelsen det värdefullt att de av utredningen föreslagna reglerna har avfattats i huvudsak efter mönster från arbetarskyddslagen. Liknande synpunkter har även framförts av *sjöfartsverket, arbetarskyddsfonden* och *SAF. Svenska hamnförbundet* finner de föreslagna ändringarna allmänt väl motiverade och helt i linje med den målsättning som har gällt för utredningen. *SACO/SR* understryker att det är av största vikt att de generella arbetsmiljöförbättringar som genomförs för arbetstagare i land även kommer att gälla för de ombordanställda så långt detta är möjligt. Detta gäller inte minst med hänsyn till att arbetsmiljön för de ombordanställda inte enbart är en fråga om arbetsförhållanden i allmänhet utan även omfattar fritiden. *Sveriges redareförening* konstaterar att arbetslivet till sjöss under senare år genom lagstiftning och avtal mellan parterna alltmer har sökt närma sig förhållandena i land och att utredningens förslag speglar denna tendens.

4.2 Skyddsverksamheten ombord

4.2.1 Allmänna utgångspunkter

Utredningen har med förebild i 39 § arbetarskyddslagen föreslagit att det i 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen tas in en bestämmelse om att redare, annan arbetsgivare och ombordanställda skall samverka för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden. Remissinstanserna har i allmänhet lämnat förslaget utan erinran. *Sveriges stuvareförbund* framhåller att paragrafen inte bara återspeglar vad som sägs i 39 § arbetarskyddslagen om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare utan också i viss mån vad som sägs i 7 a § arbetarskyddslagen om samråd mellan två eller flera arbetsgivare. Förbundet ifrågasätter om inte "annan arbetsgivare" bör utgå ur paragrafen, som därigenom inskränks till att avse samverkan mellan redare och ombordanställda. I annat fall bör också annan arbetsgivares anställda likaväl som de ombordanställda inbegripas i den föreskrivna samverkan.

Sjöfartsverket uttalar att skyddsarbetet i allmänhet bör kunna fördjupas genom de föreslagna reglerna, vilket kan förväntas ge utslag i mindre antal olyckor. Inom sjöfarten, som besväras av ett större antal arbetsolycksfall än många andra näringar, är detta angeläget. *Arbetarskyddsstyrelsen* tillstyrker att bestämmelserna om skyddsombud och skyddskommitté anpassas till de regler som gäller i land. De avvikelser från arbetarskyddslagens regler som har föreslagits på grund av de speciella förhållandena inom sjöfarten föranleder ingen erinran från styrelsens sida. *Svenska sjöfolksförbundet* uttrycker sin tillfredsställelse över att

skyddsombud och skyddskommittéer föreslås få betydligt vidgade befogenheter i framtiden.

4.2.2 Skyddsombud

I fråga om tillsättande av skyddsombud har utredningen i 3 kap. 9 § sjösäkerhetslagen föreslagit att skyddsombud skall finnas på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Förslaget har allmänt godtagits av remissinstanserna liksom förslaget att skyddsombud skall finnas även på annat fartyg, om det är påkallat.

Enligt utredningens förslag skall skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud skall inte delta befälhavare, maskinchef eller sådan ledamot i skyddskommitté som har utsetts av arbetsgivare. Dessa förslag har kommenterats av *Svenska sjöfolksförbundet,* som pekar på att val av skyddsombud enligt arbetarskyddslagen förrättas av lokal facklig organisation. Förbundet förklarar sig om än med tvekan kunna acceptera utredningens motiv till en annorlunda reglering, nämligen att samtliga kategorier ombordanställda som bör delta i val inte är representerade av fackklubb ombord. Ännu tveksammare är förbundet till förslaget ur den synpunkten att det ger möjlighet för arbetsledare att åtaga sig uppdrag som skyddsombud. Enligt förbundets synsätt är arbetsledande funktioner inte förenliga med skyddsombudets grundläggande uppgift att företräda arbetstagarna i skyddsfrågor.

Även förslaget att skyddsombud skall kunna vara gemensamt för flera fartyg inom samma rederi har godtagits av remissinstanserna.

Svenska hamnförbundet påpekar att antalet ombordanställda på bogserbåtar och hamnisbrytare ofta understiger fem, vilket antal enligt förslaget utgör den nedre gränsen för skyldigheten att utse skyddsombud. Förslaget om gemensamt skyddsombud medför enligt förbundets mening goda möjligheter till en anpassning av skyddstjänsten efter de skiftande förhållanden, som råder för bogserbåtsverksamheten i olika hamnar. Minimikravet bör enligt förbundet vara att det i varje hamn med minst en bogserbåt skall finnas åtminstone ett skyddsombud bland besättningen. *Generaltullstyrelsen* förklarar att möjligheten till gemensamt skyddsombud för en grupp fartyg kan erbjuda fördelar för tullverket, eftersom en viss samordning av skyddsproblem av likartat slag därigenom kan nås samtidigt som antalet skyddsombud kan begränsas.

Svenska sjöfolksförbundet förklarar sig inte ha något att erinra mot förslaget om gemensamt skyddsombud. Det kan komma att innebära att t. ex. de anställda i ett rederi med skärgårdstrafik med flera men mindre och därmed fåtaligt bemannade passagerarfartyg också kan tillförsäkras en kontinuerlig skyddsverksamhet. Utanför förslaget faller emellertid större delen av det mindre lasttonnaget, där bemanningen, förutom befälhavaren — ofta också fartygets redare — består av ett

eller ett par fartygsbefäl, eventuellt ett maskinbefäl samt ett par jungmän. Även om inget hindrar de anställda att utse skyddsombud hyser förbundet misstanken att dagens förhållanden, dvs. att skyddsombud med något enstaka undantag saknas på de mindre fartygen, kommer att bestå även efter det att ändringsförslagen har antagits. Eftersom de rederier med mindre fartyg som förbundet syftar på inte bedriver lokal- eller linjetrafik, kan systemet med gemensamt skyddsombud, vars verksamhet begränsas till det egna rederiets fartyg och där ombord anställda, inte tillämpas. Enligt förbundets synsätt är den lämpligaste lösningen på problemet att en motsvarighet till 40 § tredje stycket arbetarskyddslagen förs in i sjösäkerhetslagen.

SAF:s allmänna grupp är kritisk till förslaget att det skall behövas medgivande från sjöfartsverket för att få utse gemensamt skyddsombud. Enligt gruppen är beslutsnivån väl hög. Med tanke på bogserbåtsrederierna, som i flera fall har sina fartyg inom ett och samma hamnområde, borde frågan kunna lösas genom lokal överenskommelse. Genom att utse gemensamt skyddsombud kan skyddsarbete komma till stånd också på de mindre fartygen där skyddsombud annars inte skulle ha utsetts.

I 3 kap. 9 § sista stycket sjösäkerhetslagen föreslår utredningen att en bestämmelse om huvudskyddsombud tas in. Enligt förslaget skall, när mer än ett skyddsombud har utsetts på fartyg eller gemensamt för flera fartyg, ett av ombuden vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet. Förslaget har lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Fiskeristyrelsen och *Sveriges fiskares riksförbund* understryker att de särskilda förhållanden som hänger samman med fiskefartyg och arbetet ombord på dessa inte har beaktats tillräckligt under utredningsarbetet. Grundläggande begrepp som "ombordanställda", "arbetsgivare", "arbetstagare" eller "redare" i den föreslagna författningstexten är inte aktuella i fråga om de flesta svenska fiskefartyg. I många fall äger hela besättningen del i fartyget.

Utredningen har i 9 kap. 7 och 8 §§ sjösäkerhetslagen föreslagit nya regler om skyddsombuds uppgifter och befogenheter. De föreslagna bestämmelserna har sin motsvarighet i 40 a och 40 b §§ arbetarskyddslagen. Remissinstanserna har i huvudsak tillstyrkt förslagen eller lämnat dem utan erinran. Till vissa kritiska synpunkter i ett par avseenden återkommer jag i det följande.

Svenska sjöfolksförbundet ser med stor tillfredsställelse att de grundläggande bestämmelserna om skyddsombudens uppgifter ombord föreslås motsvara de som infördes i arbetarskyddslagen genom 1973 års ändringar. De uppgifter skyddsombuden ombord fullgör skiljer sig inte från motsvarande uppgifter för landanställda.

Svenska metallindustriarbetareförbundet kritiserar att förslaget till 9 kap. 7 § sjösäkerhetslagen använder uttrycket "ombordanställda". Det

innebär enligt förbundet en begränsning så att reparatörer och andra servicemän, som inte är att betrakta som ombordanställda, inte kommer att täckas av paragraftexten. Förbundet hemställer därför att ordet "ombordanställda" ersätts med ordet "arbetstagarna", som används i arbetarskyddslagen.

Efter mönster från 40 a § arbetarskyddslagen om skyddsombuds ledighet för att fullgöra sitt uppdrag har fartygsmiljöutredningen föreslagit att skyddsombud skall beredas tillfälle att under arbetstid fullgöra sina uppgifter med bibehållna anställningsförmåner. Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget. *Svenska sjöfolksförbundet* understryker att frågan har stor betydelse och framhåller att det är nödvändigt att skyddsombuden frikopplas från ordinarie arbetsuppgifter för att kunna arbeta för en bättre arbetsmiljö. Förbundet delar emellertid utredningens uppfattning att tidsåtgången självfallet måste variera med skyddsområdets storlek och arbetets natur.

I 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen föreslås vissa bestämmelser som ger skyddsombud rätt att avbryta arbete, s. k. stoppningsrätt. Följande paragraf innehåller bl. a. ett förslag att befälhavare under vissa förutsättningar kan beordra arbete i strid mot skyddsombuds beslut att stoppa arbetet. Över dessa och hithörande frågor i lagförslaget har *sjöfartsverket, SJ, generaltullstyrelsen, chefen för marinen, LO, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, SACO/SR, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening* och *TCO* uttalat sig.

Sjöfartsverket, generaltullstyrelsen och *Sveriges fartygsbefälsförening* är i huvudsak positiva till förslaget. *Sjöfartsverket* biträder förslaget men framhåller att befälhavaren har möjlighet att ta fartygsinspektörs tjänster i anspråk inom rimlig tid även i utlandet i vissa fall, t. ex. genom att anlita fartygsinspektör från Rotterdamkontoret. Verket delar utredningens åsikt att det är självklart att befälhavaren fattar ifrågavarande beslut efter samråd med dem som har bäst erfarenhet och kunskap på aktuellt område och att en särskild bestämmelse om detta inte krävs. *Generaltullstyrelsen* anser att det kan uppstå olycklig fördröjning om tillsynsmyndighetens ställningstagande skall avvaktas även om fartyget befinner sig i svensk hamn. Som exempel nämns när styrelsens fartyg skall ut på sjöräddningsuppdrag eller annan räddningstjänst. Styrelsen föreslår därför att 9 kap. 9 § andra stycket får följande lydelse. "Befinner sig fartyget utom svensk hamn eller är det fråga om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren tagit ställning." *Sveriges fartygsbefälsförening* anser förslaget väl ägnat att tjäna sitt syfte när fartyget befinner sig utom svensk hamn. Vad avser fall då fartyget befinner sig inom svensk hamn hyser föreningen betänkligheter i fråga om ansvarsfrågan vid skadefall. Det är tveksamt om reglerna i

sjösäkerhetslagen kan fria en befälhavare eller hans ställföreträdare från ansvar enligt sjölagen. När det gäller uttrycket "utom svensk hamn" anser föreningen detta vara för vagt för att kunna tjäna som riktpunkt för så väsentliga ansvarsfrågor. Det bör därför förtydligas med ett uttalande om att med svensk hamn i detta avseende skall förstås fall när fartyget ligger förtöjt i svensk hamn.

För experten Hadrups förslag att befälhavaren, innan han i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete, skall samråda med maskinchefen i frågor som berör dennes ansvarsområde uttalar sig *Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, SACO/SR, TCO, Svenska maskinbefälsförbundet* och *Svenska transportarbetareförbundet. Sveriges redareförening* framhåller att i gällande lagstiftning åläggs i första hand redaren att skapa säkra och sunda förhållanden i fartygsarbetet. Med stort inslag av självständighet vilar emellertid detta ansvar även på befälhavaren och inom sitt ansvarsområde maskinchefen. *Rederiföreningen för mindre fartyg* framhåller att ett åsidosättande av ett skyddsombuds beslut måste ske under sådana former att de ansvariga inte riskerar straff för att de upprätthåller säkerhetsbetingade drifts- och arbetsförhållanden. *SACO/SR* finner med hänsyn till att maskinchefen redan har lagstadgat ansvar för säkerheten ombord och med hänsyn till hans tekniska expertkunnande att det är helt följdriktigt och naturligt att samråd sker i de fall som omfattas av utredningsförslagets 8—10 §§. *Svenska transportarbetareförbundet* finner det orimligt att en befälhavare ensam på subjektiva grunder skall kunna upphäva den lagfästa rätt till inflytande som skyddsombud skall äga. Det framstår som självklart att ett sådant beslut endast skall kunna fattas efter samråd inom fartygsledningen.

Svenska sjöfolksförbundet anser det olyckligt att befälhavaren i dessa frågor både skall vara den person till vilken skyddsombud skall hänvända sig för att uppnå rättelse i fråga om farligt arbete och den som har befogenhet att beordra fortsatt arbete, om rättelse inte har nåtts och skyddsombudet därför har begagnat sig av sin rätt att avbryta arbetet. Förbundet anser att hänvändelsen för att få rättelse i en fråga av denna art skall ske till maskinchefen i fråga som berör fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar och till den främste av styrmännen i annan fråga. Eftersom skyddskommittén, med vilken befälhavaren är skyldig att rådgöra, endast har rådgivande funktion måste befälhavaren — innan han häver skyddsombudets beslut — ingående ha redogjort för de sakskäl som hans beslut bygger på. Förbundet anser att uttrycket "tvingande hinder" måste definieras. Förbundet föreslår att med sådan situation skall förstås endast de tillfällen då fartygets eller de ombordanställdas säkerhet kräver ett omedelbart ställningstagande, dvs. en akut nödsituation. När det gäller reservanten Hadrups mening anför förbundet att den av honom åberopade bestämmelsen i 9 kap. 8 § sjö-

säkerhetslagen inte ger maskinchefen ett självständigt ansvar likvärdigt med befälhavaren utan ett sådant under befälhavaren. I fråga om t. ex. fartygets brandsläckningsanordningar ansvarar visserligen maskinchefen för att de är klara till omedelbart bruk, men om anordningarna till antal och mängd inte uppfyller gällande bestämmelser inskränker sig maskinchefens ansvar till att informera befälhavaren därom. Enligt förbundet kan en skyldighet för befälhavaren att samråda med maskinchefen innebära att syftet med samrådet går förlorat. Maskinchefen bör i fråga som berör arbetet inom maskinområdet redan innan skyddsombudet hänvänder sig till befälhavaren ha varit engagerad och tagit ställning i frågan. Först om hänvändelsen till ansvarig arbetsledare besvaras negativt eller inte har lett till önskat resultat sker ju hänvändelsen till befälhavaren. Ett ovillkorligt samråd med maskinchefen kan i sådant fall inte leda till att maskinchefen ändrar inställning utan tvärtom att befälhavaren kan vara böjd att acceptera maskinchefens utsago utan att närmare sätta sig in i frågeställningen eftersom ansvaret för beslutet är delat med maskinchefen. Förbundet instämmer emellertid i Hadrups uppfattning att maskinrummet är en svår arbetsmiljö och att åtskilliga svårare olyckor eller olyckstillfällen uppstår där eller i dithörande utrymmen. Situationer i vilka skyddsombudet ställs inför beslutet att begagna sig av sin rätt att avbryta farligt arbete om rättelse inte genast kan uppnås kan därför tänkas ofta bli aktuella inom detta område. Om förbundets synpunkter på den föreslagna lydelsen av 9 kap. 8 § inte godtas, kan förbundet acceptera 9 kap. 9 § endast i föreslaget skick. Om förbundets förslag till ändrad lydelse godtas bortfaller alla reservantens skäl för samråd.

LO delar Svenska sjöfolksförbundets uppfattning att maskinchef och förste styrman ytterst är att betrakta som arbetsgivare i dessa fall och att hänvändelse skall ske till dessa om farligt arbete. Stoppningsrätten kan annars bli fiktiv om samma person, befälhavaren, skall motta krav på åtgärd och senare upphäva stoppningsbeslut på grund av brist på åtgärd. *Svenska metallindustriarbetareförbundet* anser att befälhavarens rätt att upphäva skyddsombuds beslut bör beskäras ytterligare. Förutom att han skall höra skyddskommittén anser förbundet att hans beslut också måste få stöd av en enig kommitté innan han kan upphäva ett beslut. I övrigt ansluter sig förbundet till utredningens förslag.

Utredningen föreslår i 9 kap. 10 § sjösäkerhetslagen att beslut enligt 8 och 9 §§ samma kapitel skall antecknas i fartygets skeppsdagbok eller om sådan inte förs nedtecknas särskilt, varvid befälhavaren skall tillse att beslutet genast tillställs sjöfartsverket. *Svenska sjöfolksförbundet* erinrar om att särskilda bestämmelser om skeppsdagbok finns i sjölagen. Bl. a. gäller skyldighet för redare att förvara sådan minst tre år efter dess avslutande. Utredningen har inte föreslagit något krav på förvaringstid för särskild

handling på vilken beslut enligt 8 och 9 §§ antecknas. Även om sådant beslut genast skall tillställas sjöfartsverket är det förbundets uppfattning att krav bör ställas på att redaren förvarar handlingen lika länge som skeppsdagbok skall förvaras.

Utredningen föreslår i 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen delvis nya regler i fråga om skyddsombuds anställningstrygghet. Remissinstanserna har lämnat förslagen utan erinran. *Svenska sjöfolksförbundet* anmärker att begreppet "anställningen" i paragrafen har bytts ut mot sjömanslagens motsvarighet, "befattningen", utom i sista stycket där det sägs att "skyddsombudet skall äga återgå i arbetet". Eftersom utredningen i sista stycket av specialmotiveringen till denna paragraf klargör att domstols dom bör innebära att skyddsombud återinträder i den befattning han tidigare har innehaft, föreslår förbundet att lagtexten förtydligas genom att det mera allmänna uttrycket "i arbetet" byts ut mot orden "i tidigare befattning". *Sveriges stuvareförbund* frågar sig vad uttrycket "nämnda stadgande" i paragrafens andra stycke andra mening syftar på. Syftar det på första stycket i samma paragraf eller på 42 § andra stycket arbetarskyddslagen? Enligt förbundets mening bör uttrycket ersättas med "vad i första stycket är stadgat" för att göra klart att det inte är bestämmelsen i arbetarskyddslagen som åsyftas.

4.2.3 Skyddskommitté

I 3 kap. 10 § sjösäkerhetslagen föreslår utredningen utförligare bestämmelser om skyddskommittéer än de som gäller f.n. En principiell nyhet är förslaget att en gemensam skyddskommitté skall kunna utses för flera av rederiets fartyg. De remissinstanser som har uttalat sig i dessa frågor är överlag positiva till förslagen.

Arbetsmiljöutredningen betonar det önskvärda i att så långt som möjligt söka nå överensstämmelse mellan reglerna för landanställda och ombordanställda. I förslaget till regler om skyddskommitté finns dock, framhåller utredningen, vissa avvikelser som inte föranleds av speciella arbetsförhållanden till sjöss eller av nuvarande lagstiftnings principiella uppläggning. Sålunda har — i den föreslagna bestämmelsen om skyddskommitténs uppgifter — i förhållande till den i övrigt praktiskt taget likalydande bestämmelsen i arbetarskyddslagen tillagts, att i kommittén skall behandlas frågor om åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet. Arbetsmiljöutredningen menar att bestämmelsen i arbetarskyddslagen anger skyddskommitténs uppgifter på ett sådant sätt att däri självklart ingår att behandla frågor av nämnda art. Genom det föreslagna tillägget antyds en skillnad i sakinnehållet som inte existerar. Arbetsmiljöutredningen anför vidare att det i sjösäkerhetslagen föreslås en bestämmelse att ordförande och sekreterare i skyddskommitté utses av redaren om inte annat överenskommes. Utredningen framhåller att motsvarande bestämmelse i arbetarskyddskungörelsen (1949: 208, omtryckt

1973: 841) har kommit till av rent praktiska skäl och därför fått sin plats i kungörelsen och inte i lagen.

Förslaget om gemensam skyddskommitté för flera av rederiets fartyg finner *LO* mycket intressant. Genom sådana kommittéer kan de ombordanställda få möjlighet att delta i planering av nya fartyg, nya eller ändrade utrymmen, anordningar och arbetsmetoder. För att skyddskommittéerna ombord inte endast skall bli ett övervakande organ av redan befintlig miljö är det, som LO ser det, angeläget att "rederikommittéer" kommer till stånd utan att särskilda skäl måste föreligga. *Svenska sjöfolksförbundet* framhåller att förslaget saknar motsvarighet såväl i gällande sjösäkerhetslag som i arbetarskyddslagen. Om en sådan kommitté skall kunna bedriva en kontinuerlig och effektiv skyddsverksamhet begränsas antalet berörda rederier till färjerederier — och då egentligen endast till sådant rederis fartyg inom samma räjong — samt andra rederier vars fartyg har lokal anknytning, t. ex. bogserbåtar i lokalfart eller skärgårdsbåtar. Förbundet har dock inte något att erinra mot att en sådan bestämmelse införs.

4.3 Utbildningsfrågor

Flertalet av de remissinstanser som har uttalat sig i utbildningsfrågorna ansluter sig till utredningens synpunkter beträffande utbildningens betydelse för strävandena att skapa en bättre arbetsmiljö.

Utredningens förslag att genom en lagregel slå fast att redare, annan arbetsgivare och ombordanställda gemensamt skall svara för att skyddsombuden får den utbildning som behövs tillstyrks eller lämnas utan erinran av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan. Utredningens uttalande att kostnaderna för skyddsombudens utbildning i princip bör falla på arbetsgivarna har också godtagits av de remissinstanser som har uttalat sig i frågan.

I fråga om vikten av utbildning framhåller *sjöfartsverket* att ett gott skyddsarbete inte kan komma till stånd utan en väl genomförd utbildning av skyddsombud och arbetsledare. Utredningens förslag till åtgärder på utbildningssidan är angelägna att genomföra. Sjöfartsverket vill därtill framhålla vikten av att genom den skolmässiga utbildningen av sjömän och andra kategorier, t. ex. skeppsbyggnadstekniker, fördjupa kunskaperna om arbetsmiljön, vilket bör beaktas vid utformningen av kursplaner för vederbörande läroanstalter. Även *TCO* menar att det måste finnas tillräckligt med välutbildade skyddsombud och arbetsledare för att åstadkomma en bra skyddsverksamhet ombord i fartyg. Den reformerade lagstiftningen kommer därför enligt TCO att ställa stora krav på en utbildningsverksamhet för såväl skyddsombud som befäl. Inom arbetarskyddet i land har man gjort stora satsningar på utbildning av motsvarande kategorier. Målet där är att under en treårsperiod klara

den grundläggande utbildningen. Tjänstgöringsförhållandena för de ombordanställda kan göra utbildningsverksamheten mera komplicerad än när det gäller landanställda. Det framstår därför för TCO som ytterst viktigt att utbildningen planeras och genomförs med ännu större målmedvetenhet för dem som tjänstgör i fartygen. Kravet på lämplig utbildning av skyddsombuden betonas av *generaltullstyrelsen*, som anser det viktigt att skyddsombuden besitter gedigna kunskaper inom de områden som är aktuella. Ställningstaganden måste baseras på tekniska, ekonomiska och i vissa fall även medicinska insikter och skyddsombuden måste även ha förmåga att bedöma konsekvenserna av föreslagna åtgärder. Enligt styrelsens mening kan skyddsombuden fungera rationellt och bidra till förbättrad arbetsmiljö endast med väl underbyggda erinringar och förslag. *Sveriges fartygsbefälsförening* anför att det i synnerhet under de första åren efter tillkomsten av bestämmelserna om skyddsombud och skyddskommittéer ombord i fartyg märktes en markant obenägenhet bland sjöfolket att verka som skyddsombud eller att vara ledamot av skyddskommitté. Detta torde till stor del ha berott på att få ansåg sig ha erforderliga kunskaper för dessa ansvarsfulla uppdrag. Ett effektivt skyddsarbete förutsätter även att befälet är väl skickat för sina arbetsuppgifter.

Om de speciella problem som hänger samman med utbildning av ombordanställda har *Svenska sjöfolksförbundet* närmare uttalat sig. Förbundet framhåller bl. a. att den grundläggande utbildning av skyddsombud m. fl. som i form av studiecirklar pågår i land inte kan tillämpas på ombordanställda skyddsombud.

Utredningens principiella uppfattning att de närmare formerna för utbildningen inte bör regleras i lag delas av *PUN*. Det bör i stället överlåtas till arbetsmarknadens parter att var för sig eller i samverkan utveckla formerna härför. För statsförvaltningens vidkommande, anför PUN vidare, slöts ett principavtal år 1972 som bl. a. omfattade inrättande av statens arbetsmiljönämnd. PUN vill i detta sammanhang peka på möjligheten att genom initiativ från arbetsmiljönämnden komplettera studiematerialet Bättre arbetsmiljö så att detta särskilt avpassas för sjöfartens miljöfrågor. Även *chefen för marinen* förordar att studiematerialet Bättre arbetsmiljö omarbetas och anpassas för självstudier av ombordanställda.

PUN instämmer i utredningens uppfattning att det saknas anledning att vid sidan av den centrala utbildningsdelegationen med anknytning till arbetarskyddsstyrelsen inrätta en särskild utbildningsdelegation för sjöfartens behov. Även sjöfartens utbildningsbehov i arbetsmiljöfrågor bör enligt PUN kunna behandlas av den redan existerande utbildningsdelegationen. Då ärendena föranleder detta kan företrädare för sjöfartens utbildningsintressen kallas till delegationens sammanträden. Det förhållandet att frågor om utbildning av skyddsombud inom sjöfarten

bör kunna diskuteras i utbildningsdelegationen utgör enligt *arbetarskyddsstyrelsen* inte i och för sig skäl för att ändra sammansättningen av delegationen.

4.4 Fartyget som gemensamt arbetsställe

I 9 kap. 5 § första stycket sjösäkerhetslagen föreslås att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall ansvara för samordningsåtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg när två eller flera arbetsgivare samtidigt bedriver arbete på samma fartyg. Enligt andra stycket åvilar samordningsansvaret i fråga om fartyg, som har tagits in på varv i Sverige, den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren i stället för redaren. Varvsarbetsgivaren skall dock kunna överlåta ansvaret till redaren. Enligt tredje stycket kan på fartyg i svensk hamn samordningsansvaret för skyddsåtgärder som behövs därför att fartyget är under lastning eller lossning överlåtas till den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Samordningsansvaret skall primärt vila på redaren. Övriga arbetsgivare och på fartyget sysselsatta arbetstagare skall enligt fjärde stycket följa de anvisningar som den samordningsansvarige arbetsgivaren lämnar.

Över förslaget har *ÖB, chefen för marinen, försvarets materielverk, arbetarskyddsstyrelsen, sjöfartsverket, arbetsmiljöutredningen, LO, SAF, Sveriges stuvareförbund, Svenska hamnförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, SALF* och *Sveriges fartygsbefälsförening* uttalat sig. Remissinstanserna har i allmänhet godtagit utredningens förslag i 9 kap. 5 § första resp. andra stycket sjösäkerhetslagen att redaren i normalfallet är samordningsansvarig och att varvsarbetsgivaren svarar för samordningen vid gemensamma arbeten på svenskt varv. Övervägande antalet remissinstanser har däremot varit kritiska mot förslaget i fråga om lastning och lossning i svensk hamn.

Chefen för marinen anser att formuleringen i 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen inte är tillräckligt tydlig. Ytterligare genomgång av ansvarsförhållandena vid fartygs varvsvistelse, lossning och lastning bör ske. För att undvika tvister i efterhand vid utredning av inträffade olycksfall bör det övervägas om att skriftligt överenskomma vem som är huvudansvarig för säkerheten.

Den av utredningen föreslagna huvudregeln att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall ha samordningsansvaret vid gemensamt arbete på samma fartyg kritiseras av *Sveriges fartygsbefälsförening*. Föreningen uttalar att det enligt 59 § sjölagen ankommer på befälhavaren att sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är för-

enligt med gott sjömansskap. Härmed förstås bl. a. rätt handlande i olika situationer till sjöss och i hamn. I gott sjömansskap, framhåller föreningen vidare, anses ingå även att samordna skyddsåtgärderna, när två eller flera arbetsgivare låter bedriva arbete på samma fartyg. Enligt föreningens uppfattning står utredningens förslag inte i samklang med nyssnämnda regler och torde inte vara praktiskt genomförbart. Svenska handelsfartyg trafikerar nämligen huvudsakligen utländska hamnar och en del fartyg kommer sällan eller aldrig till svensk hamn. Under normala driftsförhållanden är det omöjligt för redaren att svara för att skyddsåtgärderna samordnas då exempelvis lastning eller lossning pågår ombord. I praktiken blir det ändå befälhavaren som kommer att få ansvaret för samordningen av skyddsåtgärderna och som även får svara för eventuell påföljd vid skadefall som kan ha uppkommit på grund av oklara instruktioner. Föreningen anser därför att lagreglerna bör utformas så att det klart framgår, att det är befälhavaren som har ansvaret för samordningen.

I fråga om samordningsansvaret på fartyg, som har tagits in på varv i Sverige, biträder *sjöfartsverket, Svenska hamnförbundet, Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening* förslaget. Sistnämnda förening anser det nödvändigt att den för samordningen ansvarige arbetsgivaren åläggs att samråda i dessa frågor med fartygets befälhavare.

Arbetarskyddsstyrelsen och *arbetsmiljöutredningen* anser att möjligheten för den arbetsgivare som svarar för varvsdriften att överlåta samordningsansvaret till redaren bör slopas. *Arbetarskyddsstyrelsen* framhåller att det vid de diskussioner styrelsen har haft med berörda parter i samband med utarbetandet av anvisningar om varvsarbete har rått enighet om att den för varvsdriften ansvarige bör vara ansvarig för samordningen vid allt varvsarbete. *Svenska metallindustriarbetareförbundet* anser det inte riktigt klarlagt när ansvaret kan övergå från den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren till redaren. När fartyget ligger vid varvets kaj eller dockanläggning bör ansvaret alltid åvila varvet. Ligger fartyget däremot som reparent i hamn eller på redd bör ansvaret läggas på den som bedöms ha bästa förutsättningar för att upprätthålla samordningsansvaret.

När det gäller ansvaret för sådan samordning av skyddsåtgärder som behövs därför att fartyget är under lastning eller lossning biträds förslaget av *sjöfartsverket, Svenska hamnförbundet* och *Svenska sjöfolksförbundet. Sjöfartsverket* anser att ansvaret endast undantagsvis skall kunna överlåtas till annan än redaren och i så fall på grund av yttre omständigheter. *Svenska hamnförbundet* framhåller att redaren bör vara primärt ansvarig och det bör ankomma på honom att avgöra om samordningsansvaret skall delegeras till stuveriarbetsgivaren eller inte. I många fall, t.ex. vid färje- och ro-ro-trafik, torde det enligt

förbundet vara lämpligast att samordningsansvaret ligger kvar hos redaren.

Kritik mot förslaget i nu berört avseende framförs av *arbetarskyddsstyrelsen, arbetsmiljöutredningen, LO, SAF, Sveriges stuvareförbund, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, SALF* och *Sveriges fartygsbefälsförening. Arbetarskyddsstyrelsen* anser att ansvaret i första hand bör åvila den för lastning och lossning ansvarige arbetsgivaren med möjlighet för denne och redaren att avtalsvägen komma överens om att redaren skall ha detta ansvar. Yrkesinspektionen bör emellertid ha rätt att föreskriva att ansvaret återgår till den stuveriansvarige arbetsgivaren. I andra hand bör arbetarskyddsstyrelsen ges rätt att för vissa kategorier fartyg ge generella föreskrifter om att samordningsansvaret vid stuveriarbete skall åvila stuveriarbetsgivaren. Styrelsen anser inte att samordningsfrågor när det gäller arbeten på fartyget och i land är lösta. Styrelsen anför vidare att samordningsansvaret i vissa hamnar enligt 7 a § arbetarskyddslagen åvilar hamnmyndigheten. I dessa fall är det olämpligt att ansvaret enligt sjösäkerhetslagen läggs på stuveriarbetsgivaren. Lagen bör ge möjlighet att samordningsansvaret överlåts på hamnmyndigheten. *Arbetsmiljöutredningen* betonar att samordningsansvaret bör läggas på den stuveriansvarige arbetsgivaren särskilt när det gäller utländska fartyg. *LO* framhåller att när lastnings- eller lossningsarbete pågår ombord är detta arbete det primära. Det är också ett mycket farligt arbete och allt annat arbete ombord bör stå tillbaka för och underordnas stuveriarbetet. LO anser därför att samordningsansvaret i svenska hamnar skall vila på stuveribolaget. Av samma uppfattning är *Svenska maskinbefälsförbundet,* som anger att det i praktiken är den vanligaste ordningen att stuveribolaget svarar för samordningen. Förbundet pekar på att godshanteringen på kaj och ombord är en sammanhängande uppgift och att de bästa kunskaperna i godshantering finns hos stuveriarbetare och deras ansvariga arbetsledning. *Sveriges stuvareförbund,* med vilket förbund *SAF* instämmer, anser att det blir ett alltför lösligt system om redare och stuveriföretag avtalsvägen får komma överens om vem som skall ha ansvaret. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att ansvaret alltid skall åvila stuveriarbetsgivaren. Lastnings- och lossningsarbeten är det primära. Förslagets regler kan ge upphov till tvetydighet för den enskilde om vad som gäller. *SALF* framhåller att det i allmänhet är en livlig verksamhet i samband med fartygs lastning och lossning. Det gäller inte minst när fartyget är i hemmahamn. Enligt förbundets uppfattning är det nödvändigt att samordningsansvaret läggs hos stuveriarbetsgivaren. Denne har oftast bäst lokalkännedom och erforderliga kontakter för att arbetet skall löpa smidigt. *Sveriges fartygsbefälsförening* åberopar det ansvar som enligt 59 § sjölagen läggs på befälhavaren. Dennes ansvar framgår inte av förslaget. Detta ansvar bör enligt föreningens uppfattning klart komma

till uttryck i författningen. Redaren skall hålla befälhavaren underrättad om vad som skall hända i de hamnar som fartyget anlöper. Det är viktigt att samordningsfrågorna inte får en lösning för svenska hamnar och en annan när fartyget trafikerar utländska hamnar.

Enligt utredningsförslaget skall i 1 kap. 6 § tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen föreskrivas att sjöfartsverket får meddela de föreskrifter som behövs i fråga om samordning av skyddsåtgärder på fartyg där flera arbetsgivare samtidigt bedriver arbete. I fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige skall emellertid yrkesinspektionen meddela sådana föreskrifter liksom när det gäller fartyg i svensk hamn där ansvaret för samordningen av skyddsarbetet har överlåtits till den som har ansvaret för lastning och lossning på fartyget. Flertalet remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga biträder förslaget men förutsätter att yrkesinspektionen blir tillsynsmyndighet om samordningsansvaret vid lastning och lossning i större utsträckning övergår på stuveriarbetsgivaren. *Sjöfartsverket* förutsätter att alla föreskrifter som yrkesinspektionen utfärdar i detta avseende skall tillkomma i samråd med sjöfartsverket.

4.5 Övriga frågor

Utredningen föreslår i 1 kap. 7 § sjösäkerhetslagen att även hälsovårdsnämnd och sjömansläkare skall vara skyldiga att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde samt att de — och även polismyndighet och tullmyndighet — skall lämna tillsynsmyndighet upplysningar som behövs.

Remissinstanserna har i allmänhet lämnat förslaget utan erinran. *Socialstyrelsen* anför i anslutning härtill att hälsovårdsnämndernas resurser och kunnande i dessa frågor är mycket varierande. Det är därför enligt styrelsen angeläget att kraven på nämndernas insatser blir mera preciserade. *Försvarets sjukvårdsstyrelse* finner det ändamålsenligt att i skyddsarbetet utnyttja även den expertis som finns tillgänglig på lokal nivå med kännedom om arbetssituationen ombord.

Över utredningens förslag i 3 kap. 2 § sjösäkerhetslagen att på fartyg skall finnas särskilt inrättade utrymmen även för förenings- och skyddsverksamhet har *Rederiföreningen för mindre fartyg, SAF:s allmänna grupp, Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges varvsindustriförening* uttalat sig. Alla dessa utom Svenska sjöfolksförbundet har anfört kritiska synpunkter på förslaget.

Svenska sjöfolksförbundet erinrar om att 3 § lagen om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen stadgar, att förtroendeman skall ges tillfälle att disponera lokal eller annat utrymme på arbetsplatsen som fordras för det fackliga uppdraget. Att sådan möjlighet skall finnas ock-

så för skyddsombud, så att de kan bedriva skyddsverksamheten på det för alla ombordvarande bästa sättet, synes förbundet vara ett rimligt krav. Förutsättningarna att praktiskt genomföra kravet varierar med hänsyn till fartygets storlek. Behovet av tillgång till egen lokal för förenings- och skyddsverksamhet kan vara stort även i mindre fartyg, men begränsningar av totalutrymmet i bostadshänseende, beroende av bl. a. stabilitetskraven, gör önskemålet svårgenomförbart. Ett minimikrav är dock enligt förbundet att det finns låsbara förvaringsutrymmen av tillräcklig storlek för att rymma de handlingar facklig förtroendeman och skyddsombud behöver för sin verksamhet.

Sveriges varvsindustriförening anser att skyddsarbetet ombord självfallet bör underlättas men ifrågasätter om lagen måste kräva särskilt inrättade utrymmen ombord för förenings- och skyddsverksamhet. Ordalydelsen av förslaget till lagändring antyder enligt föreningen att ifrågavarande lokaler inte skulle vara möjliga att disponera för andra ändamål. På medelstora och stora fartyg finns normalt två mässar, två dagrum, ett fritidsrum och ibland ytterligare publika rum. Föreningen anser att något eller några av dessa utrymmen bör kunna duga som sammanträdeslokaler för föreningsverksamhet. Lagförslaget utesluter, enligt föreningens tolkning, denna möjlighet. Föreningen framhåller vidare att lagförslaget är oacceptabelt för fartyg som byggs med ett bruttotonnage på högst 1 599 registerton. Fartyg med denna storleksbegränsning har redan i dag betydande svårigheter att under svensk flagg konkurrera med utländska fartyg. Införs krav på ytterligare utrymmen i fartygets inredning måste motsvarande volym tas från disponibelt lastutrymme, vilket direkt medför en minskad lastkapacitet för det svenska fartyget. Föreningen föreslår mot denna bakgrund att 3 kap. 2 § sjösäkerhetslagen inte ändras på det sätt utredningen har föreslagit. I stället bör anges att lämpliga lokaler ombord skall vara disponibla för förenings- och skyddsverksamhet och att nya fartyg utformas för att underlätta sådan verksamhet. I motiven till lagstiftningen bör anges att krav på särskilda lokaler för förenings- och skyddsverksamhet på fartyg under 1 600 bruttoregisterton inte ställs.

Rederiföreningen för mindre fartyg menar att kravet på särskilda lokaler för skyddsverksamheten i mindre fartyg är helt ogenomförbart. Seriebyggda fartyg ligger som regel vid någon mätningsgräns under 500 eller under 1 600 bruttoregisterton. Specialbyggen för svensk räkning måste brytas ur serierna och detta medför enligt föreningen stora fördyringar, vilka effektivt stoppar svenskt deltagande i transportarbetet med mindre fartyg. *SAF:s allmänna grupp* uttalar sig om förhållandena för bogserbåtsrederier. Dessas verksamhet utgörs av hamn- och långbogsering, isbrytning och timmerbogsering. Bl. a. kraven på manövrerbarhet medför att bogserbåtar är i förhållande till maskinstyrkan små fartyg. Att därför inrätta särskilda utrymmen för förenings- och

skyddsverksamhet enligt utredningens förslag framstår inte som praktiskt möjligt för gruppen.

Utredningens förslag till ändringar i 8 kap. sjösäkerhetslagen, innefattande bl. a. möjlighet att dels förbjuda användningen av visst ämne eller viss arbetsmetod, dels förelägga redare att avhjälpa brister och dels förknippa förbud eller föreläggande med vite, tillstyrks av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan. *Arbetarskyddsstyrelsen* menar dock att den föreslagna lagtexten synes kunna ge upphov till missuppfattningen att föreläggande i motsats till vad som föreslås gälla beträffande förbud inte kan avse arbetsmetod eller ämne. *Sjöfartsverket* anser att 8 kap. 1 § sjösäkerhetslagen bör kompletteras med en regel som ger verket stöd att förbjuda användningen av viss lokal i fartyg även om sådan rätt möjligen kan antas föreligga redan enligt gällande lag. En sådan regel kan komma till användning då en lokal befinns bristfällig i fråga om ventilation så att hygieniska gränsvärden för luftburna ämnen överskrids, om utrymningsvägarna är satta ur stånd, larmanordningar är bristfälliga eller annars då uppehåll i lokaler kan medföra risk för ohälsa och olycksfall.

Förslaget i 9 kap. 3 § sjösäkerhetslagen att redare eller lastägare skall kunna anmodas att föranstalta om undersökning av ämne eller material eller tillhandahålla prov för undersökning tillstyrks av *Svenska sjöfolksförbundet*. I anslutning till denna fråga påpekar *Sveriges stuvareförbund* att yrkesinspektionen är tillsynsmyndighet beträffande bl. a. fartygets utrustning när fartyget ligger i hamn och lossar eller lastar. Detta bör enligt förbundets mening komma till uttryck i paragrafen.

5 Föredraganden

5.1 Allmän översikt

Under senare år har arbetsmiljöfrågor spelat en central roll i den allmänna debatten. De snabba förändringarna inom näringslivet med övergång till alltmer rationaliserad och specialiserad produktion har skapat ändrade förhållanden för de anställda i deras yrkesverksamhet. I många fall har väsentliga framsteg gjorts genom att arbetslokaler har blivit rymligare och sundare och genom att arbetsredskap och arbetsmetoder har förbättrats. Samtidigt har ny teknik och nya processer medfört tidigare okända problem. Automatisering och rationalisering har förändrat innehållet i arbetet och har i många avseenden fört med sig att detta har blivit psykiskt pressande. Ökad användning av maskiner har lett till problem med buller, vibrationer och andra störningar. Framställning och användning av kemiska ämnen med farliga eller okända långtidsverkningar har framkallat nya yrkesrisker.

För att man skall komma till rätta med problemen på arbetsmiljöområdet krävs samverkan mellan anställda, arbetsgivare och myndigheter. Det intresse som har visats arbetsmiljöfrågorna på senare tid visar enligt min mening att arbetstagarna i allmänhet känner ett starkt engagemang för förhållandena på sina arbetsplatser. Detta ökade intresse har tagits till vara av de anställdas fackliga organisationer, som i många fall har drivit på utvecklingen. Också från arbetsgivare och myndigheter har visats stort intresse för miljön på arbetsplatserna. Företagen har satsat avsevärda summor på att förbättra arbetsmiljöerna i olika hänseenden och statsmakterna har på olika sätt främjat denna utveckling. Det kanske mest positiva är den enighet som råder om att samverkan är det bästa medlet i strävandena att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö. Ett uttryck för detta är det avtal om allmänna regler för arbetsmiljöverksamhet i företagen samt om rekommendationer för partssamarbete i företagshälsovårdscentraler (arbetsmiljöavtalet), som ingicks mellan Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Landsorganisationen i Sverige (LO) och Privattjänstemannakartellen (PTK) den 22 april 1976.

Jämsides med förändringarna i arbetslivet har ett omfattande reformarbete ägt rum på lagstiftningsområdet i fråga om arbetslivs- och arbetsmiljöfrågor. En genomgripande översyn av arbetarskyddslagstiftningen har företagits av arbetsmiljöutredningen (S 1970: 35). Utredningen lämnade år 1972 sitt första betänkande (SOU 1972: 86) Bättre arbetsmiljö. På grundval av betänkandet reformerades år 1973 arbetarskyddslagstiftningen till vissa delar (prop. 1973: 130, SoU 1973: 25, rskr 1973: 290, SFS 1973: 834). Genom reformen stärktes de anställdas inflytande över arbetsmiljön. De fackliga organisationernas roll när det gäller att skapa en bättre arbetsmiljö betonades kraftigt. I syfte att förbättra skyddsförhållandena infördes nya regler om skyddsombudens och skyddskommittéernas uppgifter och befogenheter. Nya bestämmelser skapades om förhandsgranskning av arbetslokaler och om skyddsåtgärder på gemensamma arbetsställen. Viktiga förändringar skedde i fråga om sanktionssystemet och tillsynsverksamheten. Arbetarskyddsmyndigheterna omorganiserades och förstärktes. Samordningen mellan forskning och tillämpning inom arbetsmiljöområdet förbättrades.

I januari 1976 lämnade arbetsmiljöutredningen sitt slutbetänkande (SOU 1976: 1) Arbetsmiljölag. Betänkandet ligger till grund för prop. 1976/77: 149 om arbetsmiljölag m. m. I propositionen föreslogs att arbetarskyddslagen (1949: 1, omtryckt 1973: 834, ändrad senast 1977:534) skulle ersättas av en arbetsmiljölag. Riksdagen har den 16 november 1977 beslutat om detta (SoU 1977/78: 1, rskr 1977/78: 18). Arbetsmiljölagen innebär i väsentliga delar en helt ny reglering jämfört med vad som nu gäller. Arbetarskyddslagstiftningens allmängiltighet betonas genom en utvidgning av tillämpningsområdet bl. a. i fråga om familjejordbruken, ensamföretagarna, utbildningen och försvaret. Inom arbetsmiljölagens

ram ryms åtgärder mot alla slag av hälso- och säkerhetsrisker som anknyter till arbetsmiljön. Grundläggande är att arbetsmiljön skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. De anställdas medverkan i utformningen av sin arbetsmiljö framhävs starkt. Genom olika regler om förhandsbedömning ges underlag för att hänsyn skall tas till arbetsmiljösynpunkter på ett tidigt stadium. Detta kan gälla en hel anläggning, tekniska anordningar eller kemiska ämnen. Det kan också vara en fråga om arbetsprocesser eller arbetsmetoder. Grundläggande principer för överväganden om gränsvärden slås fast. Stor vikt läggs vid arbetarskyddsstyrelsens författningsverksamhet. I betydande utsträckning kan direkta straffpåföljder knytas till överträdelser av arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter. Arbetarskyddsmyndigheternas möjligheter att kontrollera och göra direkta ingripanden stärks dessutom. Vidare sker en utveckling av de regler som infördes genom 1973 års reform av arbetarskyddslagstiftningen. Detta innebär bl. a. att skyddsombudens och skyddskommittéernas ställning ytterligare stärks. Arbetsmiljölagen skall träda i kraft den 1 juli 1978.

Till arbetsmiljöfrågor i vidare bemärkelse hör även trygghet i anställningen och möjlighet att beredas sysselsättning. På dessa områden utfärdades år 1974 lagen (1974: 12) om anställningsskydd (ändrad senast 1976: 593) och lagen (1974: 13) om vissa anställningsfrämjande åtgärder (ändrad senast 1975: 743). Anställningsskyddslagens viktigaste regel innebär ett krav på saklig grund för uppsägning. Främjandelagen syftar till att för äldre och handikappade arbetstagare förbättra arbetsförhållandena och trygga fortsatt anställning eller främja nyanställning. För att ge stöd åt fackligt arbete antogs år 1974 även lagen (1974: 358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen (ändrad senast 1976: 594).

En annan arbetsrättsreform av stor räckvidd har trätt i kraft den 1 januari 1977. Jag syftar på lagen (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet (ändrad senast 1977: 532), som ger de anställda medbestämmande i fråga om deras arbetsvillkor. Lagen förutsätter att arbetsmarknadens parter träffar kollektivavtal om arbetstagarnas medbestämmande. De anställdas strävanden stöds i lagen av bl. a. en vidsträckt förhandlings- och informationsrätt och tolkningsföreträde i vissa frågor för den fackliga organisationen. Grundtanken är att arbetslivet skall byggas upp genom löntagarnas aktiva medverkan.

Arbetarskyddslagens bestämmelser gäller enligt uttrycklig föreskrift inte skeppstjänst. Arbetsmiljölagen medför ingen ändring i detta avseende. Med skeppstjänst förstås enligt 1 § sjöarbetstidslagen (1970: 105, ändrad senast 1976: 586) arbete, som på svenskt fartyg anställd person utför för fartygets räkning eller annars på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller på annat ställe. För skeppstjänst finns en särskild reglering av arbetarskyddet i lagen (1965: 719)

om säkerheten på fartyg (ändrad senast 1975: 722) (sjösäkerhetslagen). Vid tillkomsten av denna lag var den allmänna målsättningen att de principer som gällde i fråga om arbetarskyddet för landanställda också skulle användas för ombordanställda. Vissa av arbetarskyddslagens allmänna regler fördes därför över till den nya lagens tredje kapitel, som behandlar åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m. Bestämmelserna kvarstår oförändrade sedan lagen trädde i kraft den 1 januari 1966.

Genom beslut den 5 juli 1973 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden. I utredningsdirektiven framhölls att den ändrade lagstiftningen om arbetarskyddet till lands krävde att motsvarande regler för fartyg i sjösäkerhetslagstiftningen sågs över.

Utredningen, som har antagit benämningen fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04), lämnade i januari 1975 delbetänkandet (Ds K 1975: 2) Bättre fartygsmiljö. I detta har utredningen tillvaratagit resultatet av det arbete som redovisades i arbetsmiljöutredningens delbetänkande (SOU 1972: 86) Bättre arbetsmiljö och 1973 års ändringar i arbetarskyddslagstiftningen. Som en följd härav har utredningen föreslagit tillägg och ändringar i lagstiftningen om säkerheten på fartyg.

Betänkandet har remissbehandlats. Remissinstanserna har i huvudsak ställt sig positiva till att utredningens förslag genomförs. På en del punkter har de föreslagit ändringar i förhållande till utredningens förslag. Jag återkommer härtill i det följande.

Innan jag övergår till att presentera de förslag till ändringar i lagstiftningen som jag förordar vill jag ytterligare något beröra bakgrunden till reformen såvitt avser förhållandena ombord på våra fartyg.

Den svenska handelsflottan har genomgått stora förändringar under senare år. Tonnaget har moderniserats i en allt snabbare takt och har alltmer inriktats på stora och specialiserade enheter. Utvecklingen av fartygens tekniska utrustning har varit betydande och har bidragit till att göra fartygsarbetet fysiskt mindre ansträngande än tidigare. Trots att det under den fortgående moderniseringen av fartygen har gjorts stora ansträngningar för att förbättra arbets- och boendemiljön ombord har inte alla olämpliga arbetsmiljöer försvunnit. Antalet olycksfall ligger också traditionellt högt för de ombordanställda. Även om man beaktar att statistiken i detta avseende — i motsats till vad som gäller landarbetsplatser — omfattar såväl arbetstid som fritid ombord och att antalet olyckor har minskat på senare tid bör utvecklingen mot en förbättrad arbetsmiljö ombord på våra fartyg drivas vidare. Ett led häri är att genomföra de förslag som fartygsmiljöutredningen har lagt fram i delbetänkandet Bättre fartygsmiljö.

De reformer i fråga om arbetsmiljön som jag kommer att förorda

läggs fram i samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet. De innebär i korthet följande.

Den lokala skyddsverksamheten byggs ut och de anställdas inflytande i de lokala skyddsfrågorna stärks. Skyddsombud skall finnas på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Därmed slopas en nu gällande regel om undantag för särskilda förhållanden som har haft sin förebild i förut gällande landbestämmelser. Begreppet huvudskyddsombud föreslås infört i sjösäkerhetslagen. Skyddsombud skall under vissa omständigheter kunna vara gemensamt för flera fartyg inom ett och samma rederi. Skyddsombudens uppgifter breddas och grundläggande regler om deras verksamhet förs in i lagen. Bl. a. skall skyddsombud delta i planeringen av anordningar och arbetsmetoder ombord. Vidare skall skyddsombud beredas tillfälle att fullgöra sina uppgifter under arbetstid. Efter mönster från arbetarskyddslagen föreslås regler om skyddsombuds rätt att ingripa genom att avbryta arbetet när omedelbar och allvarlig fara hotar.

Skyddskommitté skall finnas på fartyg med minst 15 ombordanställda och även på andra fartyg, om de ombordanställda begär det. Om förhållandena kräver det skall en för rederiets fartyg gemensam skyddskommitté kunna utses. Även skyddskommittéernas uppgifter breddas, bl. a. i fråga om planeringen av nya eller ändrade arbetslokaler, arbetsmetoder etc.

Genom en lagbestämmelse slås fast att arbetsgivare och arbetstagare gemensamt svarar för att skyddsombud får den utbildning som behövs. Kostnaderna för utbildningen skall falla på arbetsgivarna.

Nya lagregler föreslås om samordning av skyddsåtgärderna på fartyg som är gemensamma arbetsställen för flera arbetsgivares anställda. Därvid skall ansvaret falla på redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget. I fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige blir dock den arbetsgivare som har hand om varvsdriften ansvarig. Då fartyg lastar eller lossar i Sverige skall samordningsansvaret vila på den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete.

Till komplettering av gällande regler om förbud att nyttja fartyg eller arbetsinrättningar föreslås en bestämmelse som ger tillsynsmyndighet möjlighet att meddela förelägganden som är förenade med vite. Förbud skall också kunna meddelas mot att använda viss arbetsmetod eller visst ämne.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 juli 1978. Sjösäkerhetslagen i den nya lydelse som jag föreslår bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

5.2 Skyddsverksamheten ombord

5.2.1 Allmänna utgångspunkter

Genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen reformerades bestämmelserna om den lokala skyddsverksamheten i land. Fartygsmiljöutredningens förslag till nya och ändrade regler för skyddsverksamheten ombord innebär i allt väsentligt en anpassning av reglerna i sjösäkerhetslagen till vad som föreskrivs i arbetarskyddslagen. De avvikelser som förekommer beror på sjöfartens speciella villkor.

Jag vill i detta sammanhang stryka under vad utredningen har anfört, att ett effektivt skydd mot ohälsa och olycksfall förutsätter ett väl fungerande skyddsarbete som de ombordanställda är engagerade i. Ett sådant engagemang leder samtidigt till förbättrat inflytande över arbetsmiljön för de anställda. Frågan om de anställdas inflytande i skyddsverksamheten ombord är enligt min mening av grundläggande betydelse när det gäller att genomföra reformer på arbetsmiljöområdet. Utredningens förslag till nya lagregler för skyddsverksamheten ger enligt min mening det underlag som behövs för att kunna vidga de anställdas inflytande på arbetarskyddsområdet.

I sjösäkerhetslagen saknas en uttrycklig regel om s a m v e r k a n mellan arbetsgivare och arbetstagare i syfte att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden. En bestämmelse av denna innebörd finns däremot sedan länge i 39 § arbetarskyddslagen.

Utredningen anför att det i förarbetena till sjösäkerhetslagen uttalas att lagens samverkansregler bygger på samma förutsättningar som gäller för motsvarande bestämmelser i arbetarskyddslagen. Någon avvikelse från samverkansreglernas allmänna målsättning enligt arbetarskyddslagen kan enligt utredningen inte anses ha varit avsedd. Utredningen föreslår därför att en särskild bestämmelse om samverkan mellan redare, annan arbetsgivare och ombordanställda för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden införs i en ny 8 § i 3 kap. sjösäkerhetslagen.

Förslaget att införa en samverkansregel har lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Eftersom arbetsgivare och arbetstagare kan förutsättas åstadkomma väsentligt bättre resultat i samverkan när det gäller att uppnå goda arbetsförhållanden bör enligt min mening en allmän samverkansregel utgöra grunden för skyddsarbetet ombord. Jag vill också erinra om den vikt samverkan i hithörande frågor tillmäts av parterna på arbetsmarknaden. I det mellan SAF, LO och PTK ingångna arbetsmiljöavtalet sägs sålunda i den inledande paragrafen att arbetsgivare och arbetstagare skall samverka för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö. Jag kan också erinra om den samverkan i arbetarskyddsfrågor som sedan åtskilliga år sker i ett gemensamt organ för redare och om-

bordanställda, Sjöfartens arbetarskyddsnämnd. Sedan några år tillbaka deltar också sjöfartsverket i detta arbete. Jag förordar således att en allmän samverkansregel införs.

Till en speciell fråga om samverkan mellan flera arbetsgivare återkommer jag i avsnitt 5.4.

5.2.2 Skyddsombud

Genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen stärktes skyddsombudens ställning i den lokala skyddsorganisationen på olika sätt. Fartygsmiljöutredningen har lagt fram förslag till regler som till stora delar stämmer överens med reglerna i arbetarskyddslagen. Utredningens förslag har i huvudsak mottagits positivt vid remissbehandlingen. Förslagen omfattar huvudfrågorna om tillsättande av skyddsombud och gemensamt skyddsombud för flera fartyg, om skyddsombudets uppgifter och befogenheter och om skyddsombudets anställningstrygghet. En särskild bestämmelse föreslås dessutom om utbildning av skyddsombud. Till den sistnämnda frågan återkommer jag i ett senare avsnitt.

Av de nyss nämnda huvudfrågorna avser jag att inledningsvis behandla frågan om tillsättande av skyddsombud. Enligt 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen skall, om inte särskilt förhållande berättigar till undantag, på fartyg med minst fem ombordanställda utses ett eller flera skyddsombud att företräda de ombordanställda i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Om det behövs bör skyddsombud utses även på annat fartyg. Val av skyddsombud förrättas av de ombordanställda. I motsats till vad som gäller enligt arbetarskyddslagen finns ingen hänvisning till medverkan av facklig organisation.

Utredningen föreslår, efter mönster från arbetarskyddslagen, att undantagsregeln slopas och att skyddsombud följaktligen skall finnas på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Anledningen till att motsvarande bestämmelse i arbetarskyddslagen slopades år 1973 var att förhållandena på de arbetsplatser som kom i fråga för undantag — mindre kontor och butiker — inte sällan är sådana att organiserat skyddsarbete är motiverat. Enligt utredningen har dessa tankegångar aktualitet även för sjöfarten.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget att skyddsombud skall utses på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Enligt min mening är det värdefullt att arbetsmiljöförhållandena på alla fartyg av en viss storleksklass blir föremål för bättre bevakning. Jag förordar därför att utredningens förslag genomförs.

Utredningen föreslår vidare att det inte görs någon ändring i regeln att de ombordanställda utser skyddsombud. Enligt utredningens uppfattning är det inte möjligt att till sjösäkerhetslagen föra över motsvarande bestämmelse i arbetarskyddslagen, som anger att skyddsombud i första hand utses av lokal arbetstagarorganisation som är bunden av

kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Skälet härtill är att inte alla kategorier ombordanställda som bör delta i val av skyddsombud är representerade av lokal facklig organisation på fartygen. För att tillförsäkra arbetstagarna till sjöss samma inflytande på valet av skyddsombud som de landanställda föreslår utredningen att vissa ombordanställda, som i skyddsarbetet vanligen företräder arbetsgivaren, inte skall delta i valet. I överensstämmelse härmed utesluts i förslaget till 3 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen befälhavaren, maskinchefen och sådan ledamot i skyddskommitté som har utsetts av arbetsgivaren från att delta i valet av skyddsombud.

Svenska sjöfolksförbundet ställer sig tvekande till den föreslagna ordningen därför att den ger möjlighet för arbetsledare att åtaga sig uppdrag som skyddsombud. Enligt förbundets synsätt kan arbetsledande uppgifter inte förenas med skyddsombudets grundläggande uppgifter, nämligen att företräda arbetstagarna i skyddsfrågor, verka för tillfredsställande skyddsförhållanden inom sitt skyddsområde och vaka över sundhet och säkerhet i arbetet.

För egen del får jag anföra följande. Svenska sjöfolksförbundets synpunkter skulle i och för sig kunna anläggas inte bara på förhållandena ombord utan beträffande arbetslivet i dess helhet. I arbetarskyddslagen har personer med arbetsledande funktioner inte undantagits som skyddsombud. Även om förbundets åsikt är förståelig, för det enligt min mening för långt att undanta arbetsledare från möjligheten att vara skyddsombud. Med tanke på att det inte alltid är lätt att finna lämpliga skyddsombud skulle det vara olyckligt om en besättningsmedlem, som har de ombordanställdas förtroende och som är väl lämpad att fungera som skyddsombud, inte skulle kunna väljas därför att han har vissa arbetsledande funktioner. Enligt min mening framstår det däremot som naturligt att visst högre befäl inte bör komma i fråga som skyddsombud. I den mån det förekommer måste det betecknas som olämpligt. Detta framgår f. ö. indirekt av utredningens förslag, som jag biträder, om att befälhavare, maskinchef eller sådan ledamot i skyddskommitté som har utsetts av arbetsgivare inte får delta i val av skyddsombud. Jag ansluter mig också till förslaget att skyddsombud skall utses av de ombordanställda och inte av lokal facklig organisation och till de skäl som utredningen har åberopat för en sådan ordning. Jag förordar således att utredningsförslaget genomförs.

Genom 1973 års reform av arbetarskyddet i land infördes vidgade möjligheter att utse regionala skyddsombud, dvs. skyddsombud utsedda utanför kretsen av de anställda på ett visst arbetsställe och med uppgift att verka på flera arbetsplatser. Med detta som förebild har fartygsmiljöutredningen föreslagit att s k y d d s o m b u d skall kunna vara g e m e n s a m t f ö r f l e r a f a r t y g inom samma rederi. Utredningen menar att det kan finnas behov av ombud som är gemensamt för

flera fartyg inte bara för rederier som bedriver trafik med flera mindre fartyg utan även för fartyg med fem eller flera ombordanställda. För sådana fartyg i t. ex. samma färjetrafik kan ett gemensamt skyddsombud visa sig vara betydligt mer effektivt än ett skyddsombud som verkar enbart i varje fartyg. I vissa fall kan det vara lämpligt att gemensamt ombud kompletterar ett eller flera skyddsombud som finns utsedda i de enskilda fartygen. Utredningen föreslår att sjöfartsverket, om särskilda skäl föreligger, bör kunna medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som tillhör samma redare. En given förutsättning för ett sådant medgivande bör enligt utredningen vara att initiativet härtill har tagits från de ombordanställdas sida.

Förslaget att skyddsombud skall kunna vara gemensamt för flera fartyg har tillstyrkts av remissinstanserna. För egen del finner jag det naturligt att ett slags motsvarighet till landsidans regionala skyddsombud införs i sjösäkerhetslagstiftningen. Det behov av effektiva insatser på skyddsområdet som gör sig gällande på mindre arbetsplatser i land har sin fulla motsvarighet i rederier som bedriver trafik med flera mindre fartyg. Jag förordar därför att utredningens förslag genomförs.

SAF:s allmänna grupp och Svenska sjöfolksförbundet har i sina remissyttranden ställt sig tveksamma till vissa av utredningens förslag om hur gemensamt skyddsombud skall tillsättas. När det gäller kravet på medgivande från sjöfartsverket menar SAF:s allmänna grupp att beslutsnivån är väl hög. Frågor om gemensamt skyddsombud borde i stället kunna lösas genom lokala överenskommelser. Enligt min mening utgör sådana överenskommelser den naturliga grundvalen för tillsättande av gemensamt skyddsombud. Om en överenskommelse har träffats bör i normalfallet sjöfartsverket kunna medge att skyddsombud utses att fungera gemensamt för flera fartyg. En omständighet som talar för att sjöfartsverket bör besluta i sådana frågor är att det är önskvärt att det inte uppstår oenhetlig praxis vid utseende av gemensamma skyddsombud. För övrigt kan nämnas att det ankommer på yrkesinspektionen att lämna medgivande till att regionalt skyddsombud får utses i land. Jag förordar därför att sjöfartsverket skall ges motsvarande befogenhet i fråga om skyddsombud som skall vara gemensamt för flera fartyg. Utredningen har föreslagit att det skall föreligga särskilda skäl för att sådant medgivande skall lämnas. Ett krav på särskilda skäl synes mig kunna innebära en mer restriktiv tillämpning av bestämmelsen än som är sakligt befogad. Enligt min mening är det riktigare att använda samma ordalydelse som förekommer i 40 § arbetarskyddslagen, "om förhållandena påkalla det".

Svenska sjöfolksförbundets tveksamhet föranleds av att förslaget — som förbundet ser det — troligen inte kommer att leda till ökad förekomst av skyddsombud inom det mindre kusttonnaget. Detsamma gäller enligt förbundet för bogserfartyg som är sysselsatta med långbogseringar

av pråmar och timmersläp. Den lämpligaste lösningen på detta problem är enligt förbundets mening att en motsvarighet till 40 § tredje stycket arbetarskyddslagen förs in i sjösäkerhetslagen. Det skulle innebära att lokal avdelning av sådan organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen om medbestämmande i arbetslivet, utser skyddsombud utanför kretsen av de ombordanställda i fartygen. Det skulle i sin tur innebära att skyddsombud skall kunna fungera på fartyg som ägs av olika redare. För egen del finner jag att en sådan ordning kan medföra komplikationer av konkurrens- och insynskaraktär. Jag kan därför inte ansluta mig till Svenska sjöfolksförbundets förslag utan förordar den lösning som utredningen har valt.

Genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen infördes begreppet huvudskyddsombud i denna. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i sjösäkerhetslagen. I betänkandet anges att principen med huvudskyddsombud sedan en tid har varit inskriven i överenskommelsen mellan de ombordanställda och Sveriges redareförening om principerna för arbetarskyddet. Utredningen anser att ett stöd för ordningen med huvudskyddsombud bör finnas i lag och föreslår därför att regler om huvudskyddsombud förs in i sjösäkerhetslagen. Huvudskyddsombud skall enligt förslaget utses när det finns mer än ett skyddsombud på fartyg eller gemensamt för flera fartyg. Huvudskyddsombud skall ha till uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet. Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget. Svenska sjöfolksförbundet anser att förslaget har stort värde för de ombordanställda. För egen del finner jag att förslaget bör genomföras.

I detta sammanhang kan det vara lämpligt att något beröra de speciella förhållanden som råder för fiskefartyg. Både fiskeristyrelsen och Sveriges fiskares riksförbund understryker i sina remissyttranden att de särskilda förhållanden som rör fiskefartyg och arbetet ombord på dessa inte har beaktats tillräckligt av utredningen. Riksförbundet pekar på att fiskefartygen internationellt, inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO), är föremål för separat behandling. Under hänvisning bl. a. härtill hävdar förbundet att frågan om ett förbättrat skyddsarbete för fiskare bör behandlas för sig.

Att fiskefartyg inte undantas i sjösäkerhetslagstiftningen överensstämmer med de allmänna riktlinjerna på området i vårt land. På det internationella fältet har däremot fiskefartygen undantagits från regleringen i 1960 och 1974 års konventioner om säkerheten för människoliv till sjöss. Efter ett långvarigt förberedelsearbete inom IMCO ägde en konferens om säkerheten på fiskefartyg rum i Spanien under tiden den 7 mars—den 2 april 1977. Sverige deltog i konferensen, som utarbetade en konventionstext rörande säkerheten på fiskefartyg. Om Sverige ansluter sig till konventionen blir det nödvändigt att se över motsvarande regler i svensk lagstiftning. Med hänsyn till vad jag nu har

anfört anser jag inte att fiskefartyg bör bli föremål för särbehandling i nu förevarande sammanhang. Det bör dock strykas under att det i allmänhet inte kommer att finnas någon skyldighet att utse skyddsombud på svenska fiskefartyg, eftersom det normalt inte finns fem ombordanställda. I den mån det inte finns anställda ombord faller uppgiften att verka för sunda och säkra arbetsförhållanden på delägarna själva.

Närmast avser jag att behandla frågor som rör skyddsombuds uppgifter och befogenheter, som regleras i förslaget till 9 kap. 7—8 §§ sjösäkerhetslagen.

Sjösäkerhetslagen anger inte vilka uppgifter som skyddsombudet skall ha. När bestämmelser härom år 1973 fördes in i arbetarskyddslagen ansågs detta nödvändigt för att skyddsombuden skulle få en tillräckligt stark ställning. Det framhölls också som angeläget att skyddsombudens uppgifter breddades och att de gavs ökade möjligheter att göra en aktiv insats. Fartygsmiljöutredningen har föreslagit att reglerna i 40 a § arbetarskyddslagen i huvudsak oförändrade förs in i sjösäkerhetslagen. Enligt utredningen skall skyddsombud företräda de ombordanställda i skyddsfrågor och verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Skyddsombud skall vaka över säkerheten i arbetet och i detta syfte delta vid planeringen av lokaler, anordningar och arbetsmetoder på fartyget. Vidare skall skyddsombud sträva efter att vinna övriga ombordanställdas medverkan i skyddsarbetet.

Förslaget har lämnats utan erinran av remissinstanserna. Svenska sjöfolksförbundet uttrycker i sitt remissyttrande sin tillfredsställelse över att de grundläggande bestämmelserna för skyddsombud ombord skall motsvara de som infördes i arbetarskyddslagen genom 1973 års ändringar. Enligt förbundets mening skiljer sig inte de uppgifter skyddsombuden ombord fullgör från dem som deras kolleger i land utför. Därför bör skyddsombudens befogenheter till lands resp. sjöss i görligaste mån vara likvärdiga, även om de bakomliggande lagstiftningarna inte till alla delar överensstämmer. Jag instämmer i vad förbundet har uttalat. De obetydliga skiljaktigheter i förhållande till arbetarskyddslagen som förekommer föranleds av speciella arbetsförhållanden till sjöss eller av nuvarande lagstiftnings principiella uppläggning.

Svenska metallindustriarbetareförbundet vänder sig mot att i 9 kap. 7 § lagförslaget används uttrycket "ombordanställda". Förbundet anser att detta innebär en olycklig begränsning genom att reparatörer och andra servicemän, som har andra arbetsgivare och inte är ombordanställda, inte kommer att täckas in i denna paragraftext. Eftersom det är mycket vanligt att dessa människor följer med på fartyg under gång är det betydelsefullt att de innefattas i lagen. Förbundet hemställer därför att ordet "ombordanställda" ersätts med ordet "arbetstagarna", som används i arbetarskyddslagen.

Även om jag förstår förbundets önskan att verka för sina medlemmars bästa kan jag f. n. inte biträda ändringsförslaget. Skyddsombud skall utses av de ombordanställda och själv i normalfallet vara ombordanställd. Han är därför en företrädare för dem som har utsett honom och något mandat att företräda andra än dessa har han inte. Det kan inte heller komma i fråga att de kategorier som förbundet syftar på vid tillfälliga arbeten ombord skall delta i val av skyddsombud. Det nu sagda innebär naturligtvis inte att resereparatörer m. fl. skall vara sämre ställda än besättningsmedlemmar i fråga om arbetarskydd. Skyddsombud skall ju verka för sundhet och säkerhet i arbetet och det gäller även på sådana ställen ombord där förbundets medlemmar utför sina arbeten. Om skyddsförhållandena är otillfredsställande bör detta påpekas för skyddsombudet.

Den ståndpunkt jag har intagit i denna fråga utesluter självfallet inte att en ändrad reglering i fråga om arbetarskydd för resemontörer m. fl. kan komma att genomföras längre fram. De speciella förhållanden som råder för dessa kategorier har berörts bl. a. i prop. 1976/77: 149 med förslag till arbetsmiljölag (s. 214). Jag avser att föreslå regeringen att fartygsmiljöutredningen får i uppdrag att närmare överväga dessa frågor.

Utredningen har vidare föreslagit att en bestämmelse om utbildningen av skyddsombud tillförs sjösäkerhetslagen efter mönster från arbetarskyddslagen. Jag avser att närmare behandla frågor om utbildning av skyddsombud i avsnitt 5.3, till vilket jag får hänvisa.

För att tillförsäkra skyddsombuden möjlighet att ägna sig åt skyddsarbete togs år 1973 i 40 a § arbetarskyddslagen in en föreskrift om att skyddsombud skall beredas l e d i g h e t som behövs för att fullgöra sina uppgifter. Innebörden härav är att skyddsombud skall kunna verka utan att göra ekonomisk förlust genom mistad arbetsinkomst. Fartygsmiljöutredningen har föreslagit att en motsvarande bestämmelse tas in i sjösäkerhetslagen som ett fjärde stycke i 9 kap. 7 §. Eftersom det med ledighet till sjöss ofta förstås att man lämnar fartyget för kortare eller längre tid har utredningen i sitt förslag valt en annorlunda formulering än den som finns i 40 a § arbetarskyddslagen. Sålunda har föreslagits att skyddsombud skall beredas tillfälle att under arbetstid fullgöra sina uppgifter med bibehållna anställningsförmåner. Remissinstanserna har ej haft något att erinra mot den föreslagna lydelsen av bestämmelsen. För egen del tillstyrker jag den.

Såsom utredningen har framhållit kan det givetvis i det enskilda fallet uppstå tvekan eller olika meningar om den tid som bör stå till skyddsombudets förfogande. Tiden för den insats som skyddsombudet behöver göra i akuta risksituationer eller i samband med olycksfall eller liknande kan självfallet inte bedömas och fastläggas på förhand. Det måste därför enligt utredningen ankomma på skyddsombudet att själv avgöra tidsåtgången i sådana fall. Jag delar härvidlag utredningens

uppfattning som inte har mött några invändningar från remissinstansernas sida.

I betänkandet behandlas också frågan om tidsåtgången för det löpande skyddsarbetet, t. ex. deltagande i skyddsronder och rådgivning i skyddsfrågor. Utredningen menar att tidsåtgången med fördel bör kunna bestämmas genom överläggningar ombord, eventuellt med biträde av de organisationer som företräder redare och ombordanställda. Även det centrala partsorganet Sjöfartens arbetarskyddsnämnd bör enligt utredningen kunna fastställa riktlinjer.

Att parterna på arbetsmarknaden är inställda på att själva lösa sådana frågor som jag nyss har nämnt framgår bl. a. av remissyttrandet från Svenska sjöfolksförbundet och av vad som sägs i det av SAF, LO och PTK ingångna arbetsmiljöavtalet. I det senare uttalas i § 12 bl. a. att överenskommelse bör träffas i skyddskommittén eller om sådan saknas mellan arbetsgivaren och berörd lokal facklig organisation om den tid som skall åtgå för det ordinarie arbetsmiljöarbetet. Härvid skall hänsyn tas till skyddsområdets storlek och arbetets natur, vilket leder till att tidsåtgången kommer att växla från fall till fall. Om parterna inte kan enas om vad som är behövlig tid för det löpande skyddsarbetet bör enligt utredningen hänvändelse kunna ske till sjöfartsverket för utlåtande i frågan.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört delar jag utredningens uppfattning om bestämmande av tidsåtgången för skyddsarbetet.

En annan betydelsefull fråga för skyddsombuden är deras möjligheter att få ta del av handlingar och upplysningar. I sjösäkerhetslagen finns f. n. inte någon regel härom av generell räckvidd inskriven. Utredningen anser att skyddsombud bör ges en laglig rätt att ta del av handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som är av betydelse för skyddsombudets verksamhet. Med förebild från 40 a § femte stycket arbetarskyddslagen föreslår utredningen därför en reglering av dessa frågor i 9 kap. 7 § femte stycket sjösäkerhetslagen. Under remissbehandlingen har inte förekommit någon invändning mot den föreslagna ordningen. För egen del förordar jag en lagregel som tillförsäkrar skyddsombud en rätt av angivet slag. Jag återkommer i det följande till frågan om tystnadsplikt i vissa avseenden för bl. a. skyddsombud och ledamot i skyddskommitté.

Vid 1973 års revision av arbetarskyddslagen tilldrog sig en ny bestämmelse om skyddsombuds s. k. stoppningsrätt stor uppmärksamhet. Dessförinnan hade det inte funnits någon allmän reglering vare sig i lag eller på annat sätt av skyddsombuds möjlighet att ingripa i farliga situationer. Enligt 40 b § arbetarskyddslagen kan skyddsombud, om visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren, bestämma att arbetet skall avbrytas i av-

vaktan på att yrkesinspektionen tar ställning i saken. Överträds gällande förbud som i enskilt fall har meddelats av tillsynsmyndighet kan skyddsombud avbryta arbete som avses med förbudet. Skyddsombud skall vidare vara fri från ersättningsskyldighet för skada till följd av sådan åtgärd.

Med arbetarskyddslagens bestämmelser som förebild föreslår utredningen att det i 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen förs in en befogenhet för skyddsombud att avbryta farliga arbeten. I 9—11 §§ samma kapitel föreslås vissa nya regler som hänger samman med skyddsombuds s. k. stoppningsrätt. Utredningen pekar i anslutning till de framlagda förslagen på de speciella lydnadsförhållanden för arbetstagaren som existerar till sjöss. Enligt 47 § sjömanslagen (1973: 282, ändrad senast 1976: 591) gäller sålunda att sjöman skall rätta sig efter förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter. Lydnadsplikten på fartyg hänger samman med de särskilda krav som måste ställas från säkerhetssynpunkt. För att inte fartyg, ombordvarande eller last skall utsättas för fara krävs att givna order följs snabbt och ovillkorligt. Sjötjänsten förutsätter också — i motsats till vad som vanligtvis är regeln inom det övriga arbetslivet — att arbetstagaren, när säkerheten ombord kräver särskilda insatser, påtar sig arbetsuppgifter som utsätter honom för fara till liv och hälsa. Utredningen anser att de skäl som har anförts till stöd för att ge skyddsombud till lands större befogenheter när det gäller att ingripa mot farligt arbete gör sig gällande även beträffande fartygsarbete. Det som har sagts om lydnadsplikt för sjömän utgör enligt utredningen inte något principiellt hinder mot att på detta sätt stärka skyddsombudets ställning ombord. Den regel som utredningen föreslår i 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen innebär att skyddsombud ges rätt att bestämma att arbete skall avbrytas, om det medför allvarlig fara för de ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan nås efter hänvändelse till befälhavaren. Om skyddsombud finner att förbud som har meddelats enligt 8 kap. 1 § sjösäkerhetslagen mot fartygs avresa överträds, skall han kunna avbryta arbete som omfattas av förbudet eller som behövs för att fartyget skall påbörja förbjuden resa.

Som framgår av vad jag nyss har sagt gäller skyddsombuds beslut att stoppa visst arbete enligt arbetarskyddslagen till dess yrkesinspektionen har tagit ställning i saken. Ett motsvarande beslut enligt 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen skall enligt vad utredningen föreslår i 9 kap. 9 § första stycket i lagen gälla till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken. Det måste emellertid enligt utredningen beaktas att tillsynsmyndighetens beslut ofta på grund av det stora avståndet mellan fartyget och hemlandet inte kan erhållas inom rimlig tid. I sådana fall anser utredningen det inte möjligt att göra skyddsombudets beslut beroende av sjöfartsverkets ställningstagande. I stället har utredningen, för de fall då fartyget befinner sig utom svensk hamn, i förslaget till 9 kap. 9 §

andra stycket sjösäkerhetslagen stannat för att överlåta på befälhavaren att ta det yttersta ansvaret för om ett av skyddsombud förbjudet arbete skall fortsätta eller inte. Utredningen föreslår således för sådant fall en lagbestämmelse om att skyddsombudets beslut skall gälla till dess befälhavaren har tagit ställning. För den föreslagna lösningen talar enligt utredningen såväl praktiska skäl som det självständiga säkerhetsansvar som vilar på befälhavaren ombord. Utredningen framhåller dock att det är givet att ett skyddsombuds beslut att avbryta arbetet inte får åsidosättas av befälhavaren utan vidare. För att understryka den allvarliga innebörden av skyddsombudens ställningstaganden i frågor som rör de ombordvarandes liv eller hälsa föreslår utredningen att befälhavaren mot sådant ställningstagande får beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara, som bedöms större än den risk som har föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han höra skyddskommittén, om sådan finns och tvingande hinder inte föreligger.

Utredningen har också övervägt att i författningstexten ge uttryck åt skyldigheten att samråda med dem som i egenskap av arbetsledare har det närmaste ansvaret för arbetet. I det sammanhanget har maskinchefens särskilda i lag angivna säkerhetsansvar för fartygets maskineri och annan teknisk utrustning berörts. Utredningen anför att när den har avstått från att författningsmässigt reglera samrådsskyldigheten hänger detta främst samman med att förhållandena får antas variera så starkt från fall till fall att någon mer vägledande regel för samråd knappast kan ges. Samverkan av detta slag skall givetvis sökas med den eller dem som har bäst erfarenhet och kunskaper på det aktuella området. Försök att mera strikt binda inhämtandet av råd till viss eller vissa befattningshavare ombord kan enligt utredningen lätt bli vilseledande i det praktiska fallet. Häremot har experten Hadrup anfört att befälhavaren med den av utredningen valda lösningen på enbart subjektiva grunder kan bortse från det inflytande som enligt lagen skall tillkomma skyddsombudet. Enligt Hadrup kan maskinchefen på grund av sina teoretiska kunskaper och praktiska erfarenheter vara en balanserande och kompletterande faktor mellan skyddsombud och befälhavare. Hadrup anser det orimligt att den tekniskt mest erfarne befattningshavaren ombord inte skall medverka i arbetarskyddet i den ytterst komplicerade miljö som ett fartyg utgör. Hadrup föreslår därför en uttrycklig bestämmelse om att befälhavaren skall samråda även med maskinchefen i frågor som rör dennes ansvarsområde.

Remissinstanserna har ägnat stort intresse åt frågorna om skyddsombudets s. k. stoppningsrätt och befälhavarens rätt att beordra arbete. I fråga om rätten för skyddsombud att avbryta ett farligt arbete har remissinstanserna utan undantag tillstyrkt utredningens förslag eller

lämnat det utan erinran. Mot den föreslagna lydelsen av 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen har kritik framförts enbart från Svenska sjöfolksförbundet. Förbundet framhåller därvid att rätten att ändra skyddsombuds beslut har getts åt befälhavaren med hänvisning till det självständiga säkerhetsansvar som åvilar denne enligt lag. Om befälhavaren vägrar skyddsombud rättelse då skyddsombud har hänvänt sig till honom i enlighet med 8 §, har han därmed tagit ställning i frågan. Ett nekande svar till ett skyddsombud, som hänvänder sig till befälhavaren med begäran om rättelse, innebär alltid i praktiken att avgörande enligt 9 § samtidigt fattas. Även om befälhavarens självständiga säkerhetsansvar beaktas är det tvivelaktigt om den opartiskhet som ett myndighetsbeslut innebär kan uppnås såsom förslaget är utformat. Enligt förbundets uppfattning kan det således inte vara lämpligt att hänvändelse om rättelse skall riktas till samma person som har den yttersta beslutanderätten i frågan. Förbundet föreslår att hänvändelse om rättelse i stället för till befälhavaren skall riktas till den som har ansvaret för den avdelning ombord inom vilken det farliga arbetet utförs eller skall utföras. 9 kap. 8 § första stycket bör enligt förbundets mening utformas med beaktande härav.

Remissinstanserna har i allmänhet inte haft något att erinra mot den föreslagna lydelsen av 9 kap. 9 § första stycket sjösäkerhetslagen, enligt vilket beslut av skyddsombud att avbryta arbete på fartyg i svensk hamn skall gälla till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken. Sveriges fartygsbefälsförening hyser betänkligheter i fråga om ansvarsfrågan vid skadefall. Det är enligt föreningen tveksamt om reglerna i sjösäkerhetslagen kan fria en befälhavare eller hans ställföreträdare från ansvar enligt sjölagen (1891: 35 s. 1, omtryckt senast 1975: 1289, ändrad senast 1977: 681). När det gäller uttrycket "utom svensk hamn" anser föreningen att det är för vagt för att kunna tjäna som riktpunkt för väsentliga ansvarsfrågor. Det bör därför förtydligas med ett uttalande om att med svensk hamn förstås fall när fartyget ligger förtöjt i sådan hamn. Generaltullstyrelsen anser att det i vissa fall kan uppstå en olycklig fördröjning om tillsynsmyndighetens ställningstagande skall avvaktas även när fartyget befinner sig i svensk hamn. Som exempel nämns tillfällen då styrelsens fartyg skall ut på sjöräddningsuppdrag eller annan räddningstjänst. Styrelsen föreslår därför att vid räddningstjänst skyddsombudets beslut skall liksom när fartyget befinner sig utom svensk hamn gälla till dess befälhavaren har tagit ställning.

Flertalet remissinstanser lämnar utan erinran utredningens förslag till 9 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen som innebär att skyddsombudets beslut när fartyget befinner sig utom svensk hamn skall gälla till dess befälhavaren har tagit ställning. Sjöfartsverket uttalar att det är självklart att befälhavaren fattar ifrågavarande beslut efter samråd med dem som har bäst erfarenhet och kunskap på aktuellt område och att

en särskild föreskrift om detta i lagen inte krävs. Verket pekar också på att befälhavaren har möjlighet att ta fartygsinspektörs tjänster i anspråk inom rimlig tid även i utlandet i vissa fall, t. ex. genom att anlita verkets kontor i Rotterdam. Även Sveriges fartygsbefälsförening anser att förslaget är väl ägnat att tjäna sitt syfte när fartyget befinner sig utom svensk hamn. Ett antal remissinstanser — Rederiföreningen för mindre fartyg, Centralorganisationen SACO/SR (SACO/SR), Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges redareförening och Tjänstemännens centralorganisation (TCO) — har emellertid anslutit sig till experten Hadrups förslag att befälhavaren skall samråda med maskinchefen i frågor som rör dennes ansvarsområde innan han i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete. Hadrups åsikt har kritiserats av Svenska sjöfolksförbundet.

För egen del får jag anföra följande i fråga om den föreslagna rätten för skyddsombud att stoppa farliga arbeten och hithörande frågor.

När möjligheten för skyddsombud att avbryta arbeten i farofyllda situationer år 1973 fördes in i arbetarskyddslagen visste man inte hur bestämmelsen skulle komma att tillämpas i praktiken. Eventuella farhågor för att den skulle missbrukas har inte besannats. Skyddsombuden har använt sig av sin befogenhet med gott omdöme. Bakom remissinstansernas tillstyrkande av att en motsvarande bestämmelse förs in i sjösäkerhetslagen ligger säkerligen de goda erfarenheter som har redovisats på landsidan sedan år 1974. Mot denna bakgrund förordar jag att skyddsombud ges en sådan rätt att avbryta arbetet som utredningen har föreslagit. Svenska sjöfolksförbundets kritik mot att hänvändelse om rättelse enligt 9 kap. 8 § första stycket skall göras till befälhavaren kan jag ha viss förståelse för. Det förslag förbundet har lagt fram om att hänvändelse skall göras till maskinchefen eller den främste av styrmännen är tilltalande genom att befälhavaren inte redan har bundit sig för någon mening när han skall ta ställning till skyddsombudets beslut. Genom en sådan ordning skapar man ett två-instans-förfarande som är förknippat med vissa fördelar. Samtidigt innebär det enligt min mening en onödig formalisering som kan få negativa följder. I praktiken torde ett skyddsombud, som vill påtala allvarliga fel eller brister, vända sig till närmast berört befäl. Först om rättelse inte kan nås har ombudet anledning att gå vidare. Är det fråga om ett så farofyllt arbete att skyddsombudet överväger att stoppa det, bör man i praktiken kunna räkna med att någon av de personer som förbundet nämner först skall ta ställning. Ombudet hänvänder sig inte till befälhavaren förrän t. ex. maskinchefen — om hans ansvarsområde berörs — har sagt nej till skyddsombudets framställning. Det kan som jag ser det närmast vara en fördel att befälhavaren är den som skall motta den formella hänvändelsen. Om befälhavaren får klart för sig att skyddsombudet avser att avbryta arbetet och han själv därefter måste upphäva skyddsombudets

beslut har han att särskilt noga beakta de förutsättningar som krävs för ett upphävande av skyddsombuds beslut. Befälhavaren har vidare att beakta sitt eget särskilda straffansvar för brott mot dessa regler, något som jag återkommer till i det följande. Sammanfattningsvis menar jag att vad jag nu har framhållit medför att befälhavarna kommer att ta hänvändelser i skyddsfrågor med stort allvar och pröva dem med omsorg och noggrannhet. Fördelen härmed är att man har anledning att räkna med att skyddsombud bara i undantagsfall själv behöver avbryta arbetet. Vidare måste beaktas att, om hänvändelse kan göras till olika personer för olika ansvarsområden, tveksamhet i vissa fall kan uppkomma om till vilken person hänvändelse skall göras. I tider av snabba förändringar ombord kan därvid lätt en ojämn praxis uppstå på olika fartyg. Med hänsyn till vad jag nu har anfört förordar jag att utredningens förslag i fråga om hänvändelse genomförs.

Jag delar i princip utredningens och remissinstansernas uppfattning att skyddsombuds beslut på fartyg i svensk hamn skall gälla till dess sjöfartsverket har tagit ställning. Samtidigt håller jag med Sveriges fartygsbefälsförening om att det i förslaget till 9 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen använda uttrycket "utom svensk hamn" är vagt och därmed mindre lämpligt i detta sammanhang. De områden som hör till svenska hamnar kan ofta vara vidsträckta och fartyg är därför ofta under resa inom hamnområden på ett sådant sätt att befälhavaren måste ha vidsträckt befogenhet att agera, bl. a. för att kunna uppfylla de krav som sjölagen ställer på honom. Jag finner det därför riktigt att, som fartygsbefälsföreningen föreslår, sjöfartsverkets beslut skall behöva avvaktas bara när fartyget ligger förtöjt i svensk hamn. Detsamma bör gälla när fartyget ligger till ankars i sådan hamn. Detta bör enligt min mening framgå redan av första stycket i paragrafen. Jag förordar därför att det där sägs att beslut enligt 8 § skall, i fråga om fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn, gälla till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

Någon invändning mot att befälhavaren utom svensk hamn skall kunna ompröva skyddsombudets beslut har inte framförts under remissbehandlingen.

Med det nyss angivna, mer begränsade tillämpningsområdet för sjöfartsverkets prövning som utgångspunkt förordar jag att skyddsombuds stoppningsbeslut i övrigt skall gälla till dess befälhavaren har tagit ställning. De omständigheter som enligt utredningens förslag skall föreligga för att befälhavaren mot skyddsombudets beslut skall få beordra arbete har godtagits av remissinstanserna. Även jag har samma uppfattning som utredningen på denna punkt. Jag förordar därför en regel om att befälhavaren får beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara, som bedöms större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut.

Jag delar generaltullstyrelsens uppfattning att utredningens förslag inte är anpassat till sjöräddningsuppdrag eller annan räddningstjänst av brådskande karaktär. En olycklig fördröjning kan uppstå om sjöfartsverkets ställningstagande skall behöva avvaktas innan räddningsföretaget kan påbörjas. Jag förordar därför att befälhavaren skall ta ställning även i sådana fall.

Remissinstanserna instämmer allmänt i att samråd måste äga rum innan befälhavaren beordrar arbete. Vad gäller obligatoriskt samråd med maskinchefen i frågor som rör dennes ansvarsområde delar jag utredningens uppfattning att förhållandena får antas variera så starkt från fall till fall att någon mer vägledande regel för samråd knappast kan ges. Samverkan av detta slag skall även som jag ser det sökas med den eller dem som har bäst erfarenhet och kunskaper på det aktuella området. Detta skall i praktiken kunna ske utan att samråd med viss person anges i lagen. Det ligger i befälhavarens eget intresse att höra andras uppfattning i uppkommande frågor. Från principiell synpunkt finns också invändningar mot ett obligatorium. Jag avser att i det följande (avsnitt 5.4) i enlighet med utredningens förslag förorda ett särskilt straffansvar för befälhavare som utan att sådana skäl som anges i 9 kap. 9 § sjösäkerhetslagen föreligger beordrar arbete, som har stoppats av skyddsombud. Ansvarsfrågan skulle enligt min mening kunna kompliceras med ett obligatoriskt samrådsförfarande. Däremot står det helt klart att befälhavaren skall höra skyddskommittén, om sådan finns. Jag ansluter mig således till den av utredningen förordade lösningen av dessa frågor. I detta ligger att jag inte kan biträda Svenska metallindustriarbetareförbundets mening att befälhavaren måste få stöd av en enig kommitté innan han kan upphäva skyddsombudets beslut. Eftersom skyddsombud skall ingå i kommittén skulle ett sådant krav i regel medföra att befälhavaren fråntas möjligheten att ändra ett av skyddsombud fattat beslut. Befälhavaren bör dock inte vara skyldig att höra skyddskommittén om det föreligger tvingande hinder häremot. Med uttrycket "tvingande hinder" bör förstås huvudsakligen sådana situationer då fartygets eller de ombordanställdas säkerhet kräver ett omedelbart ställningstagande.

Utredningen föreslår att beslut av skyddsombud eller av befälhavare skall antecknas i skeppsdagboken. På fartyg som saknar dagbok skall beslut nedtecknas särskilt. Skälen för besluten skall anges och befälhavaren skall se till att beslut genast tillställs sjöfartsverket. Över utredningens förslag i denna del har endast Svenska sjöfolksförbundet uttalat sig. Förbundet pekar på att det i sjölagen finns särskilda regler om skyldighet att förvara dagbok och att någon motsvarighet inte föreslås gälla för sådana handlingar på vilka beslut har tecknats ned särskilt. Enligt förbundets uppfattning bör det ställas krav på att sådana handlingar förvaras på samma sätt som dagbok. För egen del anser jag inte att detta är nödvändigt. I dagboken skall antecknas en mängd upp-

gifter som kan ha betydelse för lång tid framöver och som gör det nödvändigt med föreskrift om förvaringstid. Sådant särskilt uppsatt beslut som här avses skall sändas till sjöfartsverket och kommer att finnas tillgängligt där. Både skyddsombud och befälhavare bör se till att envar av dem alltid skaffar sig bestyrkta avskrifter av besluten och sedan står det var och en fritt att själv förvara sådan handling så länge som det bedöms nödvändigt.

1973 års ändringar i arbetarskyddslagen innefattade också en bestämmelse om att skyddsombud skulle vara fri från ersättningsskyldighet för skada till följd av att han hade stoppat ett farligt arbete. Fartygsmiljöutredningen föreslår att en motsvarande bestämmelse förs in i 9 kap. 11 § sjösäkerhetslagen. Ingen av remissinstanserna har haft några invändningar häremot. Svenska sjöfolksförbundet understryker att förslaget har stor betydelse när det gäller skyddsombudets möjligheter att utan ekonomiska risker för egen del praktiskt arbeta för säkrare arbetsförhållanden ombord. Jag delar denna uppfattning och förordar således en lagbestämmelse i enlighet med utredningens förslag. Sveriges fartygsbefälsförening önskar ett tillägg till den föreslagna lydelsen, varigenom klargörs att ersättning för sådan skada inte heller skall kunna utkrävas av annan ombordanställd. Enligt föreningen är det inte rimligt att andra ombordanställda skall ge ut ersättning för skada som har vållats av annan person, vilket skulle kunna bli fallet om befälhavaren inte ändrar på ett olyckligt beslut av skyddsombudet. Till detta vill jag anföra att motsvarighet till en sådan regel som fartygsbefälsföreningen föreslår inte finns i arbetarskyddslagen för landsidans del. Vad beträffar befälhavaren är han enligt 67 § sjölagen skyldig ersätta skada, som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redaren, lastägaren eller annan vars rätt och bästa han har att beakta. Skyldighet för befälhavare att i förevarande sammanhang ersätta skada kan givetvis komma i fråga om sådant förhållande föreligger som anges i nämnda författningsrum i sjölagen. Med det anförda är jag inte beredd att tillstyrka något tillägg till utredningens förslag.

En viktig fråga utgör skyddsombuds anställningstrygghet. Om detta finns f. n. vissa bestämmelser i 3 kap. 10 § sjösäkerhetslagen. Enligt dessa får skyddsombud inte hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som har utsetts till skyddsombud får inte på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor eller skiljas från anställningen. Vidare ges i paragrafen regler om skadestånd, verkan av avtalsuppsägning eller annan rättsstridig handling och om tid för väckande av talan enligt bestämmelserna i paragrafen. En bestämmelse med i huvudsak samma innehåll fanns tidigare i arbetarskyddslagen. 1973 års ändringar i denna medförde vissa tillägg till paragrafen. Fartygsmiljöutredningen föreslår att dessa tillägg med vissa justeringar förs

in i sjösäkerhetslagen och att reglerna om skyddsombuds anställningstrygghet skall tas in i 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen. Utredningen anför därvid att reglerna i lagen om anställningsskydd, som ledde till att de särskilda reglerna om anställningsskydd för skyddsombud i arbetarskyddslagen slopades, inte kan tillämpas på arbetslivet till sjöss. Skälet härtill är bl. a. att anställningstryggheten bör knytas till det för denna del av arbetsmarknaden karaktäristiska begreppet befattning ombord. Vidare måste enligt utredningen vid den rättsliga regleringen av skyddet beaktas de speciella säkerhetsaspekter som gäller ombord på fartyg och vilka har närmare reglerats i sjömanslagen. Utredningen har därför funnit skäl att i sjösäkerhetslagen ta in en kompletterande reglering av det anställningsskydd som bör tillkomma ett skyddsombud. Det föreslagna anställningsskyddet har utformats som en rätt att kvarstå i befattningen ombord. Detta skall dock inte hindra tillämpningen av de av säkerhetsskäl motiverade bestämmelserna i 17 eller 18 § sjömanslagen. Enligt 17 § kan befälhavare skilja sjöman från hans befattning på fartyget på grund av sjukdom och enligt 18 § kan sjöman skiljas från befattningen om han är oduglig eller väsentligt har åsidosatt vissa förpliktelser i tjänsten. Utredningen föreslår slutligen en bestämmelse om att skyddsombud, som efter anställningens upphörande har väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå, på domstols förordnande skall få återgå i arbetet intill dess målet slutligt har avgjorts. Skyddsombudet skall under den tid förordnandet gäller åtnjuta de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Remissinstanserna har i allmänhet inte berört nyssnämnda frågor. För egen del kan jag i allt väsentligt ansluta mig till utredningens överväganden. Jag förordar således att de ytterligare bestämmelser som har föreslagits för att stärka skyddsombuds anställningstrygghet tas in i sjösäkerhetslagen.

Svenska sjöfolksförbundet anför att begreppet "anställningen" i 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen har bytts ut mot sjömanslagens motsvarighet "befattning" utom i sista stycket, där det sägs att "skyddsombudet skall äga återgå i arbetet". Eftersom utredningen i specialmotiveringen till paragrafen klargör att domstols dom bör innebära att skyddsombud återinträder i den befattning han tidigare har innehaft föreslår förbundet att lagtexten förtydligas genom att uttrycket "i arbetet" byts ut mot orden "i tidigare befattning". För egen del anser jag att en sådan ändring i texten inte bör göras. Av betänkandet framgår på denna punkt att domstolens dom i regel bör innebära att skyddsombudet återinträder i sin tidigare befattning. Om han saknade befattning, t. ex. tillbringade väntetid eller semester, bör tillämpning av lagregeln medföra att ombudet återinsätts i sin kontraktsenliga rätt att tillträda befattning av den art och i den ordning som var förutsatt när anställningen upphörde. Av det sagda följer att det inte alltid blir aktuellt att skyddsombudet åter-

går till tidigare befattning, även om han skall ha rätt att åtnjuta de anställningsvillkor som är förenade med denna. Därför bör enligt min mening det mer allmänna begreppet "i arbetet" användas. Jag förordar följaktligen att utredningens förslag genomförs.

5.2.3 Skyddskommitté

I nu gällande sjösäkerhetslagstiftning finns ytterst knapphändiga bestämmelser om skyddskommitté. I 3 kap. 9 § sjösäkerhetslagen stadgas att det på fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst 25 man skall finnas en skyddskommitté som är sammansatt av företrädare för redaren och av skyddsombud. Kommittén har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg. Vidare finns i 9 kap. 7 § tredje stycket kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg (ändrad senast 1976: 773) (tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen) en bestämmelse om att skyddsombud får begära att skyddskommittén behandlar fråga som ombudet finner vara av större vikt.

Fram till 1973 års ändringar fanns i arbetarskyddslagen i detta avseende endast en motsvarighet till bestämmelsen i 3 kap. 9 § sjösäkerhetslagen. År 1973 gjordes vissa ändringar i bestämmelsen i arbetarskyddslagen och dessutom tillkom regler om sättet att utse företrädare för de anställda och om skyddskommittés uppgifter och befogenheter. Fartygsmiljöutredningen föreslår att motsvarande regler, med de modifieringar som behövs med hänsyn till sjöfartens förhållanden, skrivs in i sjösäkerhetslagen. Förslaget innebär att skyddskommitté skall finnas på fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst 15 personer. Den nu gällande gränsen — minst 25 personer — framstår enligt utredningen som otidsenlig. Utvecklingen mot mindre fartygsbesättningar har medfört att även relativt stora fartyg har kommit att sakna skyddskommitté. Utredningens förslag är ett led i strävandena att stärka skyddsarbetet på medelstora fartyg. Utredningen föreslår vidare att skyddskommitté skall vara sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En motsvarande regel, som är avsedd att trygga effektiviteten i skyddsarbetet och att skapa en stark ställning för skyddskommittén, finns sedan år 1973 i arbetarskyddslagen. En annan nyhet med förebild i sistnämnda lag är att skyddskommitté skall finnas även på annat fartyg än som nyss har sagts, om det begärs av de ombordanställda. Vidare föreslås nya bestämmelser om vilka som kan ingå i skyddskommitté och om hur ledamöter i kommittén skall utses. I skyddskommitté skall sålunda kunna ingå även företrädare för annan arbetsgivare än redaren. Ordförande och sekreterare i skyddskommitté utses av redaren, om inte annat överenskommes. Ledamöter i kommittén, som inte företräder redaren eller annan arbetsgivare, utses av de om-

bordanställda. I val av sådan ledamot deltar inte befälhavare, maskinchef eller ledamot i kommittén som före valet har utsetts av arbetsgivaren. Förslaget innehåller slutligen en bestämmelse om att förvaltningsmyndighet, om särskilda skäl föreligger, kan medge att skyddskommitté i stället utses gemensamt för flera fartyg som tillhör samma redare. Sådan gemensam skyddskommitté skall utses enligt samma grunder som annan skyddskommitté.

Vad härefter angår skyddskommitténs uppgifter och befogenheter föreslår utredningen att bestämmelserna i 41 a § arbetarskyddslagen tas upp i huvudsak oförändrade i 9 kap. 12 § sjösäkerhetslagen. Detta innebär att skyddskommitté skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget och att den noga skall följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande skyddsförhållanden på arbetsstället. I skyddskommitté skall behandlas frågor om de ombordanställdas hälsovård, frågor om planering av nya eller ändrade utrymmen, anordningar och arbetsmetoder på fartyg, andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet samt frågor om upplysning och utbildning rörande skydd mot ohälsa och olycksfall.

Utöver dessa förslag har utredningen i tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen föreslagit vissa bestämmelser om skyddskommitténs sammansättning och om vilket förfarande som skall tillämpas när företrädare för redare och ombordanställda i kommittén inte kan enas om beslut.

De remissinstanser som har yttrat sig över förslagen rörande skyddskommitté har allmänt tillstyrkt dessa. Svenska sjöfolksförbundet förklarar sig särskilt tillfreds med att gränsen för besättningens storlek minskas till 15 personer och med att skyddskommitté från arbetstagarhåll skall bestå av företrädare för de ombordanställda och inte enbart, såsom hittills, av skyddsombud. Arbetsmiljöutredningen betonar det önskvärda i att så långt som möjligt söka nå överensstämmelse mellan reglerna för landanställda och ombordanställda. I förslaget till regler om skyddskommitté finns dock, framhåller arbetsmiljöutredningen, vissa avvikelser som inte föranleds av speciella arbetsförhållanden till sjöss eller av nuvarande lagstiftnings principiella uppläggning. Sålunda har — i den föreslagna bestämmelsen om skyddskommitténs uppgifter — i förhållande till den i övrigt praktiskt taget likalydande bestämmelsen i arbetarskyddslagen tillagts, att i kommittén skall behandlas frågor om åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet. Arbetsmiljöutredningen menar att bestämmelsen i arbetarskyddslagen anger skyddskommitténs uppgifter på ett sådant sätt att däri självklart ingår att behandla frågor av nämnda art. Genom det föreslagna tillägget antyds en skillnad i sakinnehållet som inte existerar. Arbetsmiljöutredningen anför vidare att det i sjösäkerhetslagen föreslås en bestämmelse att ordförande och sekreterare i skyddskommitté utses av redaren om ej annat överens-

kommes. Utredningen framhåller att motsvarande bestämmelse i arbetarskyddskungörelsen (1949: 208, omtryckt 1973: 841) har kommit till av rent praktiska skäl och därför fått sin plats i kungörelsen och inte i lagen.

LO finner förslaget om gemensam skyddskommitté för flera av rederiets fartyg mycket intressant. För att skyddskommittéerna ombord inte endast skall bli ett organ som övervakar redan befintlig miljö är det enligt LO angeläget att "rederikommittéer" kommer till stånd utan att "särskilda skäl" måste föreligga. Svenska sjöfolksförbundet har inget att erinra mot förslaget men menar att antalet rederier, där en sådan kommitté kan bedriva en kontinuerlig och effektiv skyddsverksamhet, begränsas till färjerederier och andra rederier vars fartyg har lokal anknytning, t. ex. bogserbåtar i lokalfart eller skärgårdsbåtar.

För egen del får jag anföra följande. Utredningens förslag om skyddskommitté innebär i allt väsentligt en anpassning till de bestämmelser som redan finns i arbetarskyddslagen. Remissinstanserna är överlag positiva till förslagen. Även jag uppfattar det som betydelsefullt att det i sjösäkerhetslagen ges utförligare regler om skyddskommitté. Jag förordar därför att utredningens förslag genomförs, dock med viss modifiering som har föranletts av remissuttalanden. Sålunda delar jag arbetsmiljöutredningens synpunkt att bestämmelsen om hur ordförande och sekreterare skall utses inte har sin rätta plats i lagen. Den bör i stället placeras i tillämpningskungörelsen till lagen tillsammans med de däri föreslagna övriga reglerna om skyddskommitténs sammansättning. Vad gäller det föreslagna tillägget att skyddskommitté utöver vissa angivna frågor skall behandla även andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet har avsikten härmed varit att understryka vikten av att skyddskommittén får utöva ett brett inflytande på säkerheten ombord och ges tillfälle att medverka t. ex. vid planeringen av arbeten som rengöring och reparationer i tankar och lastrum. Jag finner detta syfte vällovligt och förordar därför att fartygsmiljöutredningens förslag följs på denna punkt.

Förslaget om gemensam skyddskommitté för flera fartyg som ägs av samma redare saknar motsvarighet såväl i gällande lag som i arbetarskyddslagen. Utredningen har menat att förslaget passar driftsförhållandena inom vissa rederier. Remissinstanserna har i allmänhet inte uttalat sig särskilt härom. LO har dock redovisat en positiv inställning till förslaget, som innebär att tankarna bakom ordningen med gemensamt skyddsombud tillämpas också på skyddskommittén. Även jag anser att förslaget om gemensam skyddskommitté är intressant. Svenska sjöfolksförbundet nämner vissa typer av rederier som kan dra nytta av en gemensam skyddskommitté. Enligt min mening är mycket vunnet om färjerederier och andra rederier med fartyg i lokaltrafik med hjälp av gemensam skyddskommitté kan effektivisera skyddsarbetet ombord på

fartygen. Jag förordar därför att en bestämmelse om gemensam skyddskommitté tas in i lagen. I likhet med LO och med vad jag har uttalat i samband med gemensamt skyddsombud anser jag att det inte skall krävas särskilda skäl för att medgivande till gemensam skyddskommitté skall lämnas. Samma ordalydelse bör användas som jag har förordat i 3 kap. 9 § tredje stycket, "om förhållandena påkalla det". Jag anser vidare att ordet "förvaltningsmyndighet" i klarhetens intresse bör bytas ut mot "sjöfartsverket". Verket bör handlägga alla sådana ärenden likaväl som verket enligt 3 kap. 9 § har att pröva ärenden om gemensamt skyddsombud.

5.3 Utbildningsfrågor

I sjösäkerhetslagstiftningen finns f. n. inga bestämmelser om utbildning av skyddsombud. År 1973 infördes i arbetarskyddslagen (40 a § tredje stycket) en bestämmelse om att arbetsgivare och arbetstagare gemensamt svarar för att skyddsombud får den utbildning som behövs. Fartygsmiljöutredningen föreslår att en motsvarande regel förs in i 9 kap. 7 § sjösäkerhetslagen. Utredningen har behandlat utbildningsfrågorna tämligen utförligt i avsnitt 2.2 i betänkandet, till vilket jag får hänvisa.

De remissinstanser som har uttalat sig i dessa frågor har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att genom en lagregel slå fast att redare, annan arbetsgivare och ombordanställda gemensamt skall svara för skyddsombudens utbildning. Remissinstanserna har också godtagit utredningens uttalanden att de närmare formerna för utbildningen inte bör regleras i lag och att kostnaderna i princip bör falla på arbetsgivarna.

För egen del får jag anföra följande. Genom utredningens övriga förslag som jag har ställt mig bakom kommer skyddsombuden att få breddade uppgifter och särskilda befogenheter i riskabla lägen. För att skyddsombuden på ett effektivt och riktigt sätt skall kunna fullgöra sina uppgifter måste särskild uppmärksamhet ägnas åt deras utbildning. Det måste vara ett gemensamt intresse för arbetsgivare och arbetstagare. Med hänsyn till utbildningsfrågans vikt förordar jag att den av utredningen föreslagna bestämmelsen tas in i sjösäkerhetslagen. Jag ansluter mig också till utredningens åsikt att de närmare formerna för utbildningen inte bör regleras i lag.

Jag biträder också utredningens förslag att kostnaderna för skyddsombudens utbildning bör falla på arbetsgivarna. Dessa betalar redan nu en särskild arbetarskyddsavgift, som skall bidra till vidgade insatser för en förbättrad arbetsmiljö. Denna avgift är avsedd också för utbildning av skyddsombud. Arbetsgivarnas kostnadsansvar för skyddsombudens utbildning omfattar inte bara de direkta utbildningskostnader som

finansieras kollektivt genom arbetarskyddsavgiften utan innefattar även att utbildningen skall ske på betald arbetstid eller ersättas som om den fullgörs på betald arbetstid. Jag förutsätter således att deltagande i kurs i arbetsmiljöfrågor skall ske med ersättning i form av lön och andra anställningsförmåner och att kursdeltagare bereds den ledighet som behövs för ändamålet.

Den i betänkandet omnämnda utredningen Sjöpersonalens utbildning (UTSJÖ) har i december 1975 lämnat sin rapport nr 2 om sjöutbildningen i gymnasieskolan och högskolan och i april 1976 rapport nr 3 om lokalisering och lärarutbildning m. m. I dessa rapporter ges förslag till förbättrad arbetsmiljöutbildning. Genom skolöverstyrelsens försorg har de tre delrapporterna från UTSJÖ remissbehandlats. Styrelsen har med eget yttrande i december 1976 överlämnat rapporterna till regeringen. Ärendet bereds f. n. i utbildningsdepartementet.

Fartygsmiljöutredningen har i sitt betänkande pekat på det intresse som har visats för utbildningsfrågor inom Sjöfartens arbetarskyddsnämnd. Vidare har utredningen framhållit att kurser och konferenser i skyddsfrågor m. m. arrangeras av Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening, Sjöfartens brandskyddskommitté och Sjöfartens tankfartygsoperativa kommitté. Får parterna på arbetsmarknaden nu ett lagfäst gemensamt ansvar för utbildningen av skyddsombud bör givetvis de erfarenheter man redan har gjort genom kursverksamhet m. m. vara av stort värde. Parterna kan också tillgodogöra sig de erfarenheter som har kommit fram på landsidan sedan det gemensamma utbildningsansvaret skrevs in i arbetarskyddslagen år 1973. Jag vill i detta sammanhang särskilt hänvisa till den utbildningsdelegation som finns inom arbetarskyddsstyrelsen.

5.4 Fartyget som gemensamt arbetsställe

Genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen infördes en bestämmelse om gemensamma arbetsställen i 7 a §. I paragrafen föreskrivs att, när två eller flera arbetsgivare samtidigt bedriver arbete på samma arbetsställe, skall de samråda och gemensamt verka för att åstadkomma sunda och säkra förhållanden på arbetsstället. På byggarbetsplatser, som är gemensamma arbetsställen, skall byggherren ansvara för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall. Samordningsansvaret kan dock överlåtas till annan arbetsgivare. På andra gemensamma arbetsställen kan arbetsgivarna komma överens om att en av dem skall ha ansvaret för samordningen av skyddsåtgärder. Om det inte finns någon överenskommelse kan yrkesinspektionen bestämma vem som skall ha sådant ansvar. Övriga arbetsgivare och arbetstagare som är sysselsatta på arbetsstället har å sin sida att följa de anvisningar

som i samordnande syfte lämnas av den huvudansvarige. Ensamföretagare är i fråga om förpliktelser liksom även i fråga om skydd på gemensamt arbetsställe jämställd med arbetsgivare.

Bakom den nya bestämmelsen låg ett önskemål från flera håll om en fastare ansvarsfördelning på gemensamma arbetsställen. Det framhölls att arbetsförhållandena på sådana ofta innebär ökade risker för dem som sysselsätts där. Det hade vidare konstaterats att skyddsförhållandena var otillfredsställande på arbetsställen där två eller flera entreprenörer samtidigt bedrev arbete.

Även vad gäller samordningsansvaret på fartyg som är gemensamt arbetsställe har önskemål om utredning och lagstiftning framförts. Sålunda begärde Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges arbetsledareförbund och Sveriges fartygsbefälsförening i en gemensam framställning till Kungl. Maj:t i oktober 1973 att frågan om samordningsansvaret på fartyg som är gemensamma arbetsställen skulle utredas och att nödvändiga säkerhetsregler skulle utfärdas. Framställningen överlämnades till fartygsmiljöutredningen.

Utredningen framhåller att fartyg i många fall utgör exempel på gemensamt arbetsställe. Inom intendenturavdelningen på passagerarfartyg förekommer att driften lämnas ut åt särskilda entreprenörer, som i sin tur anställer personal för verksamheten. Även andra personer utför arbete på fartyget utan att vara anställda av redaren, t. ex. tillfälliga reparatörer och varvspersonal. På fartyg som är under lastning eller lossning tjänstgör regelmässigt stuveriarbetare samtidigt som besättningen utför sina sysslor. När fartyg ligger på varv för reparation eller översyn är det vanligt att såväl varvspersonalen som fartygets besättning utför olika arbeten med fartyget och dess utrustning.

Säkerheten för de ombordvarande är enligt utredningen beroende av effektiva samordningsåtgärder beträffande arbetarskyddet. Det finns därför ett påtagligt behov av bestämmelser i sjösäkerhetslagen beträffande ansvarsfördelningen mellan arbetsgivarna när fartyget är gemensamt arbetsställe. Sådana regler saknas helt i dag. Utredningen föreslår att i 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen förs in bestämmelser som är likartade med dem som gäller i land om samverkan mellan arbetsgivare i berörda hänseenden. Ansvaret för att en samordning av skyddsverksamheten kommer till stånd bör, framhåller utredningen, vila på redaren med hänsyn till hans dominerande ställning som arbetsgivare ombord. I praktiken kommer i regel detta redaransvar till uttryck i instruktioner till befälhavaren på fartyget. I vissa situationer är det emellertid inte möjligt för redaren att låta sig företrädas av befälhavaren vid utövningen av samordningsansvaret. Det kan t. ex. vara nödvändigt att på platsen för en varvsöversyn planera samordning av skyddsverksamheten medan fartyget ännu befinner sig till sjöss. Utredningen framhåller att redarens ar-

betsgivaransvar emellertid inte urholkar det självständiga ansvar för säkerheten ombord som vilar på befälhavaren.

Utredningen finner att undantag i vissa fall bör kunna göras från regeln att redaren har samordningsansvaret. I fråga om fartyg som har tagits in på varv är varvsarbetet praktiskt taget alltid dominerande ombord. Utredningen anser därför att ansvaret för samordningsåtgärderna bör vila på den arbetsgivare som svarar för varvsarbetet. Av praktiska skäl bör ansvaret dock kunna överlåtas på redaren. Vad avser stuveriarbete anser utredningen att redaren, då fartyg lastar eller lossar i svensk hamn, bör kunna överlåta samordningsansvaret till den arbetsgivare som svarar för ifrågavarande arbete.

Utredningen föreslår slutligen att i 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen tas in bestämmelser dels om att övriga arbetsgivare och arbetstagare skall följa de anvisningar som den samordningsansvarige arbetsgivaren lämnar, dels om att vad som sägs i paragrafen skall tillämpas även på den som driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd.

Enligt utredningsförslaget skall i 1 kap. 6 § tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen föreskrivas att sjöfartsverket får meddela de föreskrifter som behövs i fråga om samordning av skyddsåtgärder på fartyg där flera arbetsgivare samtidigt bedriver arbete. I fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige skall emellertid yrkesinspektionen meddela sådana föreskrifter liksom när det gäller fartyg i svensk hamn där ansvaret för samordningen av skyddsarbetet har överlåtits till den som har ansvaret för lastning och lossning av fartyget.

Remissinstanserna har ägnat stort intresse åt de frågor som hänger samman med fartyget som gemensamt arbetsställe. En del av dem har anfört kritiska synpunkter mot utredningens förslag, i synnerhet vad det gäller samordningsansvaret vid lastning och lossning. Med hänsyn till dessa frågors kontroversiella natur kommer jag att behandla dem relativt utförligt. Jag avser att i det följande redovisa remissinstansernas synpunkter stycke för stycke i den föreslagna paragrafen. I anslutning till varje huvudfråga kommer jag att ange min egen ståndpunkt.

I anslutning till 9 kap. 5 § första stycket fäster arbetsmiljöutredningen uppmärksamheten på en sak, som fartygsmiljöutredningen inte närmare har diskuterat. Vad arbetsmiljöutredningen avser är att förslaget i denna del inte innehåller någon motsvarighet till den grundläggande bestämmelsen i 7 a § första stycket arbetarskyddslagen att arbetsgivare som bedriver arbete på samma arbetsställe skall samråda och gemensamt verka för att åstadkomma sunda och säkra förhållanden på arbetsstället. För egen del finner jag det klart att samma grundläggande regel bör gälla för allt gemensamt arbete på fartyg. Orsaken till att fartygsmiljöutredningen inte har föreslagit någon motsvarighet till 7 a § första stycket arbetarskyddslagen torde vara att det i fartygsmiljöutredningens förslag finns en annan regel som talar om samverkan mellan bl. a. ar-

betsgivare. Jag syftar då på förslaget till 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen, enligt vilket redare, annan arbetsgivare och ombordanställda skall samverka för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden. Där sägs, till skillnad från motsvarande regel i 39 § arbetarskyddslagen, att samverkan skall äga rum även mellan olika arbetsgivare. Den vikt som remissinstanserna har tillmätt förslagen i 9 kap. 5 § talar enligt min mening för att det i denna paragraf bör tas in en grundläggande bestämmelse som uttryckligen betonar att arbetsgivarna är skyldiga att samverka vid gemensamma arbeten. Från systematisk synpunkt är det också som jag ser det värdefullt att en sådan grundregel genom sin placering i ett kapitel som handlar om åligganden för redare m. fl. direkt pekar på att regeln om samverkan är ett åliggande och inte får uppfattas som en rekommendation. Dessutom vill jag nämna att jag i det följande (specialmotiveringen till 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen) förordar viss ändring i den föreslagna allmänna samverkansregeln. Mot bakgrund av det anförda förordar jag att en motsvarighet till första stycket i 7 a § arbetarskyddslagen tas in som ett första stycke i 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen.

Den föreslagna huvudregeln att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall ha samordningsansvaret vid gemensamt arbete på samma fartyg har lämnats utan erinran av alla remissinstanser utom Sveriges fartygsbefälsförening. Föreningen uttalar att det enligt 59 § sjölagen ankommer på befälhavaren att sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömansskap. Härmed förstås bl. a. rätt handlande i olika situationer till sjöss och i hamn. I gott sjömansskap, framhåller föreningen vidare, anses ingå även att samordna skyddsåtgärderna, när två eller flera arbetsgivare bedriver arbete på samma fartyg. Enligt föreningens uppfattning står utredningens förslag inte i samklang med nyssnämnda regler och torde inte vara praktiskt genomförbart. Svenska handelsfartyg trafikerar nämligen huvudsakligen utländska hamnar och en del fartyg kommer sällan eller aldrig till svensk hamn. Under normala driftsförhållanden är det därför omöjligt för redaren att svara för att skyddsåtgärderna samordnas när exempelvis lastning eller lossning pågår ombord. I praktiken blir det befälhavaren som kommer att stå ansvaret för samordningen av skyddsåtgärderna och som också får svara för eventuell påföljd vid skadefall som kan ha inträffat på grund av oklara instruktioner. Föreningen anser att lagreglerna bör utformas så att det klart framgår, att det är befälhavaren som har ansvaret för samordningen.

För egen del får jag anföra följande. Utredningen har med sitt förslag — efter förebild från arbetarskyddslagen — avsett att reglera det inbördes ansvar för samordning av skyddsarbete som skall gälla för olika arbetsgivare. Enligt min mening kan det inte komma i fråga att

befälhavare, som själv är arbetstagare, direkt åläggs ett arbetsgivaransvar. Såsom fartygsmiljöutredningen framhåller kommer i praktiken redaransvaret till uttryck i instruktioner till befälhavaren på fartyget. Motsvarande system med delegation praktiseras även inom arbetslivet i övrigt. Befälhavaren kommer därför regelmässigt att utöva redarens samordningsansvar, vilket väl låter sig förena med arbetarskyddsstyrelsens anvisningar för hamnarbete (nr 1/1977). Enligt dessa skall vid arbete ombord i fartyg den samordningsansvarige och övriga arbetsgivare från land samarbeta med fartygets befälhavare för att åstadkomma samordning mellan ombord- och landanställdas arbete. Mellan redare och befälhavare bör man självfallet sträva efter att åstadkomma så klara instruktioner som möjligt. Redarens arbetsgivaransvar urholkar, som utredningen framhåller, inte det självständiga ansvar för säkerheten ombord som vilar på befälhavaren. Med det sagda vill jag ansluta mig till utredningens förslag till huvudregel för samordningsansvaret.

Jag övergår härefter till att behandla frågor som hänger samman med samordningsansvaret på fartyg, som har tagits in på varv. Utredningsförslaget biträds i denna del av alla remissinstanser utom arbetarskyddsstyrelsen och arbetsmiljöutredningen som anser att möjligheten att överlåta samordningsansvaret från den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren bör slopas. Följaktligen har utredningens förslag att samordningsansvaret primärt skall vila på den för varvsarbetet ansvarige arbetsgivaren godtagits. Jag ansluter mig till utredningens förslag härom.

Möjlighet för varvsarbetsgivaren att överlåta ansvaret på redaren har enligt utredningen föreslagits av praktiska skäl. Enligt min mening kan det vara svårt att överblicka alla tänkbara praktiska situationer när regler om samordningsansvar utformas. Detta gäller även när fartyg tas in på varv. Jag menar därför att reglerna måste medge en viss flexibilitet för att man skall kunna finna praktiska lösningar på problem som uppstår. Med detta synsätt är jag beredd att acceptera att det öppnas en möjlighet att överlåta ansvaret till redaren. I de fall varvsarbetet är det dominerande arbetet ombord bör det dock självfallet endast i rena undantagsfall förekomma att ansvaret överlåts på redaren. För att så långt som möjligt kunna tillgodose dessa båda önskemål förordar jag att tillsynsmyndigheten skall kunna medge att ansvaret får överlåtas på redaren om särskilda skäl talar härför.

Den svåraste och mest kontroversiella frågan är hur samordningsansvaret skall utformas vid lastning och lossning i svensk hamn. Utredningsförslaget, som innebär att redaren skall ha samordningsansvaret men kan överlåta detta till stuveriarbetsgivaren, har kritiserats starkt av en lång rad remissinstanser. Flertalet menar att samordningsansvaret bör vila på den för lossning och lastning ansvarige arbetsgivaren. En del remissinstanser anser att den sistnämnde alltid

skall ha samordningsansvaret, medan andra hävdar att detta bör kunna överlåtas till redaren. Det skall dock framhållas att vissa remissinstanser har tillstyrkt utredningsförslaget.

Utredningsförslaget i denna del har tillstyrkts av sjöfartsverket, Svenska hamnförbundet och Svenska sjöfolksförbundet. Sjöfartsverket anser att ansvaret endast undantagsvis skall kunna överlåtas till annan än redaren och i så fall på grund av yttre omständigheter. Svenska hamnförbundet framhåller att redaren bör vara primärt ansvarig för samordningen och att det bör ankomma på honom att avgöra om samordningsansvaret skall delegeras till stuveriet eller inte. I många fall, t. ex. vid färje- och ro-ro-trafik, torde det enligt förbundet vara lämpligast att ansvaret för samordningen ligger kvar hos redaren.

Bland de remissinstanser som har kritiserat utredningens förslag finns arbetarskyddsstyrelsen, som anser att ansvaret i första hand bör vila på den arbetsgivare som svarar för lastning och lossning. Denne och redaren bör dock ges möjlighet att komma överens om att redaren skall ha samordningsansvaret. Yrkesinspektionen bör, om det behövs, kunna föreskriva att ansvaret skall återgå till stuveriarbetsgivaren. Arbetsmiljöutredningen menar att starka skäl talar för att ansvaret för samordningen av skyddsåtgärderna läggs på stuveriarbetsgivaren. Detta gäller i synnerhet när stuveriarbete utförs på utländska fartyg. LO framhåller att när lastnings- eller lossningsarbete pågår ombord är detta arbete det primära. Det är också ett mycket farligt arbete och allt annat arbete ombord bör stå tillbaka för och underordnas stuveriarbetet. LO anser därför att samordningsansvaret i svenska hamnar skall vila på stuveribolaget. Av samma uppfattning är Svenska maskinbefälsförbundet, som anger att det i praktiken är den vanligaste ordningen att stuveribolaget svarar för samordningen. Förbundet pekar på att godshanteringen på kaj och ombord är en sammanhängande uppgift och att de bästa kunskaperna i godshantering finns hos stuveriarbetare och deras ansvariga arbetsledning. Sveriges stuvareförbund har samma uppfattning och menar att det blir ett alltför lösligt system om redare och stuveriföretag avtalsvägen får komma överens om vem som skall ha ansvaret. Svenska transportarbetareförbundet finner utredningens förslag otillfredsställande och anser att ansvaret alltid skall vila på stuveriarbetsgivaren. På så vis får man en klar och entydig regel som inte ger upphov till tvekan om vilken arbetsgivare som i en viss situation bär samordningsansvaret. Sveriges arbetsledareförbund påpekar att problemen med samordningsfrågorna kan vara mer eller mindre omfattande. Om t. ex. ett fartyg befinner sig i "hemmahamn" blir verksamheten i och kring fartyget mycket intensiv. Förutom pågående lossnings- och lastningsarbete kan reparations- och annat underhållsarbete förekomma. Vid sidan av detta förekommer också besök av leverantörer m. fl. Enligt förbundet torde det vid sådana tillfällen vara nödvändigt att överlåta samordningen till

stuveriarbetsgivaren. Oftast är det denne som har den lokalkännedom och de kontakter som är nödvändiga för att arbetet skall löpa så smidigt som möjligt.

Flertalet remissinstanser som har uttalat sig särskilt i denna fråga förordar således att ansvaret för samordning av skyddsåtgärder primärt läggs på den arbetsgivare som svarar för lastnings- och lossningsarbetet. Vad dessa remissinstanser har anfört har övertygat mig om att övervägande skäl talar för att stuveriarbetsgivaren i första hand bör ha detta samordningsansvar. Jag förordar därför att en regel av denna innebörd förs in i lagen. Av remissyttrandena står dock klart att en sådan regel inte får göras undantagslös. Detta skulle nämligen kunna åstadkomma en mängd praktiska svårigheter. Det har i detta sammanhang särskilt pekats på hur förhållandena gestaltar sig för färjetrafiken och ro-ro-trafiken. Om den för stuveriarbetet ansvarige arbetsgivaren skall ha samordningsansvaret, måste det öppnas en möjlighet att avtalsvägen komma överens om att redaren skall ha detta ansvar. Jag förordar därför att en sådan regel införs. Den eventuella olägenheten med ett system där olika lösningar är tänkbara får inte hindra att förnuftiga resultat skall kunna uppnås i praktiken.

Det är svårt att på förhand mer preciserat ange de fall, där samordningsansvaret bör överlåtas på redaren. Jag vill dock framhålla att det för fartyg som regelbundet besöker såväl svensk som utländsk hamn, t. ex. färjor och andra fartyg i linjetrafik, måste betecknas som angeläget att samordningen fungerar på samma sätt i den svenska resp. den utländska hamnen. För att godtagbara resultat skall nås i sådana frågor är det naturligt att arbetsgivarna diskuterar lämpliga lösningar och att avtal om att samordningsansvaret överlåts på redaren träffas när det framstår som mindre lämpligt att ansvaret ligger kvar hos stuveriarbetsgivaren. Jag räknar med att man i praktiken skall stå öppen för avtal av denna innebörd.

Lagregleringen av samordningsansvaret vid gemensamma arbetsställen är en relativt ny företeelse. Det är därför nödvändigt att noga studera reglernas praktiska tillämpning och överväga om andra lösningar kan uppnås på dessa frågor. Jag vill med detta säga att när nya erfarenheter har vunnits kan det finnas anledning att på nytt ta upp dessa frågor till behandling.

Utredningens förslag till lydelse av 9 kap. 5 § fjärde och femte styckena sjösäkerhetslagen har inte föranlett några andra kommentarer än ett påpekande från Sveriges fartygsbefälsförening att lydnadsplikten enligt fjärde stycket är för vidsträckt och måste begränsas till samordningsfrågor. Jag ansluter mig till föreningens ståndpunkt härvidlag. För att åstadkomma den önskvärda begränsningen kan ledning hämtas i motsvarande bestämmelse i 7 a § fjärde stycket arbetarskyddslagen. Där sägs att den som har samordningsansvar skall tillse att samordning

sker av skyddsåtgärder på arbetsstället och att övriga arbetsgivare och arbetstagare som sysselsätts på arbetsstället är skyldiga att följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte. Härigenom klargörs att övriga arbetsgivare och arbetstagare bara behöver rätta sig efter anvisningar i fråga om samordning av arbetarskydd. För att tillgodose önskemålet från fartygsbefälsföreningen förordar jag att en motsvarande regel förs in i sjösäkerhetslagen. Härigenom nås också den fördelen att det i ett och samma stycke klart preciseras vilka åligganden som vilar på alla berörda parter, däribland även den som har samordningsansvaret. Utredningens förslag till femte stycke i 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen har lämnats utan erinran av remissinstanserna och jag förordar att förslaget godtas.

5.5 Övriga frågor

Enligt 1 kap. 7 § sjösäkerhetslagen föreligger för polismyndighet och vissa andra myndigheter skyldighet att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde. Utredningen föreslår — med förebild från arbetarskyddslagen — att bestämmelsen kompletteras med föreskrift om biträdes- och upplysningsskyldighet för hälsovårdsnämnd och sjömansläkare. Förslaget har godtagits av remissinstanserna och jag tillstyrker det för egen del. Jag återkommer till en speciell fråga som rör sjömansläkare i specialmotiveringen.

1 kap. 9 § sjösäkerhetslagen innehåller vissa bestämmelser om tystnadsplikt. Utredningen föreslår att bestämmelsen kompletteras bl. a. med regler om tystnadsplikt för skyddsombud och ledamot i skyddskommitté. En motsvarande regel finns sedan 1973 i 51 § arbetarskyddslagen. Regeln har bl. a. motiverats av att den bidrar till att stärka skyddsombuds och skyddskommittés ställning och handlingsmöjligheter. Utredningen har inte föreslagit någon motsvarighet till 51 § andra stycket arbetarskyddslagen, enligt vilken tystnadsplikten har utsträckts till att gälla också ledamot i styrelse för lokal facklig organisation med avseende på vad denne har erfarit av skyddsombud eller ledamot i skyddskommittén som har utsetts av organisationen. Utredningen har utförligt motiverat sitt ställningstagande i specialmotiveringen till paragrafen, till vilken jag får hänvisa. Det förslag utredningen har lagt fram har godtagits av remissinstanserna. För egen del vill jag ansluta mig till vad utredningen har anfört.

I 1 kap. 10 § föreslår utredningen en ny bestämmelse om läkares informationsplikt. Läkare, som i sin verksamhet får kännedom om sjukdom som kan ha samband med fartygsarbete, skall anmäla detta till förvaltningsmyndighet som regeringen utser. En bestämmelse med liknande innehåll finns sedan gammalt i 52 § arbetarskyddslagen. Avsikten med denna är att ge arbetarskyddsmyndigheten

upplysningar om uppkomsten av hälsorisker i arbetslivet. Enligt utredningens mening bör en bestämmelse om läkares anmälningsplikt tas in även i sjösäkerhetslagen. Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot att en sådan bestämmelse införs i lagen och jag tillstyrker att så sker.

Ett förslag som har kritiserats är däremot det tillägg som har föreslagits i 3 kap. 2 § sjösäkerhetslagen, vilket innebär att det på fartyg skall finnas särskilt inrättade utrymmen för föreningS- och skyddsverksamhet. Som framgår av remissammanställningen har Rederiföreningen för mindre fartyg, SAF:s allmänna grupp och Sveriges varvsindustriförening motsatt sig en bestämmelse av föreslagen innebörd. Sålunda menar Sveriges varvsindustriförening bl. a. att ordalydelsen av den föreslagna lagändringen antyder att ifrågavarande lokaler inte skulle vara möjliga att disponera för andra ändamål. På medelstora och stora fartyg finns normalt två mässar, två dagrum, ett fritidsrum och ibland ytterligare publika rum. Föreningen anser att något eller några av dessa utrymmen bör kunna användas som sammanträdeslokaler för föreningsverksamhet. Lagförslaget utesluter, enligt föreningens tolkning, denna möjlighet. Föreningen framhåller vidare att lagförslaget är oacceptabelt för fartyg som byggs med ett bruttotonnage på högst 1 599 registerton. Svenska sjöfolksförbundet anför att ett minimikrav är att det finns låsbara förvaringsutrymmen av en storlek tillräcklig för att rymma de handlingar som facklig förtroendeman och skyddsombud behöver för sin verksamhet.

För egen del finner jag att den tolkning av ändringsförslaget som Sveriges varvsindustriförening har gjort har fog för sig. Jag har också förståelse för den oro föreningen och de båda andra nämnda remissinstanserna känner inför förslaget och de verkningar detta kan få. Utredningen pekar på att förslaget står i god överensstämmelse med bestämmelsen i 3 § lagen om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen, enligt vilken facklig förtroendeman skall ges tillfälle att på arbetsplatsen disponera lokal eller annat utrymme, som behövs för det fackliga uppdraget. I belysning av den kritik som har framförts kan jag inte helt dela utredningens uppfattning härvidlag. Förtroendemannalagen talar enbart om att förtroendeman skall ges tillfälle att disponera lokal eller annat utrymme på arbetsplatsen och inte, såsom den föreslagna lydelsen av 3 kap. 2 § sjösäkerhetslagen, om att det skall finnas särskilt inrättade utrymmen för avsett ändamål. I förarbetena (prop. 1974: 88) till förtroendemannalagen talas om arbetsgivarens skyldighet att ställa lokaler m. m. till förfogande (s. 162 nederst) och att förtroendemannen bör få tillgång till lämplig lokal (s. 217). För att få överensstämmelse med förtroendemannalagen på denna punkt förordar jag att det föreslagna tillägget till 3 kap. 2 § får utgå och att en motsvarighet till förtroendemannalagens bestämmelse placeras där den logiskt sett

bör hemma, nämligen som ett tillägg till den föreslagna bestämmelsen i 9 kap. 7 § fjärde stycket sjösäkerhetslagen. Tillägget bör utformas så, att ombudet skall ges tillfälle att disponera lämplig lokal eller annat utrymme på fartyget som fordras för uppdraget.

Utredningen föreslår i 8 kap. sjösäkerhetslagen vidgade möjligheter för tillsynsmyndigheten att ingripa när risk för ohälsa eller olycksfall kan bedömas föreligga vid användning av visst ämne eller viss arbetsmetod. Sålunda föreslås i 1 §, som handlar om nyttjandeförbud, att användningen av visst ämne eller viss arbetsmetod kan förbjudas i avvaktan på rättelse, om användningen av ämnet eller metoden innebär fara för ohälsa eller olycksfall. En motsvarighet till lagförslaget finns i 53 § arbetarskyddslagen. I en ny 4 § föreslås möjlighet för myndigheten att tvinga fram ett avhjälpande av uppdagad brist, som inte är av den storleksordningen att nyttjandeförbud är aktuellt. Sjöfartsverket skall vidare få möjlighet att låta verkställa åtgärd på den försumliges bekostnad om brist inte åtgärdas inom förelagd tid. Detsamma gäller under vissa närmare angivna omständigheter när redaren inte utan dröjsmål kan tillställas beslut och i sådana fall då omedelbar åtgärd behövs. Slutligen föreslås i en likaledes ny 5 § att vite skall få utsättas i beslut om förbud eller föreläggande.

Remissinstanserna är överlag positiva till dessa förslag. Det påpekas särskilt att möjligheten att förena förbud eller föreläggande med vite är ändamålsenlig. Sjöfartsverket anser emellertid att 1 § bör kompletteras med en regel som ger verket stöd att förbjuda användningen av viss lokal i fartyg. En sådan regel kan användas när en lokal befinns bristfällig i fråga om ventilation, om utrymningsvägarna är satta ur stånd, larmanordningar är bristfälliga eller annars då uppehåll i lokalen kan medföra risk för ohälsa och olycksfall.

Även jag anser att utredningens förslag i denna del är värdefullt som ett led i arbetet på att motverka ohälsa och olycksfall på våra fartyg. Jag förordar därför att utredningsförslaget genomförs. I likhet med sjöfartsverket anser jag att bestämmelserna också bör, liksom motsvarande bestämmelse i arbetarskyddslagen, avse lokaler och förordar att ett tillägg görs härom. Med anledning av ett påpekande från arbetarskyddsstyrelsen att lagtexten i 4 § kan ge upphov till missuppfattningen att föreläggande — i motsats till vad som föreslås gälla beträffande förbud — inte kan avse arbetsmetod eller ämne vill jag förorda att det genom ett tillägg klargörs att föreläggande, där så är möjligt, kan avse även arbetsmetod, ämne och, som en följd av det nyss sagda, lokal.

Enligt 59 § arbetarskyddslagen är arbetsgivare skyldig att på anmodan av arbetarskyddsstyrelsen eller yrkesinspektionen föranstalta om undersökning av ämne eller material, som han använder eller framställer i sin verksamhet, eller att

tillhandahålla prov för sådan undersökning. Någon motsvarighet härtill finns inte i sjösäkerhetslagen. Utredningen föreslår att regler i detta avseende tas in som en ny 3 § i lagens 9 kap. Förslaget går i huvudsak ut på att redaren på anmodan skall vara skyldig att föranstalta om undersökning av ämne eller material som finns på fartyget eller tillhandahålla prov för undersökning. Denna skyldighet åvilar lastägaren i fråga om ämne eller material som skall lastas ombord och inte har kommit under redarens vård. Vid underlåtenhet att följa anmodan skall sjöfartsverket kunna låta verkställa åtgärderna på den skyldiges bekostnad. Vidare föreslås regler om kostnadsansvaret för undersökning och slutligen sägs att anmodan kan förenas med vite.

Utredningens förslag till 9 kap. 3 § sjösäkerhetslagen har inte mött några erinringar från remissinstansernas sida. Även i detta fall är det fråga om att anpassa sjösäkerhetslagstiftningen till vad som redan gäller i land. Jag förordar därför att utredningsförslaget godtas.

Bland ansvarsbestämmelserna i 10 kap. sjösäkerhetslagen har de föreslagna ändringarna i 8 kap. samma lag föranlett vissa ändringar i 4 §. Utredningen föreslår således att straffbestämmelsen däri utvidgas att avse även överträdelse av meddelat föreläggande enligt 8 kap. 4 §. Vidare har bestämmelsen formulerats om med hänsyn till att även annan än befälhavaren kan överträda förbud eller åsidosätta föreläggande. För att uppnå överensstämmelse med bestämmelsen i 63 § arbetarskyddslagen föreslås att straffmaximum höjs till fängelse i högst ett år. I ett andra stycke har tagits upp en regel för att undvika att straff utdöms i fall när föreläggande eller förbud har kombinerats med vite.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget. Jag förordar att det genomförs.

I 10 kap. 5 § sjösäkerhetslagen föreslås en ny bestämmelse, som anknyter till befälhavarens särskilda rätt att beordra arbete som har stoppats av skyddsombud. Enligt förslaget skall befälhavaren dömas till böter, om han beordrar arbete i strid mot skyddsombuds beslut utan att skäl som anges i 9 kap. 9 § föreligger och därmed intresset att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts. Utredningen tänker sig att bestämmelsen skall kunna tillämpas i ett sådant fall där en befälhavares handlingssätt att grundlöst beordra ett arbete i strid mot ett skyddsombuds beslut framstår som ytterst klandervärt. En felbedömning av en uppkommen situation är enligt utredningen i och för sig inte tillräcklig för att straffansvar skall inträda. För att befälhavaren skall kunna dömas bör hans handlingssätt vittna om bristande förståelse för skyddsombudets roll i skyddsarbetet eller nonchalans gentemot de former som lagstiftningen har skapat för skyddsarbetet ombord.

Remissinstanserna har inte haft några invändningar mot förslaget.

Svenska sjöfolksförbundet anser dock att befälhavarens exklusiva rätt att beordra arbete i strid mot skyddsombuds beslut bör vara förenat med ansvar som motsvarar en yrkesinspektörs tjänsteansvar. Förbundet föreslår att detta genomförs på så sätt att befälhavare som har missbrukat sin rätt i nämnt hänseende skall kunna dömas till böter eller fråntas rätten att vara befälhavare på svenskt fartyg i högst ett år.

Den föreslagna ansvarsbestämmelsen har inte någon förebild i annan motsvarande lagstiftning. Jag har för egen del funnit att det är svårt att på annat sätt komma till rätta med påtagligt missbruk från befälhavarens sida i sådana situationer som här är aktuella. Jag är därför beredd att ansluta mig till tanken på att det införs en ansvarsregel av det slag utredningen har föreslagit. Ett uppfyllande av Svenska sjöfolksförbundets önskemål synes stå i strid med nu gällande lagstiftning i vilken det tidigare ämbetsansvaret upphörde vid utgången av år 1975. Jag förordar att utredningens förslag följs.

Utredningen har i 10 kap. 10 § sjösäkerhetslagen föreslagit vissa ändringar i den tidigare gällande särskilda regeln om brott mot tystnadsplikt enligt 1 kap. 9 § i lagen. Förslaget har mist sin aktualitet sedan bestämmelsen har upphört att gälla (SFS 1975: 722). Detta sammanhänger med att det sedan den 1 januari 1976 finns en bestämmelse av generell räckvidd om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken. Denna omfattar även brott mot 1 kap. 9 § sjösäkerhetslagen.

Utredningen har vidare föreslagit ett tillägg till 70 § sjölagen, enligt vilket regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som anges i paragrafens första stycke. Syftet med tillägget är enligt utredningen att kunna komplettera de uppgifter som flyter in till sjöfartsverket genom den rapporteringsskyldighet som följer av lagstiftningen om arbetsskadeförsäkring. Utredningen anser att 9 kap. 10 § sjösäkerhetslagen kan upphävas om en bestämmelse av denna innebörd införs i sjölagen.

Enligt min mening passar den föreslagna bestämmelsen, som bl. a. syftar till åligganden för redare, systematiskt mindre väl i 70 § sjölagen. Denna paragraf återfinns nämligen i ett kapitel som handlar om fartygs befälhavare. Utredningens förslag medför även komplikationer i fråga om ansvarsreglerna i 328 § sjölagen. Jag förordar därför att det av utredningen föreslagna bemyndigandet i stället tas in i 9 kap. 18 § sjösäkerhetslagen.

5.6 Verkställighetsföreskrifter

Fartygsmiljöutredningen har också föreslagit vissa ändringar i tilllämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen. Det ankommer på rege-

ringen att utfärda sådana bestämmelser. Jag vill dock här informationsvis lämna en kortfattad redogörelse för de ändringar i kungörelsen som jag avser att föreslå regeringen.

I 1 kap. tillämpningskungörelsen bör i 6 § tas in en ny regel om tillsynsmyndigheter vid gemensamma arbeten på fartyg. Sjöfartsverket bör ges rätt att meddela erforderliga föreskrifter i fråga om samordning av skyddsåtgärder. Motsvarande befogenhet bör tillerkännas arbetarskyddsstyrelsen eller yrkesinspektionen i fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige och i fråga om fartyg som lossar eller lastar i svensk hamn. Sistnämnda reglering, som avviker från utredningens förslag, är närmast en följd av de överväganden som jag har gjort beträffande 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen. Vidare bör i 1 kap. tillämpningskungörelsen tas in vissa bestämmelser om anmälan av läkare om sjukdom, om skyldighet för tillsynsmyndighet att kostnadsfritt tillställa skyddsombud avskrift av vissa handlingar och om expediering av vissa domar eller beslut i mål om ansvar enligt sjösäkerhetslagstiftningen.

I kungörelsens 9 kap. bör föras in vissa ytterligare bestämmelser om skyddsombud och skyddskommitté. Underrättelser om vem som tar emot framställningar i skyddsfrågor ombord och på rederiet skall lämnas till skyddsombud och de ombordanställda. Vidare avser jag att föreslå nya regler om framställning om åtgärd från skyddsombuds sida, om skyddsombuds rätt att påkalla ingripande av tillsynsmyndighet, om skyddskommittés sammansättning och om förfaringssättet när företrädare för redare och ombordanställda i skyddskommitté inte kan ena sig om beslut.

5.7 Ikraftträdande

Lagförslaget bör genomföras med verkan från den 1 juli 1978.

6 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

7 Specialmotivering

1 kap. 3 och 6 §§

I dessa paragrafer har uttrycket "svensk konsul" bytts ut mot "svensk utlandsmyndighet". Detta sammanhänger med att utlandsmyndighet numera är det vedertagna begreppet i fråga om svensk utlandsrepresenta-

tion. Sålunda talas i förordningen (1976: 785) med instruktion om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsrepresentationen genomgående om utlandsmyndighet som handläggare av ärenden. Det kan också nämnas att regeringen i beslut den 4 mars 1976 med stöd av 1 kap. 3 § sjösäkerhetslagen har förordnat bl. a. ett antal ambassader att som utlandsmyndigheter utöva tillsyn av fartyg. Även av detta skäl är det olämpligt att behålla uttrycket "svensk konsul" i lagtexten.

1 kap. 7 §

Paragrafen, i vilken f. n. föreskrivs skyldighet för bl. a. polis- och tullmyndighet att lämna tillsynsmyndighet det biträde som behövs, har kompletterats med en föreskrift om skyldighet att även lämna tillsynsmyndighet behövliga upplysningar. Biträdes- och upplysningsskyldigheten skall gälla också för hälsovårdsnämnd och läkare. Bestämmelsen motsvarar 52 § arbetarskyddslagen.

Enligt utredningens förslag skulle inga andra läkare än sjömansläkare omfattas av biträdes- och upplysningsplikten. Någon begränsning av motsvarande slag finns inte i arbetarskyddslagen (52 §). Tidigare fanns vissa begränsningar men dessa togs bort vid 1973 års ändringar i lagen. För egen del finner jag begränsningen till sjömansläkare mindre lämplig. Med sjömansläkare avses läkare som utses av socialstyrelsen med stöd av Kungl. brev den 12 maj 1961 angående bestämmelser om antagande av sjömansläkare m. m. Sjömansläkare skall bl. a. utföra läkarundersökningar av sjömän enligt bestämmelser i mönstringsförordningen (1961: 87, ändrad senast 1973: 287). Enligt min mening bör upplysnings- och biträdesskyldigheten gälla även för andra läkare. Jag tänker då främst på företagsläkare som inte är sjömansläkare. Till detta kommer att det f. n. inom kommunikationsdepartementet bereds vissa förslag till förändringar beträffande sjömanshälsovården, som bl. a. syftar till att ge fler läkare behörighet att utfärda läkarintyg för sjöfolk. Jag förordar därför att "sjömansläkare" i paragrafen ersätts med "läkare".

1 kap. 9 §

Paragrafen motsvarar 51 § arbetarskyddslagen.

Frågan om tystnadsplikt för skyddsombud och ledamot i skyddskommitté har behandlats i avsnitt 5.5. Ändringar i paragrafen har skett i enlighet med vad som har sagts där. Även i övrigt har jämkningar vidtagits. Tystnadsplikten har utsträckts till att avse även arbetsförfarande, affärsförhållande, enskilds personliga förhållande eller förhållande av betydelse för landets försvar. Bestämmelsen i den föreslagna nya lydelsen överensstämmer helt med 51 § arbetarskyddslagen.

Som jag tidigare (avsnitt 5.5) har framhållit finns inte längre någon särskild ansvarsregel i sjösäkerhetslagen för brott mot tystnadsplikten

enligt 1 kap. 9 §. I stället gäller den allmänna regeln om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken.

1 kap. 10 §

Denna bestämmelse, som jag tidigare har behandlat i avsnitt 5.5, är ny i sjösäkerhetslagen. Den motsvarar 52 § arbetarskyddslagen. I fråga om anmälningsskyldigheten har inte skett någon begränsning till viss eller vissa kategorier av läkare.

Anmälan skall enligt paragrafen göras till myndighet som regeringen bestämmer. För riksdagens information vill jag nämna att jag i detta hänseende har för avsikt att, i enlighet med utredningens förslag, föreslå en bestämmelse i tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen, enligt vilken anmälan skall göras till sjöfartsverket.

3 kap. 8 §

Regeln, som är ny, motsvarar bestämmelsen i 39 § arbetarskyddslagen om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare i skyddsfrågor. Jag har tidigare (avsnitt 5.2.1) uppehållit mig vid denna fråga.

Fartygsmiljöutredningen har utformat sitt förslag i denna del med hänsynstagande till att samverkan bör omfatta också arbetsgivare som inte är redare. Utredningen har därvid främst syftat på entreprenör som anlitas av redaren. Förslaget har kommenterats av Sveriges stuvareförbund, som framhåller att paragrafen inte bara återspeglar vad som sägs i 39 § arbetarskyddslagen om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare utan också i viss mån vad som sägs i 7 a § arbetarskyddslagen om samråd mellan två eller flera arbetsgivare. Förbundet ifrågasätter om inte "annan arbetsgivare" bör utgå ur paragrafen, som därigenom inskränks till att avse samverkan mellan redare och ombordanställda. I annat fall bör också annan arbetsgivares anställda, likaväl som de ombordanställda, inbegripas i den föreskrivna samverkan.

För egen del finner jag stuvareförbundets påpekanden riktiga. Jag har också i det föregående (avsnitt 5.4) förordat ett inledande stycke till 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag. Detta tillägg är en direkt motsvarighet till första stycket i 7 a § arbetarskyddslagen. Härigenom klargörs att olika arbetsgivare som samtidigt bedriver arbete på samma fartyg skall samverka i skyddsfrågor. Mot denna bakgrund föreligger inte något behov av att behålla annan arbetsgivare än redaren i den allmänna samverkansregeln i denna paragraf.

3 kap. 9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen och 40 § arbetarskyddslagen. Jag har i det föregående behandlat bestämmelserna i den i avsnitt 5.2.2.

3 kap. 10 §

Motsvarar nuvarande 3 kap. 9 § sjösäkerhetslagen.

Reglerna om skyddskommitté i denna paragraf har jag tidigare uppehållit mig vid i avsnitt 5.2.3. I arbetarskyddslagen finns motsvarande bestämmelse om skyddskommitté i 41 §.

Vissa bestämmelser om skyddskommittés sammansättning m. m. avses, såsom jag har anfört i avsnitt 5.6, bli intagna i tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen.

3 kap. 11 §

Motsvarar nuvarande 3 kap. 10 § sjösäkerhetslagen.

Paragrafen syftar till att ge skyddsombud skydd mot trakasseri som har samband med uppdraget som skyddsombud. Motsvarande bestämmelser finns i 42—44 §§ arbetarskyddslagen. Jag har tidigare behandlat dessa frågor i avsnitt 5.2.2.

Vid remissbehandlingen har Sveriges stuvareförbund gjort vissa påpekanden rörande utredningens förslag till författningstext. Förbundet frågar sig vad uttrycket "nämnda stadgande" i paragrafens andra stycke andra mening syftar på — första stycket i samma paragraf eller 42 § andra stycket arbetarskyddslagen. Enligt förbundets mening bör uttrycket ersättas med "vad i första stycket är stadgat". Lagtexten har ändrats i enlighet med förbundets förslag.

Med anledning av att arbetarskyddslagen den 1 juli 1978 ersätts av arbetsmiljölagen blir det nödvändigt att ändra de hänvisningar till arbetarskyddslagen som finns inskrivna i utredningens förslag. I andra stycket finns, som jag nyss har nämnt, en hänvisning till 42 § andra stycket arbetarskyddslagen i vad avser grunderna för bedömningen av skadeståndsfrågan. Reglerna i sistnämnda paragraf har i huvudsak oförändrade tagits in i 6 kap. 11 § arbetsmiljölagen. De ändringar som har företagits är närmast av redaktionell natur och utgör därför inte hinder för att i sjösäkerhetslagen hänvisa till bestämmelsen i 6 kap. 11 § arbetsmiljölagen.

I sista stycket av utredningens förslag till 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen, i vilket ingen ändring har föreslagits, finns en hänvisning till 44 § arbetarskyddslagen. Första stycket av denna paragraf har utan saklig ändring förts över till 6 kap. 13 § arbetsmiljölagen. Hänvisningen har därför ändrats till att avse sistnämnda paragraf.

3 kap. 12 §

Motsvarar nuvarande 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen.

I paragrafen har endast vidtagits en ändring av paragrafnumren, som har föranletts av att kapitlet har erhållit ytterligare en paragraf.

7 kap. 1, 5, 15 och 18 §§

I dessa paragrafer har en hänvisning ändrats till följd av att en ny paragraf har införts i 1 kap.

8 kap. 1, 4 och 5 §§

Motsvarighet till dessa paragrafer finns i 53 § arbetarskyddslagen. Jag har tidigare behandlat dessa frågor i avsnitt 5.5.

8 kap. 2 och 3 §§

Se 1 kap. 3 och 6 §§.

9 kap. 3 §

En bestämmelse som motsvarar förslaget till denna paragraf finns i 59 § arbetarskyddslagen. Jag har tidigare berört dessa frågor i avsnitt 5.5.

Vid remissbehandlingen har Sveriges stuvareförbund anmärkt att yrkesinspektionens roll som tillsynsmyndighet beträffande bl. a. fartygens utrustning när fartyg ligger i hamn och lastar eller lossar borde komma till uttryck i paragrafen. Förbundet torde härmed avse föreskrifterna i sjöfartsverkets meddelande nr A: 20 1969 om samverkan mellan sjöfartsinspektionen och yrkesinspektionen, enligt vilka arbetarskyddsstyrelsen, och under dess överinseende och ledning yrkesinspektionen, skall utöva tillsyn över fartygs utrustning i samband med lastning och lossning. För egen del finner jag att stuvareförbundets påpekande bör beaktas och förordar därför att det görs ett tillägg till lagtexten om att även annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer skall kunna utöva de befogenheter som i utredningsförslaget har tillagts sjöfartsverket. Det är min avsikt att senare föreslå regeringen att ytterligare tillsynsmyndigheter anges i tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen.

För undvikande av missförstånd vill jag framhålla att möjligheterna för tillsynsmyndighet att enligt tredje stycket själv låta verkställa åtgärderna och att enligt femte stycket begagna sig av vitesföreläggande även kan användas mot lastägare vid prövning av dennes skyldigheter enligt andra stycket.

9 kap. 5 §

Denna paragraf motsvaras av 7 a § arbetarskyddslagen. Jag har i det föregående behandlat frågor som har samband med fartyget som gemensamt arbetsställe i avsnitt 5.4.

Som jag tidigare har berört i avsnitt 5.6 aktualiserar de föreslagna reglerna i denna paragraf bestämmelser om tillsynsmyndighets rätt att meddela föreskrifter i fråga om samordning av skyddsåtgärder. Utredningen har i 1 kap. 6 § tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen föreslagit att sjöfartsverket skall kunna meddela sådana föreskrifter. I

fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige skall dock yrkesinspektionen meddela föreskrifter. Detsamma skall enligt utredningens förslag gälla för fartyg i svensk hamn, där ansvaret för samordningen av skyddsarbetet har överlåtits till stuveriarbetsgivaren. Flertalet remissinstanser som har yttrat sig på denna punkt har biträtt förslaget men har förutsatt att yrkesinspektionen blir tillsynsmyndighet om samordningsansvaret vid lastning och lossning i större utsträckning övergår på stuveriarbetsgivaren. Utredningens förslag till 9 kap. 5 § sjösäkerhetslagen har nu ändrats i fråga om samordningsansvaret vid lastning och lossning så att stuveriarbetsgivaren är den som i första hand skall ha samordningsansvaret. Informationsvis vill jag nämna att jag senare ämnar föreslå regeringen att arbetarskyddsstyrelsen eller yrkesinspektionen skall svara för de föreskrifter som behövs för samordningsansvaret vid lastning och lossning i svensk hamn.

Ett sätt att efter inträffade olycksfall undvika tvister om vem som har samordningsansvaret är att arbetsgivarna åläggs att träffa skriftlig överenskommelse om detta. Chefen för marinen har tagit upp denna fråga och har menat att den bör övervägas. För egen del finner jag det visserligen lämpligt att överenskommelser i dylika frågor upprättas skriftligt men jag anser det inte nödvändigt att ställa krav på viss form. I fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige är det enligt min mening med detta förslag alltid klart vem som är ansvarig. Samordningsansvaret vilar på varvsarbetsgivaren om inte myndighet beslutar att ansvaret får övergå till redaren. I fråga om lastning och lossning kan parterna själva bestämma vem som skall vara ansvarig. Stuveriarbetsgivaren är ansvarig om någon överenskommelse inte har träffats med redaren. Om en överenskommelse träffas bör det självfallet ligga i stuveriarbetsgivarens intresse att få den skriftligt dokumenterad.

9 kap. 6 §

I denna paragraf har hänvisningen till arbetarskyddslagen bytts ut mot en hänvisning till arbetsmiljölagen.

9 kap. 7 §

Denna paragraf motsvarar 40 a § arbetarskyddslagen. Jag har tidigare behandlat frågor om skyddsombuds uppgifter m. m. i avsnitt 5.2.2.

Utredningens förslag har i fjärde stycket kompletterats med en bestämmelse om att skyddsombud skall ges tillfälle att disponera lämplig lokal eller annat utrymme på fartyget som fordras för uppdraget. Bakgrunden till detta tillägg finns angiven i avsnitt 5.5.

9 kap. 8 §

Paragrafen motsvaras i arbetarskyddslagen av 40 b §. Jag har tidigare uppehållit mig vid frågor om skyddsombuds s. k. stoppningsrätt i avsnitt 5.2.2.

I första stycket har efter påpekande av Svenska sjöfolksförbundet "de ombordvarandes liv eller hälsa" bytts ut mot "ombordvarandes liv eller hälsa". Härigenom klargörs att det för tillämpningen av stycket inte krävs att samtliga ombordvarande är utsatta för fara.

9 kap. 9 §

Första stycket i paragrafen motsvarar 40 b § första stycket arbetarskyddslagen medan andra stycket saknar motsvarighet i arbetarskyddslagen. I det föregående behandlas de frågor som har samband med denna paragraf i avsnitt 5.2.2.

Som framgår av det föregående har gjorts ett tillägg till andra stycket, som innebär att befälhavaren kan ompröva ett beslut av skyddsombud att stoppa arbetet även när fartyg ligger i svensk hamn. Det gäller vid räddningstjänst.

9 kap. 10 §

Paragrafen saknar motsvarighet i arbetarskyddslagen. Den har tidigare behandlats i avsnitt 5.2.2.

9 kap. 11 §

I arbetarskyddslagen finns en bestämmelse av samma innehåll i 40 b § sista stycket. Jag har tidigare behandlat paragrafen i avsnitt 5.2.2.

9 kap. 12 §

Arbetarskyddslagen reglerar frågor om skyddskommittés arbetsuppgifter i 41 a §. Dessa frågor har i det föregående behandlats i avsnitt 5.2.3.

9 kap. 18 §

Denna paragraf består av andra stycket i nuvarande 9 kap. 10 § och av det bemyndigande som enligt utredningens förslag skulle tas in i 70 § sjölagen. Den sistnämnda frågan har jag tidigare berört i avsnitt 5.5.

9 kap. 20 §

Motsvarar nuvarande 9 kap. 12 § sjösäkerhetslagen.

Genom att nya paragrafer har tagits in i kapitlet har numreringen i denna paragraf ändrats.

10 kap. 4 §

Bestämmelsen motsvarar 63 § arbetarskyddslagen och har tidigare kommenterats i avsnitt 5.5.

10 kap. 5 §

Bestämmelsen saknar motsvarighet i arbetarskyddslagen och har tidigare behandlats i avsnitt 5.5.

10 kap. 7 och 10 §§

I dessa paragrafer har vidtagits endast redaktionella ändringar.

8 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att antaga förslaget till

lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1

BÄTTRE FARTYGSMILJÖ

Delbetänkande avgivet av Fartygsmiljöutredningen

Ds K 1975: 2

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 5 juli 1973 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m. och att besluta om experter m. m. att biträda vid utredningsarbetet.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades samma dag såsom sakkunnig generaldirektören i patent- och registreringsverket Göran Borggård och såsom experter, sjökaptenen Lars Baecklund, Sveriges redareförening, ledamoten i styrelsen för Rederiföreningen för mindre fartyg skeppsredaren Rolf Eliasson, direktören i Svenska maskinbefälsförbundet Knut Hadrup, förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Gunnar Karlsson, hovrättsrådet Lennart Sjöstedt, sjösäkerhetsdirektören i sjöfartsverket Göran Steen, civilingenjören Torgny Thornström, Sveriges varvsindustriförening och direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Stig Wiebe. Den 10 december 1973 utsågs sekreteraren i arbetsmiljöutredningen hovrättsrådet Hans Gullberg som expert. Den 23 januari 1974 inträdde förhandlingschefen i Sveriges fartygsbefälsförening Karl Rude som expert i stället för Wiebe. Den 1 oktober 1974 utsågs direktören i Sveriges redareförening Nils Grenander som expert.

Till sekreterare förordnades den 6 september 1973 avdelningsdirektören i sjöfartsverket Bengt Erik Stenmark och den 16 september 1974 förordnades länsnotarien Gert Grönstedt till biträdande sekreterare åt utredningen.

Utredningen har antagit benämningen Fartygsmiljöutredningen.

Utredningen får härmed överlämna delbetänkandet Bättre fartygsmiljö. Betänkandet innehåller förslag till ändrad lagstiftning om skyddet mot ohälsa och olycksfall m. m. på fartyg.

Stockholm i januari 1975

Göran Borggård

Lars Baecklund	Rolf Eliasson	Nils Grenander
Hans Gullberg	Knut Hadrup	Gunnar Karlsson
Karl Rude	Lennart Sjöstedt	Göran Steen
Torgny Thornström		

/ Bengt Erik Stenmark

Gert Grönstedt

Innehåll sid

Skrivelse till statsrådet 84

Innehåll 85

Författningsförslag 87
Förslag till Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg 87
Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) 97
Förslag till Kungörelse om ändring i kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg 98

Sammanfattning

1	**Inledande redogörelse**	106
1.1	Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning	106
1.1.1	Utredningsdirektiven	106
1.1.2	Till utredningen överlämnad handling	109
1.1.3	Utredningsarbetet	109
1.2	Översikt över gällande bestämmelser om fartygsmiljön ..	110
1.2.1	Huvuddragen i gällande bestämmelser	110
1.2.1.1	Lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg	111
1.2.1.2	Sjömanslagen (1973: 282)	116
1.2.1.3	Sjöarbetstidslagen (1970: 105)	117
1.2.1.4	Livsmedelslagen (1971: 511)	118
1.2.1.5	Annan lagstiftning	118
1.2.1.5.1	Tillämpningskungörelsen (1965: 908) till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg	118
1.2.1.5.2	Bestämmelser om läkarkontroll av sjömän m. m.	119
1.2.1.5.3	Livsmedelskungörelsen (1971: 807)	120
1.3	Översikt över fartygsmiljöfrågornas internationella behandling	120
1.3.1	Inledning	120
1.3.2	Normer inom ILO-området	120
1.3.2.1	Konventionen (1970: 134) och rekommendationen (1970: 142) om förebyggande av yrkesskador	120
1.3.2.2	Konventionen (1932: 32) om skydd mot olycksfall för arbetare sysselsatta med lastning och lossning av fartyg ..	121
1.3.2.3	Konventionen (1929: 27) om viktmärkning av tyngre gods som inlastas på fartyg	121
1.3.2.4	Konventionen (1963: 119) om maskinskydd	121
1.3.2.5	Konventionen (1949: 92) om besättnings bostäder ombord, konventionen (1970: 133) med tilläggsbestämmelser till den förra, rekommendationen (1970: 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen på fartyg samt rekommendationen (1970: 41) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder	121
1.3.2.6	Konventionen (1946: 73) om läkarundersökning av sjöman	121
1.3.2.7	Övriga ILO-normer	122
1.3.3	Normer inom IMCO-området	122

1.3.3.1 Koden för transport av flytande kemikalier i bulk 122
1.3.3.2 Koden för transport till sjöss av farligt gods 122
1.3.3.3 1966 års internationella lastlinjekonvention 122
1.4 Översikt över nordisk fartygsmiljölagstiftning 122
1.4.1 Norge 122
1.4.1.1 Gällande bestämmelser 122
1.4.1.2 Gällande organisation för tillsynen 124
1.4.1.3 Föreslagen ordning för tillsynen 124
1.4.2 Danmark 126
1.4.3 Finland 127

2 **Allmänna överväganden och förslag** 128
2.1 Skyddsverksamheten ombord 128
2.1.1 Några huvuddrag i utvecklingen av skyddsarbetet ombord 128
2.1.2 Gällande bestämmelser 129
2.1.3 Överväganden och förslag 132
2.2 Utbildningsfrågor m. m. 133
2.2.1 Allmänna synpunkter 133
2.2.2 Särskild yrkesutbildning 134
2.2.2.1 Allmänt 134
2.2.2.2 Sjöpersonalens utbildning 134
2.2.3 Utbildning av skyddsombud m. fl. 135
2.2.4 Vidgade uppgifter för arbetarskyddsfonden m. m. 137

3 **Specialmotivering till författningsförslagen**
3.1 Förslag till Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg 138
3.2 Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) .. 158
3.3 Förslag till Kungörelse om ändring i kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg 159

Särskilt yttrande

Bilaga

Författningsförslag

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,

dels att 9 kap. 10 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 1 kap. 10—15 §§ skall betecknas 1 kap. 11—16 §§,

dels att nuvarande 3 kap. 8—11 §§ skall betecknas 3 kap. 9—12 §§ och ha nedan angivna lydelse,

dels att nuvarande 9 kap. 3, 4 och 5—9 §§ skall betecknas 9 kap. 4, 6 och 13—17 §§,

dels att nuvarande 9 kap. 11 § skall betecknas 9 kap. 18 § och ha nedan angivna lydelse,

dels att nuvarande 10 kap. 5—7 och 10—11 §§ skall betecknas 10 kap. 6—8 och 11—12 §§,

dels att nuvarande 10 kap. 8 och 9 §§ skall betecknas 10 kap. 9 och 10 §§ och ha nedan angivna lydelse,

dels att 1 kap. 7 och 9 §§, 3 kap. 2 §, rubriken till 8 kap., 8 kap. 1 § samt 10 kap. 4 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas nya paragrafer, 1 kap. 10 §, 3 kap. 8 §, 8 kap. 4 och 5 §§, 9 kap. 3, 5 och 7—12 §§ samt 10 kap. 5 §.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	Allmänna bestämmelser
	7 §
Polismyndighet, tullmyndighet *och lotsmyndighet* äro pliktiga att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde.	Polismyndighet, tullmyndighet, *hälsovårdsnämnd och sjömanläkare* äro pliktiga att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde *och behövliga upplysningar.*
	9 §
Den som *har eller haft att utöva* tillsyn enligt denna lag eller *med stöd därav utfärdade föreskrifter eller anlitats såsom biträde vid tillsynsförrättning må* ej *röja* eller obehörigen nyttja yrkeshemlighet *som därigenom blivit känd för honom.*	Den som *tagit befattning med* tillsyn enligt denna lag eller *utsetts till skyddsombud eller ledamot i skyddskommitté får* ej obehörigen *yppa* eller nyttja *vad han under uppdraget eller tjänsten erfarit om* yrkeshemlighet, *arbetsförfarande, affärsförhållande, enskilds personliga förhållande eller förhållande av betydelse för landets försvar.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 §
	Läkare som i sin verksamhet får kännedom om sjukdom som kan ha samband med fartygsarbete skall anmäla detta till förvaltningsmyndighet, som regeringen utser.
	3 kap.
	Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.
	2 §
På fartyg skola i erforderlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toalettrum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad, allt av tillräcklig storlek samt med lämplig inredning och utrustning.	På fartyg skola i erforderlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toalettrum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad *samt för förenings- och skyddsverksamhet,* allt av tillräcklig storlek samt med lämplig inredning och utrustning.
	8 §
	Redare, annan arbetsgivare och ombordanställda skola samverka för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden.
	9 §
Om ej särskilt förhållande berättigar till undantag, skall på fartyg med minst fem ombordanställda bland de ombordanställda utses ett eller flera skyddsombud *att företräda de ombordanställda i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet.* Om det är påkallat, *bör* skyddsombud utses även på annat fartyg. *Val av* skyddsombud *förrättas* av de ombordanställda.	På fartyg med minst fem ombordanställda skall bland *dessa* utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud *skall* utses även på annat fartyg om det är påkallat. *För skyddsombud bör ersättare utses.* *Skyddsombud utses* av de ombordanställda. *I val av skyddsombud deltar ej befälhavare, maskinchef eller sådan ledamot i skyddskommitté som utsetts av arbetsgivare.* *Utan hinder av första stycket kan sjöfartsverket om särskilda skäl föreligger medge att ett eller flera skyddsombud i stället utses gemensamt för flera fartyg tillhörande samma redare. Med redare jämställes den som i redarens stäl-*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	le brukar fartyget. Sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som annat skyddsombud eller av företrädare för de på fartygen ombordanställda.
	Har på fartyg eller gemensamt för flera fartyg utsetts mer än ett skyddsombud skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.
10 §	
På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst *tjugofem man* skall finnas *en* av företrädare för redaren och *av skyddsombud* sammansatt skyddskommitté, *som har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet.* Om det *är påkallat, bör* skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg.	På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst *femton personer* skall finnas skyddskommitté sammansatt av företrädare för redaren och *de ombordanställda.* Skyddskommitté *skall* tillsättas även på annat fartyg, om det *begäres av de ombordanställda.*
	I skyddskommitté kan även ingå företrädare för annan arbetsgivare än redaren. Ordförande och sekreterare i skyddskommitté utses av redaren, om ej annat överenskommes. Ledamöter i kommittén som ej företräda redaren eller annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådan ledamot deltager ej befälhavare, maskinchef eller ledamot i kommittén som före valet utsetts av arbetsgivaren.
	Utan hinder av första stycket kan förvaltningsmyndighet, om särskilda skäl föreligger, medge att skyddskommitté i stället utses gemensamt för flera fartyg tillhörande samma redare. Med redare jämställes den som i redarens ställe brukar fartyget. Sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som annan skyddskommitté.
11 §	
Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsför-	Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsför-

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
hållanden eller anställningsvillkor *eller skiljas från anställningen.*	hållanden eller anställningsvillkor.
Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i 42 § andra stycket arbetarskyddslagen *den 3 januari 1949 (nr 1).* Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot nämnda stadgande, är ogill.	Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i 42 § andra stycket arbetarskyddslagen *(1949: 1).* Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot nämnda stadgande, är ogill.
	Skyddsombud, som gör gällande att han uppsagts från sin anställning eller tillskyndats försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har rätt att kvarstå i befattningen på fartyget under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan slutligen prövats. På yrkande av redaren kan domstol förordna att vad nu sagts ej skall äga tillämpning.
	Vad i tredje stycket sagts om rätt att kvarstå i befattning på fartyget utesluter ej tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973: 282).
	Har skyddsombud efter det att anställningen upphört väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå med hänsyn till innehållet i tredje stycket kan domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall äga återgå i arbetet för tiden intill dess laga kraft ägande dom eller beslut föreligger. För den tid förordnande gäller har skyddsombudet rätt att åtnjuta de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Talan på grund av bestämmelserna i denna paragraf skall väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Försummas det, är talan förlorad. Beträffande mål som här avses gälla föreskrifterna i 44 § arbetarskyddslagen.

12 §

Bestämmelserna i 2—*10* §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än *Konungen* förordnar därom.	Bestämmelserna i 2—*11* §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än *regeringen* förordnar därom.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
8 kap.	
Förbud mot nyttjande	**Förbud mot nyttjande m. m.**
1 §	
Förekommer skälig anledning antaga, att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart, att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, att det icke är behörigen lastat eller barlastat, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller att det icke är bemannat på betryggande sätt, må fartygets resa förbjudas i avbidan på rättelse.	
Är allenast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits.	Är allenast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits. *Förekommer skälig anledning antaga att användningen av visst ämne eller viss arbetsmetod innebär fara för ohälsa eller olycksfall, må även användningen av ämnet eller metoden förbjudas i avbidan på rättelse.*
Resa må jämväl förbjudas, om fartyg icke hålles tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyg, som enligt denna lag skall ha fart-, passagerarfartygs- eller fribordscertifikat, saknar gällande sådant certifikat.	
4 §	
	Förekommer brist som avses i 1 § och finnes ej tillräckliga skäl att förbjuda fartygets resa eller att meddela förbud att begagna inrättning eller redskap kan myndighet som avses i 2 § första stycket i stället förelägga redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att avhjälpa bristen.
	Underlåter redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att inom förelagd tid vidtaga åtgärd som åligger honom enligt föreläggandet eller kan han ej tillställas beslutet utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får sjöfartsverket låta verkställa åtgärden på den försumliges bekostnad. Detsamma gäller även i annat fall då föreläggande meddelats, om

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.
	5 §
	I beslut om förbud eller föreläggande kan utsättas vite.

9 kap.

Åligganden för redare, befälhavaren m. fl. till tryggande av säkerheten

3 §

På anmodan av sjöfartsverket är redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skyldig att föranstalta om undersökning av ämne eller material som användes på fartyget eller ingår i dess last eller tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskin, redskap eller teknisk anordning på fartyget.

I fråga om ämne eller material vars inlastning är förestående men ännu ej kommit under redarens vård har lastägaren sådan skyldighet som enligt första stycket åvilar redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Underlåter någon som är skyldig därtill att efterkomma anmodan enligt första stycket eller kan han ej tillställas beslut om anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får sjöfartsverket låta verkställa åtgärderna på dennes bekostnad. Detsamma gäller även i annat fall då beslut meddelats, om omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

Undersökning enligt denna paragraf skall bekostas av den som ålagts att föranstalta om undersökning eller att tillhandahålla prov för undersökning, om ej sjöfartsverket beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I beslut med anmodan enligt första stycket kan utsättas vite.

5 §

När två eller flera arbetsgivare samtidigt bedriva arbete på samma fartyg ansvarar redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyget.

I fråga om fartyg, som intagits på varv i Sverige, åvilar det ansvar som avses i första stycket den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren i stället för redaren. Detta ansvar kan överlåtas till redaren.

I fråga om fartyg i svensk hamn kan ansvaret för sådan samordning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning eller lossning överlåtas till den för detta arbete ansvarige arbetsgivaren.

Övriga arbetsgivare och på fartyget sysselsatta arbetstagare skall följa de anvisningar som den för samordningen av skyddsåtgärderna ansvarige arbetsgivaren lämnar.

Vad i denna paragraf sägs om arbetsgivare äger motsvarande tillämpning på den som driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd.

7 §

Skyddsombud företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Ombudet skall inom sitt skyddsområde vaka över sundhet och säkerhet i arbetet samt i detta syfte deltaga vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder på fartyget och vid planeringen av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet.

Skyddsombud skall söka vinna övriga ombordanställdas medverkan i skyddsarbetet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Redare, annan arbetsgivare och ombordanställda svara gemensamt för att skyddsombud får erforderlig utbildning.

Skyddsombud skall beredas tillfälle att under arbetstid fullgöra sina uppgifter med bibehållna anställningsförmåner.

Skyddsombud har rätt att taga del av de handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som är av betydelse för ombudets verksamhet.

8 §

Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för de ombordvarandes liv eller hälsa och kan rättelse ej genast uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas.

Finner skyddsombud att förbud enligt 8 kap. 1 § överträdes kan han avbryta arbete som avses med förbudet eller som erfordras för att fartyget skall påbörja förbjuden resa.

9 §

Beslut av skyddsombud enligt 8 § gäller till dess sjöfartsverket tagit ställning i saken.

Befinner sig fartyget utom svensk hamn gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren tagit ställning. Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedömes större än den risk som föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han höra skyddskommittén, om sådan finnes, om ej tvingande hinder föreligger.

10 §

Beslut av skyddsombud enligt 8 § eller av befälhavare enligt 9 §

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	skall med angivande av skälen antecknas i fartygets skeppsdagbok eller om sådan dagbok ej föres nedtecknas särskilt. Befälhavaren skall tillse att beslut som här avses genast tillställes sjöfartsverket.
	11 §
	För skada till följd av åtgärd som avses i 8 § första eller andra stycket är skyddsombud fri från ersättningsskyldighet.
	12 §
	Skyddskommitté skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande skyddsförhållanden på arbetsstället. I skyddskommitté skall behandlas frågor om de ombordanställdas hälsovård, frågor om planering av nya eller ändrade utrymmen, anordningar och arbetsmetoder på fartyg, andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet samt frågor om upplysning och utbildning rörande skydd mot ohälsa och olycksfall.
	18 §
Bestämmelserna i 1 § andra stycket och 2—*10* §§ gälla icke utländskt fartyg.	Bestämmelserna i 1 § andra stycket och 2—*17* §§ gälla icke utländskt fartyg *i vidare mån än regeringen förordnar därom.*

10 kap.

Ansvarsbestämmelser

4 §

Bryter *befälhavaren* mot *nyttjande*förbud *enligt* 8 kap. 1 §, dömes till *dags*böter eller fängelse i högst *sex månader.*	Till böter eller fängelse i högst *ett år* dömes *den som uppsåtligen eller av oaktsamhet* bryter mot förbud *som meddelats med stöd av* 8 kap. 1 § *eller föreläggande som meddelats med stöd av 8 kap. 4 §.*
	Bryter någon mot föreläggande eller förbud, som förenats med vite,

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	dömes ej till ansvar enligt första stycket.
	5 §
	Beordrar befälhavare arbete i strid mot beslut av skyddsombud enligt 9 kap. 8 § utan att skäl som anges i 9 kap. 9 § föreligger och åsidosättes därmed uppenbart intresset att skyddsarbetet ombord bedrives i behörig ordning, dömes till böter.
	9 §
Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, *5 §* eller *7—10* §§, dömes till *dags*böter.	Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, *10 §, 13 §* eller *15—17* §§, dömes till böter.
	10 §
Bryter *någon* mot 1 kap. 9 §, dömes, om gärningen ej är att anse som ämbetsbrott, till *dags*böter eller fängelse i högst *sex månader.*	*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet* bryter mot 1 kap. 9 § dömes, om gärningen ej är att anse som ämbetsbrott, till böter eller fängelse i högst *ett år.*

Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1) att 70 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

70 §

Befälhavare på handelsfartyg eller fiskefartyg skall ofördröjligen avgiva skriftlig rapport till sjöfartsverket

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
3. när någon i annat fall än som avses under 1 och 2 har eller kan antagas hava drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön;
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antagas hava inträffat ombord;
5. när fartyget stött samman med annat fartyg eller stött på grund;
6. när fartyget övergivits i sjön;
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydenhet har eller kan antagas hava uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller
8. när förskjutning av någon betydenhet inträffat i lasten.

Befälhavare på fartyg skall vidare avgiva rapport till sjöfartsverket, när i anledning av händelse som inträffat eller kan antagas hava inträffat i samband med fartygets drift verket påfordrar det eller sjöförklaring skall avgivas enligt 302 §.

Rapporten, som upprättas enligt formulär som fastställes av sjöfartsverket, skall innehålla utförlig redogörelse för händelsen och de omständigheter som kunna tjäna till ledning för bedömandet av dess orsaker. Den skall upptaga fullständig avskrift av vad som antecknats om händelsen i fartygets dagböcker och kladdar till dem.

Bestämmelser om sjöförklaring och befälhavares åligganden därvid meddelas i 12 kap.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som angives i första stycket.

Förslag till

Kungörelse om ändring i kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas i fråga om kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg,

dels att 9 kap. 7 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 1 kap. 6 § skall betecknas 1 kap. 8 § och ha nedan angivna lydelse,

dels att nuvarande 1 kap. 7—21 §§ skall betecknas 1 kap. 9—23 §§,

dels att nuvarande 9 kap. 8—13 §§ skall betecknas 9 kap. 10—15 §§,

dels att 9 kap. 6 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i kungörelsen skall införas nya paragrafer, 1 kap. 6, 7 och 24 §§ samt 9 kap. 7—9 §§ av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	Allmänna bestämmelser
	6 §
	Sjöfartsverket äger meddela de föreskrifter som behövas i fråga om samordning av skyddsåtgärder på fartyg där flera arbetsgivare samtidigt bedriva arbete.
	I fråga om fartyg som intagits på varv i Sverige meddelar dock yrkesinspektionen erforderliga föreskrifter. Detsamma gäller för fartyg i svensk hamn där ansvaret för samordningen av skyddsarbetet överlåtits till den som har ansvaret för lastning och lossning på fartyget.
	7 §
	Anmälan av läkare om sjukdom som kan ha samband med fartygsarbete skall göras till sjöfartsverket enligt anvisningar som verket meddelar.
	8 §

Det åligger förrättningsman att vid tillsynsförrättning på fartyg sätta sig i förbindelse med befälhavaren och övrigt befäl ombord samt med skyddsombud, när förrättningen avser eller eljest påkallar åtgärder för sundhet och säkerhet i arbetet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tillsynsmyndighet skall kostnadsfritt tillställa skyddsombud avskrift av råd, anvisning, föreläggande, förbud eller annat skriftligt meddelande som gäller fartyget i skyddsfråga, om ej meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok. Avskrift av sådant meddelande skall av skyddsombud förvaras under minst två år räknat från meddelandets datum.

24 §

Avskrift av dom eller slutligt beslut i mål om ansvar enligt lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg eller med stöd därav meddelade föreskrifter sändes till sjöfartsverket.

9 kap.

Åligganden för redare, befälhavare m. fl. till tryggande av säkerheten

6 §

Skyddsombud skall skaffa sig noggrann kännedom om skyddsförhållandena ombord. Han skall verka för sundhet och säkerhet i arbetet och söka vinna övriga ombordanställdas medverkan härtill.

Skyddsombud skall taga del av innehållet i fartygets tillsynsbok samt de särskilda meddelanden och anvisningar rörande skyddsförhållanden som kunna utfärdas av tillsynsmyndighet eller redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Befälhavaren skall underrätta skyddsombud om till vem ombord som framställning skall ske i skyddsfrågor. Redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall meddela de ombordanställda till vem inom rederiet som framställning skall ske i frågor om fartygets skyddsförhållanden.

Finner skyddsombud att åtgärder behöva vidtagas för att få till stånd tillfredsställande skyddsförhållanden skall ombudet göra framställning därom. Skyddsombud kan också begära att viss undersökning skall göras för kontroll av förhållanden inom skyddsområdet. På begäran skall skriftligt bevis om framställningen genast lämnas till skyddsombudet.

Har skyddsombud gjort framställning om viss skyddsåtgärd, skall besked i frågan lämnas utan dröjsmål. Sker ej detta, får skyddsombud påkalla ingripande av sjöfartsverket eller annan berörd till-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

synsmyndighet. Motsvarande gäller om framställningen icke beaktas inom skälig tid. Om skyddskommitté finnes, får skyddsombud direkt påkalla kommitténs behandling av skyddsfråga.

Säkerheten ombord bör övervakas genom regelbundna skyddsronder.

7 §

Antalet ledamöter i skyddskommitté bestämmes med hänsyn till antalet ombordanställda och arbetsförhållandena på fartyget. Befälhavaren eller annan ansvarig arbetsledare, som särskilt utsetts att handlägga skyddsfrågor, bör ingå i kommittén. I kommittén bör ingå ledamot, som tillhör styrelse för facklig organisation av ombordanställda som verkar på fartyget. Vidare skall i kommittén ingå skyddsombud.

Skyddskommittén bör sammanträda minst en gång varannan månad.

8 §

Kunna i skyddskommitté företrädare för redare och ombordanställda ej ena sig om beslut, skall på begäran av ledamot frågan hänskjutas till sjöfartsverket, som har att pröva denna i den mån den faller inom området för verkets befogenhet.

I beslut av skyddskommitté bör angivas den tid inom vilken beslutet skall vara verkställt.

9 §

Uppgift om skyddsombuds namn, dennes skyddsområde och den tid för vilken ombudet utsetts skall snarast möjligt efter förrättat val skriftligen lämnas till sjöfartsverket. Om nytt skyddsombud efterträder tidigare utsett skyddsombud, skall angivas vilken person som det

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	nya skyddsombudet efterträder. Uppgifterna skall lämnas av befälhavaren.
	Uppgift om namn på den person inom rederi som utsetts att mottaga framställning i frågor om fartygens skyddsförhållanden skall av redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget lämnas till sjöfartsverket.

Sammanfattning

Allmänt

Den allmänna debatten om arbetslivets villkor — med arbetsmiljöfrågorna på central plats — har på senare år varit intensivare än någonsin. Det står klart att arbetsmiljöfrågorna inte kan isoleras från samhällsfrågorna i övrigt.

Mot denna allmänna bakgrund verkar arbetsmiljöutredningen som företar en översyn av arbetarskyddslagstiftningen, dvs. den rättsliga regleringen av de landanställdas arbetsmiljö. Arbetsmiljöutredningen, som syftar till en övergripande översyn av den nämnda lagstiftningen, har avgett delbetänkandet Bättre arbetsmiljö, SOU 1972: 86. Utredningens förslag har lett till betydelsefulla ändringar i arbetarskyddslagen i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1974 (1973: 834).

Gällande bestämmelser om säkerheten i fartygsarbetet utgår från att de principer som kommit till uttryck i arbetarskyddslagstiftningen för de landanställda också skall gälla på fartyg. Allmänt sett kan också sägas att utvecklingen i fråga om de ombordanställdas arbetsförhållanden i allt högre grad inneburit att arbetsvillkoren till sjöss närmats dem som gäller vid anställning i land.

De synsätt och önskemål som kommit till uttryck i arbetslivet har naturligtvis generella aspekter och berör även de ombordanställdas arbetssituation. Även den tekniska utvecklingen i land med åtföljande arbetsmiljöproblem har paralleller med den tekniska utvecklingen ombord. Så har t. ex. den snabba utvecklingen på det kemisk-tekniska området på fartyg liksom i land medfört nya risker i arbetslivet. Även sådana arbetsmiljöfaktorer som buller, vibrationer, drag, kyla och värme ger upphov till problem som är gemensamma för ombordanställda och landanställda. Problem som härrör från arbetstidens förläggning, raster och vila har också stor betydelse för de ombordanställda. Fartyget är dock mer än arbetsplats. Det är också uppehållsplats för de ombordanställda under fritiden och måste därför erbjuda de ombordanställda godtagbara möjligheter till vila och rekreation mellan arbetspassen. Kraven på denna del av miljön måste därför ställas högt. En översyn av de ombordanställdas arbetsförhållanden kan därför inte begränsas till arbetsmiljön utan måste avse den totala fartygsmiljön.

Med utgångspunkt från ovan förda resonemang har fartygsmiljöutredningen i denna första etapp av sitt arbete tillvaratagit resultatet av det utredningsarbete som redovisas i arbetsmiljöutredningens förutnämnda delbetänkande Bättre arbetsmiljö och 1973 års ändringar i arbetarskyddslagstiftningen. Vid överföringen av 1973 års lagreform till sjöfartens förhållanden har fartygsmiljöutredningen strävat efter att så långt som möjligt nå överensstämmelse mellan reglerna för landanställda och ombordanställda.

Fartygsmiljöutredningens förslag som innebär tillägg och ändringar i lagstiftningen om säkerheten på fartyg behandlas i det följande i sina huvuddrag. Bestämmelserna har liksom hittillsvarande regler i fartygssäkerhetslagstiftningen karaktär av rambestämmelser.

Skyddsarbetet på fartygen

Huvudansvaret för arbetarskyddet på ett arbetsställe ligger hos arbetsgivaren medan arbetstagarna har skyldighet att medverka i skyddsarbetet. På ett fartyg har befälhavaren under redaren/arbetsgivaren tillagts ett i lag reglerat ansvar för säkerheten med starka inslag av självständighet. Samma förhållande gäller maskinchefen inom dennes ansvarsområde.

På arbetsmarknaden i land har efter hand vuxit fram ett system för samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare i skyddsfrågor vilket också återspeglas i lagstiftningen. Som framhållits förutsätter även lagen om säkerheten på fartyg ett sådant skyddsarbete och sjöarbetsmarknadens parter eftersträvar ett skyddsarbete på våra fartyg med förebild från skyddsverksamheten i land. Ett effektivt skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg förutsätter enligt fartygsmiljöutredningens mening ett väl fungerande skyddsarbete på fartygen, i vilket de ombordanställda är engagerade. Sådant engagemang leder samtidigt till förbättrat inflytande för arbetstagarna över arbetsmiljön.

Skyddsombud skall enligt förslaget finnas på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Därmed slopas en nu gällande regel om undantag för särskilda förhållanden som haft sin förebild i förut gällande landbestämmelser. Begreppet huvudskyddsombud föreslås infört i lagen. Huvudskyddsombudet har samordnande funktioner.

Med förebild från den på land förekommande regionala skyddsombudsverksamheten föreslås att skyddsombud under vissa omständigheter skall kunna utses utanför kretsen av de ombordanställda, och vara gemensamt för flera fartyg inom ett och samma rederi. Syftet är att ge förbättrat stöd åt och stimulera till skyddsverksamhet på bl. a. mindre fartyg, där det kan vara svårt att utse skyddsombud.

Utredningen föreslår att skyddsombudens uppgifter breddas och att grundläggande regler om skyddsombudens verksamhet införs i lagen. Bl. a. skall skyddsombud delta i planeringen av anordningar och arbetsmetoder ombord. Rätt skall vidare finnas för skyddsombud att ta del av alla handlingar och upplysningar som är av betydelse för ombudens verksamhet. Vissa förslag syftar till ökad snabbhet i handläggningen av skyddsfrågor.

Bristande tid får inte hindra skyddsombud att utföra sitt uppdrag på ett tillfredsställande sätt. Utredningen föreslår därför en lagregel om att skyddsombud skall beredas tillfälle att under arbetstid fullgöra sina uppgifter.

Utredningen har också efter mönster från arbetarskyddslagen funnit anledning att införa regler om skyddsombuds rätt att ingripa genom att avbryta arbetet då omedelbar och allvarlig fara hotar. I svensk hamn gäller skyddsombudets beslut till dess sjöfartsverket tagit ställning i saken. Befinner sig fartyget utom svensk hamn och följaktligen utom tillsynsmyndighetens räckhåll har enligt förslaget befälhavaren fått särskild befogenhet att efter hörande av skyddskommittén frångå skyddsombudets beslut om detta befinns ogrundat eller om det erfordras för att förebygga en övergripande fara.

Utredningen föreslår att skyddskommitté skall finnas på fartyg med minst femton ombordanställda och även på andra fartyg om det begärs av de ombordanställda. Den skall vara sammansatt av företrädare för de ombordanställda och redaren. Även annan arbetsgivare än redaren skall kunna ingå i kommittén. Med hänsyn till bl. a. driftsförhållanden inom vissa rederier föreslås dessutom att en för rederiets fartyg gemensam skyddskommitté skall kunna utses om särskilda skäl förcligger. Skyddskommittén skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. I kommittén skall behandlas frågor om planering av nya eller ändrade utrymmen, anordningar och arbetsmetoder m. m.

Utbildningsfrågor

En väl fungerande skyddsverksamhet på fartygen förutsätter utbildning av olika personalgrupper i den lokala skyddsorganisationen. Utbildningsbehovet är mycket stort. Enligt utredningens uppfattning måste förstärkningar av utbildningsinsatserna nu aktualiseras. Därvid torde det vara nödvändigt att först koncentrera sig på att bygga ut utbildningsmöjligheterna för skyddsombud i anslutning till att skyddsombudens ställning ändras. Utredningen föreslår mot denna bakgrund en lagbestämmelse som slår fast att arbetsgivare och arbetstagare gemensamt svarar för att skyddsombud får behövlig utbildning. De närmare formerna för utbildningens bedrivande bör inte regleras i lag. Det är angeläget att utbildningen skyndsamt kommer igång.

Kostnaderna för skyddsombudens utbildning bör i likhet med vad som genomförts för de landanställda i princip falla på arbetsgivarna.

Fartyget som gemensamt arbetsställe

Arbetsförhållandena på arbetsställen som är gemensamma för flera arbetsgivares anställda innebär många gånger särskilda risker för dem som sysselsätts på sådana arbetsställen. I arbetarskyddslagen finns numera bestämmelser som syftar till ökade insatser och samordning i skyddshänseende i situationer av detta slag.

Även fartyget är ofta ett gemensamt arbetsställe i den här avsedda meningen. Då fartyget ligger i hamn finns t. ex. stuveriarbetare ombord. I samband med varvsbesök förcligger liknande problem beträffande

varvens arbetstagare. Även andra situationer kan komma i fråga som t. ex. att annan arbetsgivare än redaren sysselsätter vissa ombordanställda.

Fartygsmiljöutredningen föreslår därför bestämmelser om samordningsansvar på fartyg som är ett gemensamt arbetsställe. I likhet med förhållandena i land har ansvaret utformats som ett ansvar för arbetsgivaren. Det innebär att redaren tillagts detta ansvar. I fråga om fartyg som intagits på varv i Sverige gäller dock att den arbetsgivare som har hand om varvsdriften är ansvarig. Då fartyg lastar eller lossar i Sverige kan samordningsansvar överlåtas till den för detta arbete ansvarige arbetsgivaren.

Åtgärder för att trygga efterlevnaden av lagstiftningen

I gällande lagstiftning finns redan bestämmelser som ger tillsynsmyndighet rätt att inskrida med förbud mot att nyttja fartyg eller arbetsinrättningar m. m., då säkerheten är äventyrad. I det dagliga tillsynsarbetet har man emellertid funnit att det i vissa fall är lämpligare att meddela förelägganden förenade med vitespåföljd, t. ex. då brist i säkerheten kan tillåtas avhjälpt inom viss tidsrymd. Utredningen föreslår därför att gällande bestämmelser kompletteras med regler som ger möjlighet för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden förenade med vite. Förbud skall också kunna meddelas mot användningen av viss arbetsmetod eller visst ämne.

Den offentliga tillsynens organisation

De förslag som fartygsmiljöutredningen lägger fram leder till ett stegrat behov av bl. a. rådgivande verksamhet och övervakande åtgärder från tillsynsmyndighetens sida. Fortsättningen av det med denna etapp av utredningsarbetet inledda reformarbetet kan också väntas leda till en successiv omprövning av organisationen till de behov som framledes kan komma att uppstå.

I detta delbetänkande avstår emellertid utredningen från att lägga fram förslag om tillsynens organisation. Anledningen är att sjöfartsverket som tillsynsmyndighet i sina anslagsyrkanden under budgetåret 1975/76 i nära kontakt med utredningen beaktat de behov som härleds från de nu framlagda förslagen. De framtida behoven kan lättare överblickas i anslutning till kommande etapper av utredningsarbetet där tillsynsmyndighetens verksamhet i fråga om arbetsmiljöfrämjande åtgärder mera konkret kommer att behandlas.

1 Inledande redogörelse

1.1 Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning

1.1.1 Utredningsdirektiven

Genom beslut den 5 juli 1973 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m. I samband därmed anförde departementschefen bl. a. följande till ledning för utredningsarbetet, sedan han inledningsvis berört den författningsmässiga regleringen av de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden.

Frågor som gäller arbetsmiljön har under senare år fått en alltmer framträdande plats i den allmänna debatten. Sedan år 1970 arbetar arbetsmiljöutredningen (1970: 35) på en översyn av arbetarskyddslagen och tillhörande författningar. Sedan utredningen i december 1972 avgett delbetänkandet (SOU 1972: 86) Bättre arbetsmiljö, har Kungl. Maj:t i proposition (1973: 130) lagt fram förslag om betydelsefulla ändringar i arbetarskyddslagen. Ändringarna berör bl. a. reglerna om samverkan mellan arbetstagare och arbetsgivare, vari innefattas skyddsombudens ställning, tillsynsmyndighetens orgnisation och resurser samt sanktionssystemet.

Den svenska handelsflottan har under senare år genomgått betydande förändringar. Detta gäller fartygens antal och storlek, typer och användningssätt och deras prestanda i fråga om hastighet och när det gäller förmåga att snabbt lasta och lossa gods och att föra med sig ökade godsvolymer och antal godsslag. En betydande utveckling har ägt rum i fråga om fartygens tekniska utrustning. Förändringar på fartygen av betydelse för den sociala miljön har också skett under denna tid, t. ex. i fråga om bostäder, fritidslokaler och arbetsplatsens utformning.

Dessa förändringar har medfört både positiva och negativa effekter för arbetstagarna. Den ökade användningen av arbetsbesparande tekniska anordningar gör fartygsarbetet fysiskt mindre ansträngande än tidigare. Å andra sidan har antalet besättningsmedlemmar på de enskilda fartygen sjunkit kraftigt. Här kan också nämnas de positiva effekterna av de alltmer förekommande avlösningssystemen. Tjänstgöringsperioderna ombord blir genom dessa kortare och de anställda får möjlighet att med — i förhållande till tidigare — relativt korta mellanrum resa till sin hemort. Bland negativa faktorer i fartygsarbetet kan framhållas besvär på grund av vibrationer, buller, förorenad luft, pressande temperaturer och luftfuktighet.

Ett för flertalet ombordanställda speciellt problem är att fartyget inte bara är arbetsplats utan också uppehållsort under fritid. De negativa faktorer i fartygsmiljön som nämnts här påverkar följaktligen den anställdes bostadsförhållanden och får betydelse även för hans fritidsmiljö i övrigt. Förändringarna i fråga om fartygen har ytterligare medfört att hamnuppehållen — med möjlighet till avkoppling i land — har blivit kortare. I t. ex. tankfart sker ofta lastning och lossning på platser som inte har tillgång till acceptabel fritidsmiljö och som ligger långt från befolkningscentra.

De problem som den tekniska utvecklingen för med sig i fråga om arbetsmiljön är i stor utsträckning desamma på arbetsplatser i land och på fartyg. Genom de nu föreslagna ändringarna i arbetarskyddslagen förbättras förutsättningarna för att till lands angripa dessa problem. Det fortsatta arbetet inom arbetsmiljöutredningen syftar till att skapa ytterligare möjligheter till ett effektivt arbetarskydd. Enligt min uppfattning måste målsättningen vara att man får samma möjligheter när det gäller att skapa tillfredsställande arbetsmiljö för de ombordanställda som för arbetstagare i land. Det får inte bli någon eftersläpning för sjömännen. Detta är särskilt viktigt med hänsyn till att yrkesskadestatistiken för denna arbetstagargrupp är otillfredsställande.

Bestämmelserna om arbetarskyddet ombord på fartygen är visserligen relativt nytillkomna men med hänsyn till den genomgripande översyn som nu sker i fråga om arbetarskyddet till lands finner jag det angeläget att reglerna för fartyg också ses över. För detta ändamål bör tillsättas en särskild utredning. Utredningsarbetet bör bedrivas i nära kontakt med det arbete som sker inom arbetsmiljöutredningen.

Den allmänna målsättningen bör — i enlighet med de överväganden som gjordes vid sjösäkerhetslagens tillkomst — vara att de principer som gäller i fråga om arbetarskyddet för landanställda också kommer till användning när det gäller de ombordanställdas förhållanden. Det är emellertid på grund av fartygsarbetets speciella natur väsentligt att utredningen överväger i vilken utsträckning fartygsmiljön ger anledning till specialregler. Eftersom fartyget också är den anställdes bostadsplats och den plats till vilken han är hänvisad under annan fritid är det viktigt att perspektivet vidgas och att miljöfrågorna bedöms med utgångspunkt även härifrån.

En rad viktiga frågor som har aktualiserats ombord på fartyg likaväl som på arbetsplatser till lands gäller de yrkesfaror — ofta av delvis ny typ — som hänger samman med den tekniska och operativa utvecklingen under senare tid. Som exempel på sådana faror kan nämnas förgiftningsrisker på grund av olika slag av luftföroreningar och risker för hörselskador till följd av ökande bullernivå hos maskiner och anläggningar. De yrkeshygieniska och medicinska problemen på arbetsplatserna kräver stor uppmärksamhet. I enlighet härmed blir det i betydande utsträckning en angelägenhet för arbetarskyddet att beakta arbetstagarnas hela hälsosituation. Den nya produktionstekniken aktualiserar också i allt högre grad en skärpt övervakning från arbetarskyddets sida av att arbetslokaler, maskiner, arbetsmetoder och andra arbetsmiljöfaktorer anpassas till den mänskliga arbetskraftens fysiska och psykiska förutsättningar. Även om man kan konstatera att sjöfartsverket beträffande en del av dessa problem vidtagit betydelsefulla åtgärder blir det en viktig uppgift för utredningen att skapa ytterligare möjligheter att förbättra de ombordanställdas arbetsmiljö. Utredningen bör pröva möjligheterna att genom skärpt eller annars ändrad lagstiftning bidra till att undanröja eller minska yrkesriskerna. En ny lagstiftning bör ge ett fast underlag för åtgärder och ingripanden från arbetarskyddet på ett vidare område än den nuvarande lagen.

Ett viktigt led i skyddsarbetet till sjöss likaväl som till lands är att man ägnar stort intresse åt frågor som angår granskning och besiktning av arbetslokaler, maskiner och anläggningar m. m. Kontrollen över arbetsmetodiken är naturligtvis inte mindre betydelsefull. Föreskrifter

om särskild förhandsgranskning från arbetsmiljösynpunkt av förslag, konstruktionsritningar och dylikt torde få övervägas.

Principerna för tillsynen av arbetarskyddet på fartygen har fastlagts så sent som år 1965 vid sjösäkerhetslagens tillkomst och år 1969 när sjöfartsverkets centrala organisation ändrades (prop. 1969: 58 s. 70 och 71). I enlighet härmed är utgångspunkten för utredningen att tillsynen alltjämt åvilar sjöfartsverket under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Reglerna om tillsynens utövande bör emellertid ses över med sikte på största möjliga effektivitet i tillsynsverksamheten.

Ett bemästrande av arbetsplatsens skydds- och hälsofrågor förutsätter liksom på landarbetsplatser en väl utbyggd lokal skyddsverksamhet, som måste svara för en ansenlig del av den fortlöpande bevakningen av den skyddstekniska och arbetshygieniska situationen. De anställdas möjligheter att öva inflytande på utformningen av arbetsmiljön bör uppmärksammas. Skyddsombudens ställning bör särskilt beaktas och deras handlingsmöjligheter förstärkas. I detta sammanhang måste emellertid en avvägning ske med hänsyn till det ansvar för de ombordvarandes, fartygets och lastens säkerhet som särskilt gäller enligt sjölagen och sjösäkerhetslagen.

Skyddskommittéer skall i dag finnas på större fartyg. Utredningen bör överväga vilka möjligheter det finns att vid sidan av dessa kommittéer tillsätta skyddskommittéer i rederierna som kan verka redan på planeringsstadiet. Här bör en samordning ske mellan kommittéernas arbete och den verksamhet som utförs genom myndighets försorg.

Fartyget är som nämnts i allmänhet inte bara den anställdes arbetsplats. Han har också sin bostad där och tillbringar en stor del av sin fritid i övrigt på fartyget. För rekrytering av lämplig arbetskraft till sjöfartsnäringen är det av stor betydelse att problem som hänger samman med bostads- och fritidsmiljön blir lösta. I huvudsak gäller samma problem för bostads- och fritidsutrymmena som för övriga delar av fartyget. Det finns dock anledning utgå från att i vissa avseenden bör ställas strängare krav på denna miljö.

Att komma till rätta med buller och vibrationsstörningar i bostäderna ombord är väsentligt från miljösynpunkt. Dessa problem är — inte minst från teknisk synpunkt — svårbemästrade och utredningen bör därför ägna dem stor uppmärksamhet. En god bostads- och fritidsmiljö är emellertid inte en fråga endast om att eliminera olika störningar av de slag jag nu nämnt. Vid utformningen av miljön måste också beaktas andra synpunkter såsom exempelvis att utrymme ombord ger möjlighet till meningsfulla fritidsaktiviteter.

I arbetsmiljöutredningens uppgifter ingår bl. a. att se över gällande bestämmelser om arbetstidens förläggning och om dygnsvila m. m. Vidare skall prövas om särbestämmelser för kvinnlig arbetskraft fortsättningsvis behövs för att tillgodose arbetarskyddets intressen. Nu ifrågavarande utredning bör vara oförhindrad att i den mån det är påkallat också ta upp dessa och liknande frågor. Här bör man sträva efter att finna samma lösningar som till lands.

Utöver vad jag här nämnt bör det stå utredningen fritt att ta upp sådana spörsmål som aktualiseras under arbetets gång och som faller inom ramen för en allmän översyn av arbetarskyddslagstiftningen på fartyg.

I sitt arbete bör utredningen beakta de internationella strävandena på

arbetarskyddets område.

Det bör stå utredningen fritt att i frågor som utredningen finner böra behandlas särskilt skyndsamt lägga fram delförslag innan arbetet slutförs.

1.1.2 Till utredningen överlämnad handling

För övervägande i samband med utredningsarbetet har Kungl. Maj:t överlämnat en gemensam framställning från Sveriges arbetsledareförbund, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska transportarbetareförbundet rörande problem då fartyget är s. k. gemensamt arbetsställe. Organisationerna syftar på arbetsförhållandena när arbetstagare av olika kategorier och med olika arbetsgivare är ombord och utför arbete till sjöss eller i hamn och på de samordningsfrågor som därvid kan uppkomma.

1.1.3 Utredningsarbetet

Arbetsmiljöutredningens förslag Bättre arbetsmiljö (SOU 1972: 86) som omnämnts i utredningsdirektiven har lett till betydelsefulla ändringar i arbetarskyddslagen, i det följande omnämnda som 1973 års ändringar till denna lag. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1974.

Utredningsarbetet har inledningsvis bedrivits med inriktning på att undersöka i vad mån 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen bör återspeglas i lagen om säkerheten på fartyg eller annan sjösäkerhetslagstiftning. I samband härmed har även gjorts en allmän genomgång i syfte att samordna innehållet i dessa lagar.

I hittillsvarande arbete med revidering av arbetarskyddslagen har man brutit ut och prioriterat frågor om framför allt arbetstagarens roll i handläggningen av skyddsfrågor och om arbetarskyddets organisation. Fartygsmiljöutredningen anser att denna prioritering är tillämplig också på de ombordanställdas förhållanden, särskilt med hänsyn till den vikt som bör tillmätas de anställdas möjligheter att påverka sin egen arbetsmiljö m. m.

Utredningen lägger nu som resultat av utredningsarbetet i en första etapp fram ett delförslag som främst berör skyddsombudens ställning i skyddsorganisationen, ombudens och skyddskommittéernas arbetsuppgifter samt utbildning av skyddsombud m. fl.

Återstående delar av arbetet kommer att bedrivas i etapper och redovisas i delbetänkanden.

De förslag till ändringar i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg som nu läggs fram ställer ökade anspråk på den offentliga tillsynens organisation och resurser.

Ett stegrat behov av konsultativ verksamhet och övervakande åtgärder från sjöfartsinspektionens sida kan emotses som en följd av inten-

sifierad skyddsverksamhet på fartygen. Krav måste ställas på goda kontaktmöjligheter mellan sjöfartsinspektionens personal och företrädare för parterna inom skyddsverksamheten på fartygen. I och för sig kunde skäl föreligga att framlägga förslag till ändring i sjöfartsverkets organisation ägnade att möta de nämnda kraven. Sjöfartsverket har emellertid i nära kontakt med utredningen och i linje med beviljade anslag redan börjat bygga upp en organisation för att särskilt möta anspråken på service inom arbetsmiljöområdet. Sålunda finns inom sjöfartsinspektionen sedan den 1 juli 1974 en särskild enhet (sektion) för arbetsmiljöfrågor med uppgift att ta sig an de frågor som kan härledas från skyddsverksamheten. Därutöver har enheten till uppgift att vidareutveckla sjöfartsverkets övriga uppgifter på arbetsmiljöns område. Enheten avser också att fördjupa och vidareutveckla ett samarbete med andra myndigheter vars uppgifter berör arbetarskyddet och hygienen. Sjöfartsverkets distriktsorganisation har också kompletterats och kommer att ytterligare kompletteras med tjänstemän för särskilda uppgifter rörande arbetsmiljön ombord. Sjöfartsverket har dessutom inlett ett program för att effektivisera utlandsservicen då det gäller bl. a. arbetsmiljön. De organisatoriska förändringarna i sjöfartsverket ligger helt i linje med utredningens bedömning om erforderliga åtgärder och kan närmast ses som ett led i en successiv utbyggnad och anpassning av organisationen till de behov som finns och som framledes kommer att finnas på området.

I senare skede av arbetet avser utredningen att återkomma till frågan om den offentliga tillsynens organisation, som då får bedömas mot bakgrunden av de förslag av teknisk, hygienisk och liknande art som utredningen framlägger.

Under arbetets gång har utredningen — vad avser det i detta betänkande redovisade arbetet — haft nära kontakter med sjöfartsverket och arbetsmiljöutredningen. Utredningen har också haft kontakter med arbetarskyddsstyrelsen och det centrala partsorganet Sjöfartens arbetarskyddsnämnd. Utredningen har även samrått med den av sjöfartsverket tillsatta arbetsgruppen som har till uppgift att överse sjöfartsinspektionens arbetsformer m. m. Frågor rörande samordningen av ansvaret för arbetarskyddet när ett fartyg utgör gemensamt arbetsställe, har varit föremål för särskilda överläggningar med företrädare för arbetarskyddsstyrelsen, sjöfartsverket, Sveriges Stuvareförbund samt de i avsnitt 1.1.2 nämnda organisationerna.

1.2 Översikt över gällande bestämmelser om fartygsmiljön

1.2.1 Huvuddragen i gällande bestämmelser

För de landanställda regleras huvudsakligen arbetarskyddslagen säkerheten i arbetet. Motsvarande bestämmelser har i fråga om arbetslivet

till sjöss intagits i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg. Denna lag syftar till en övergripande reglering av säkerheten ombord och behandlar därför förutom säkerheten i arbetet på fartyget sådana förhållanden, som fartygets konstruktion, säkerhet mot brand, stabilitet, lastförhållanden, livräddningsutrustning och bemanning samt bostadsförhållandena på fartyg.

Arbetsmiljöfrågor behandlas särskilt i de tredje och nionde kapitlen vilka avsetts att i allt väsentligt återspegla motsvarande regler för de landanställda. I den följande framställningen läggs huvudvikten vid de nu nämnda kapitlen.

1.2.1.1 *Lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg*

I 1 kap. som innehåller allmänna bestämmelser finns bl. a. angivet lagens tillämpningsområde och tillsynsmyndighet.

Lagen gäller på svenskt fartyg inom och utom Sveriges sjöterritorium och på utländskt fartyg inom Sveriges sjöterritorium. I fråga om utländskt fartyg finns ytterligare preciseringar av reglernas tillämplighet i de olika sakkapitlen. Tillämpningen på utländska fartyg är dock beroende av innehållet i internationella överenskommelser på fartygssäkerhetens område och av oskriven internationell sedvänja i fråga om ingripande mot utländska fartyg. Lagen gäller ej örlogsfartyg.

Tillsynsmyndighet är sjöfartsverket. I fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall sker tillsynen i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. För vissa slag av fartyg, utrustning eller vissa förhållanden ombord kan regeringen utse särskilda tillsynsmyndigheter. Som särskilda tillsynsmyndigheter har utsetts televerket, arbetarskyddsstyrelsen (för vissa specialfartyg) och socialstyrelsen. Även livsmedelsverket kan nämnas här, men dess befattning med tillsynsfrågorna regleras på annat sätt. I utlandet har svenska utlandsmyndigheter tillagts tillsynsuppgifter. Sjöfartsverket och svensk konsul får även uppdra åt sakkunniga att biträda eller utom riket verkställa tillsynsförrättning. Polismyndighet, tullmyndighet och lotsmyndighet är pliktiga lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde (3—7 §§).

Den som verkställer tillsynsförrättning eller biträder vid sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget samt äga göra erforderliga undersökningar och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord. Om möjligt skall förrättningen inte fördröja fartyget eller medföra annan olägenhet. Tystnadsplikt för förrättningsman och biträde till förmån för skyddet av yrkeshemlighet är föreskriven. Yrkeshemligheten skyddas även mot obehörigt nyttjande (8 och 9 §§).

Slutligen finns i kapitlet föreskrifter om fartområden, (dvs. geografiskt bestämda områden inom vilka olika säkerhetsföreskrifter tillämpas) certifikat och om ersättning åt sakkunnig.

2 kap. innehåller bestämmelser om fartygs sjövärdighet och fartcerti-

fikat, dvs. den nationella handling som fartyg skall ha till bevis om att de blivit godkända vid tillsynsförrättning. Det kan anmärkas, att skyddet mot olycksfall och ohälsa enligt lagens systematik inte inordnas under sjövärdighetsbegreppet.

3 kap. har i huvuddrag följande innehåll. Till en början fastläggs det att fartyg skall vara så inrättat och anordnat att de ombordvarande i möjligaste mån bereds skydd mot ohälsa och olycksfall (1 §). På fartyg skall vidare finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toalettrum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad, allt av tillräcklig storlek samt med lämplig inredning och utrustning.

För att förekomma olycksfall i arbetet skall motorer och andra maskinella anordningar samt utrustning som ångpannor, tryckkärl, lyftinrättningar m. m. vara försedda med erforderliga skyddsanordningar och i övrigt anordnade och utförda så att de erbjuder betryggande säkerhet. Åtgärder skall också vidtas för att undvika att ombordanställd skadas av väder eller sjö, genom fall, nedstörtande föremål eller ras eller av splitter, stänk, vassa eller heta föremål eller heta vätskor eller genom klämning eller slag eller genom eldfarliga, explosiva, frätande, giftiga eller andra hälsofarliga ämnen eller genom elektrisk ström, kyla eller värme eller genom bländande ljus.

Dessutom finns bestämmelser om användning och tillhandahållande av personlig skyddsutrustning. Härefter följer regler om erforderliga åtgärder för bedrivande av sjukvård ombord samt om kosthåll och dricksvatten.

I fråga om arbetstiden ombord hänvisas till den särskilda lagstiftningen i frågan. Sådan hänvisning förekommer även i fråga om minimiålder för fartygsarbete. Det bör anmärkas att frågan om minderårigs arbetsförhållanden även regleras i 9 kap.

Senare i kapitlet (8—10 §§) återfinns regler om samverkan mellan redare och ombordanställda i frågor som rör sundhet och säkerhet på fartyget. Här ges också regler om utseende av skyddsombud och tillsättande av skyddskommitté.

Slutligen innehåller kapitlet en föreskrift som innebär att om inte regeringen föreskriver annat, gäller endast de inledande allmänna bestämmelserna på utländskt fartyg.

4 kap. innehåller bestämmelser om lastning, lastmärke och fribordscertifikat. Inledningsvis föreskrivs att fartyg inte får vara så lastat att bl. a. säkerheten för de ombordvarande sätts i fara. Härmed åsyftas bl. a. de risker som härrör från giftiga, explosiva och brandfarliga laster.

Förutsättningarna för att fartyg skall tilldelas fribordscertifikat eller eljest anses uppfylla fribordsfordringarna är att fartyget är i betryggande skick i fråga om skydd för öppningar och i fråga om räcken,

brädgångar, länsportsöppningar och i fråga om tillträde till besättningens bostäder och passagerarutrymmen. (Jfr 5 §.) Dessa bestämmelser bör även jämföras med bestämmelserna i 3 kap. 1 och 3 §§.

5 kap. handlar om passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat. Högsta antalet passagerare skall fastställas med utgångspunkt bl. a. från de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord.

6 kap. handlar om bemanning och minimibesättning. Bestämmelserna fastslår att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. För fartyg, med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befordrar gods eller passagerare skall minimibesättning fastställas av sjöfartsverket efter samråd med organisationer representerade av redare och ombordanställda. Vid fastställande av minimibesättning skall beaktas fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och fart (omfattningen av fartygets resor) samt fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Även behovet av personal för kosthållet och teletjänsten samt behovet att indela personalen i skift skall beaktas.

7 kap. handlar om tillsynen av lagens efterlevnad m. m. Enligt bestämmelserna skall fartyg, som på närmare angivet sätt följer av dess storlek, innan det tas i bruk efter nybyggnad eller inköp från utlandet, undergå första sjövärdighetsbesiktning och därefter med vissa mellanrum genomgå återkommande besiktningar i form av mellanbesiktningar, fribordsbesiktningar, passagerarfartygsbesiktningar och förnyade sjövärdighetsbesiktningar. I vissa fall skall fartyg dessutom genomgå extra besiktning och inspektion (1—17 §§).

Tillsynen av skyddet mot ohälsa och olycksfall sker genom den tillsynsförrättning som kallas inspektion (16 §). Inspektion skall alltid ske i samband med sjövärdighetsbesiktning och mellanbesiktning (2 och 7 §§) samt när tillsynsmyndighet finner det påkallat (16 §). Sjövärdighets- och mellanbesiktning som således även innefattar inspektion har vidare syfte än tillsynen av skyddet mot ohälsa och olycksfall.

Det sagda innebär att fartyg genomgår tillsyn i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall i följande fall.

Passagerarfartyg och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton genomgår sjövärdighetsbesiktning innan det efter byggnad nyttjas till sjöfart. Detsamma gäller utländskt fartyg som blivit svenskt. Vid ägarbyte i fråga om svenskt fartyg vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, kan sjöfartsverket förordna om sjövärdighetsbesiktning. Storleksgränsen skall ses mot bakgrunden av att bestämmelserna om förnyade (regelbundna) sjövärdighetsbesiktningar ej gäller fartyg med en bruttodräktighet under 100 registerton.

Passagerarfartyg genomgår förnyade sjövärdighetsbesiktningar inom tolv eller i vissa fall 24 månader. Härvid genomgår fartyget även passagerarfartygsbesiktning (4 och 10 §§). Andra fartyg genomgår sjö-

värdighetsbesiktningar med 24, 48 eller 60 månaders mellanrum beroende på fartygets ålder, allmänna tillstånd eller klasstillhörighet hos s. k. erkänd klassificeringsanstalt (5 §).

Fartyg med en bruttodräktighet som ej understiger 100 registerton genomgår mellanbesiktning med 24 månaders mellanrum räknat från sist genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning.

Fartyg som faller utanför det ovan beskrivna tillsynssystemet undergår tillsyn genom inspektioner. Sjöfartsverket strävar härvid till regularitet så långt resurserna medger samt att nå så många hamnliggande fartyg som möjligt. På senare tid har man inriktat sig på att göra s. k. riktade inspektioner, vilket innebär att tillsynen begränsas till vissa prioriterade områden.

Enligt bestämmelserna i 7 kap. skall även ritning till fartyg som byggs, ombyggs eller inköps från utlandet inges till sjöfartsverket för granskning. Även regler om förhandsbesked på grundval av ritningar m. m. finns i kapitlet (18—19 §§).

Kapitlet avslutas med en bestämmelse om att passagerarfartyg oavsett dräktighet och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall vara försett med tillsynsbok. Tillsynsboken är avsedd att underlätta den offentliga tillsynen. Den utfärdas av sjöfartsverket och innehåller uppgifter om fartyget och de åtgärder och iakttaganden som gjorts vid de tillsynsförrättningar som fartyget genomgått (20 §).

8 kap. innehåller bestämmelser om förbud mot nyttjande av fartyg eller arbetsinrättning eller arbetsredskap.

I 9 kap. behandlas åligganden för redare, befälhavare m. fl. till tryggande av säkerheten. Kapitlet inleds med en allmän föreskrift med hänvisning till sjölagen angående befälhavarens ansvar för fartygets skick med avseende på bl. a. anordningar till förebyggande av ohälsa (1 §). Vidare finns en föreskrift om att det åligger redaren att tillse att fartyget genomgår föreskriven tillsyn (2 §).

I det följande (3 §) ges ramen för de arbetarskyddsförpliktelser som åvilar arbetsgivare och ombordanställda. Redare och befälhavare eller den som eljest leder arbete ombord skall iaktta allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden under vilka arbetet bedrivs samt ombordanställdas ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för att förebygga att ombordanställd ådrar sig ohälsa till följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri eller för att eljest trygga sjösäkerheten. Den ombordanställde är i sin tur skyldig att använda de skyddsanordningar som finns och att noga följa i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter och i övrigt iaktta tillbörlig försiktighet och medverka till att ohälsa förebyggs. Vidare föreskrivs en skyldighet att tillse att minderårigs användande i fartygsarbete inte medför fara eller men för den minderårige. Regeringen eller myndighet som regeringen utser meddelar närmare föreskrift om minderårigs arbete.

Genom hänvisning till arbetarskyddslagen har de skyldigheter som enligt 7 kap. sistnämnda lag åvilar tillverkare eller försäljare av maskin, redskap eller annan teknisk anordning gjorts tillämpliga också vad gäller säkerheten på fartyg. Bestämmelserna innebär att tillverkare och försäljare av sådana anordningar skall tillse att dessa då de avlämnas för att tas i bruk är försedda med erforderliga skyddsanordningar och även i övrigt erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall. Tillverkare och försäljare skall vidare tillhandahålla föreskrifter för anordningens användning. Utför någon som självständig företagare installation av sådan anordning skall han tillse att föreskrivna skyddsanordningar uppsätts och att för installationen i övrigt gällande föreskrifter iakttas.

Längre fram i kapitlet (5 §) åläggs befälhavaren dessutom att ha uppsikt över kosthållet samt hälsovårds- och bostadsförhållandena ombord.

Redare och befälhavare samt övrigt befäl är skyldiga att lämna eller låta lämna tillsynsmyndighet nödigt bistånd vid tillsynsförrättning och lämna varje upplysning som begärs vid förrättningen (6 §).

Befälhavare skall innan resa anträds skaffa sig den kännedom om fartyget som erfordras från säkerhetssynpunkt. Detsamma gäller maskinchefen i fråga om maskineriet med tillhörande anläggningar och inrättningar samt brandsläckningsanordningarna (7 §).

Innan resa anträds skall fartyget göras sjöklart. Därvid åligger det befälhavaren och maskinchefen att tillse vissa särskilt angivna förhållanden som berör fartygets säkerhet (8 §).

Bland befälhavarens plikter märks även den att tillse att tillsynsbok och certifikat finns ombord och att de hålls tillgängliga vid tillsynsförrättning samt förs i säkerhet om fartyget måste överges. Den vars rätt är beroende därav får ej vägras ta del av innehållet i tillsynsboken (9 §).

Svårare olycksfall i skeppstjänsten, eller annan olycka eller tillbud av sådan beskaffenhet att det kan antas vara av väsentlig betydelse att det kommer till tillsynsmyndighetens kännedom, skall genast rapporteras till sjöfartsverket eller om fartyget är utomlands till närmaste svenske konsul. Detsamma gäller om skada uppstått eller åtgärd vidtagits som är av betydelse för fartygets sjövärdighet. Rapporteringsskyldigheten åligger befälhavaren och gäller utöver i sjölagen och yrkesskadelagstiftningen föreskriven rapportskyldighet (10 §).

Slutligen föreskrivs att av bestämmelserna i kapitlet är endast den om befälhavarens allmänna skyldigheter tillämplig på utländska fartyg.

10 kap. innehåller ansvarsbestämmelser. Påföljd drabbar redare som försummar tillse att fartyget undergår föreskriven tillsyn enligt 7 kap. och befälhavare om fartyget används utan föreskrivna certifikat eller i strid mot villkor i certifikat. Vidare straffas befälhavare och i vissa fall redare som inte iakttar föreskrifterna om minimibesättning och befälhavare som bryter mot förbud mot fartygs resa eller användningen av

inrättning eller redskap. Vissa straffrihetsgrunder har uttryckligen angivits i lagtexten. Även den som olovligen och utan giltigt skäl tar bort skyddsanordning eller sätter den ur bruk straffas liksom den som i olika situationer lämnar tillsynsmyndighet oriktiga uppgifter eller bryter mot den tystnadsplikt för vilken redogjorts i anslutning till första kapitlet. Slutligen stadgas straff för försummelse mot flera av de skyldigheter som ålagts redaren, befälhavaren m. fl. enligt 9 kap.

11 kap. innehåller regler om besvär m. m. Bestämmelserna innebär att beslut som fattas inom sjöfartsinspektionsdistrikt kan överklagas hos sjöfartsverkets centralförvaltning. Beslut som fattas inom centralförvaltningen kan överklagas till regeringen. Förbud enligt 8 kap. handläggs dock på annat sätt. Beslut enligt 8 kap. som meddelas inom sjöfartsinspektionsdistrikt eller av annan myndighet utanför sjöfartsverket som får meddela sådana beslut skall underställas chefen för sjöfartsinspektionen (sjösäkerhetsdirektören) för prövning. Det underställningspliktiga beslutet kan inte överklagas. Sjösäkerhetsdirektörens beslut i underställningsärendet kan överklagas hos kammarrätt.

Hos kammarrätten överklagas även beslut enligt 8 kap. som meddelas direkt av sjösäkerhetsdirektören.

Kapitlet innehåller dessutom en särskild bestämmelse om syn på fartyg och fördelningen av utredningskostnad mellan part och statsverket vid sådan syn på fartyg.

1.2.1.2 *Sjömanslagen (1973: 282)*

Lagen innehåller centrala bestämmelser av arbetsrättslig natur. Den behandlar frågor om de ombordanställdas anställningsavtal, fria hemresor, förmåner vid sjukdom, arbetskonflikter m. m. I vidare mening kan sägas att även sjömanslagen behandlar de ombordanställdas arbetsmiljö. Vissa bestämmelser berör även i mer speciell mening arbetsmiljön. Dessa regler sammanfattas i det följande.

Sjöman har rätt att omedelbart bli fri från anställningen om fartyget är behäftat med vissa väsentliga brister rörande sjövärdigheten eller lastningen eller barlastningen. Samma sak gäller om det medför för många passagerare eller om bemanningen inte är betryggande, allt under förutsättning att de ombordvarande kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resa och felet eller bristen inte undanröjs. Detsamma gäller om fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall.

Bestämmelsen täcker alla aspekter på skyddet mot ohälsa och olycksfall t. ex. bostadsförhållandena (11 §).

Befälhavaren får vidare skilja sjöman från hans befattning på fartyget om sjömannen har sjukdom som medför fara för de ombordvarande, eller om han på grund av sjukdom eller skada ej kan fullgöra sitt arbete på fartyget under längre tid. Havandeskap jämställs med sjukdom i

ifrågavarande hänseende (17 §). Sjöman är skyldig att underkasta sig läkarundersökning när befälhavaren begär det (36 §). Befälhavaren får också skilja sjöman från hans befattning på fartyget bl. a. om sjömannen är oduglig för befattningen eller gör sig skyldig till svårare tjänsteförseelse (18 §). Det bör nämnas att sjömannens tjänsteavtal ej upphör genom att han skiljs från befattningen på fartyget (19 §).

Kan det antas att sjöman är sjuk eller skadad skall befälhavaren såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare om sådan undersökning ej framstår såsom uppenbart opåkallad. Undersökningen skall bekostas av arbetsgivaren (36 §). Befälhavaren och i vissa fall arbetsgivaren skall sörja för att sjuk eller skadad sjöman som har befattning på fartyg erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar också underhåll, läkarbehandling och läkemedel.

Kan det antas att sjöman har sjukdom som medför fara för de ombordvarande skall befälhavaren låta föra honom i land om betryggande åtgärder ej kan vidtas ombord (37 §).

Manlig arbetstagare får ej användas i fartygsarbete före det kalenderår under vilket han fyller 16 år eller innan han fullgjort sin skolplikt. Kvinnlig arbetstagare får ej användas i fartygsarbete om hon är under 18 år. Den som är under 18 år får vara eldare endast om sjöfartsverket medger det (45 §). Det bör observeras att bestämmelser om unga personer även finns i 9 kap. lagen om säkerheten på fartyg.

Fartygsarbete skall ordnas med hänsyn till vars och ens befattning ombord och såvitt möjligt även till arbetstagarnas fortsatta utbildning (46 §). Sjöman skall efterkomma förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter. Sjöman och även vissa andra ombordvarande är skyldiga att utföra sådant arbete som befälhavaren finner nödvändigt att ålägga honom av hänsyn till säkerheten ombord (47 §). Under fartygs uppehåll i hamn eller på annan säker ankarplats är sjöman skyldig att stanna ombord under fritiden endast om det behövs med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet eller till fartygets förestående avresa eller förhalning (49 §).

Sjöman får ej ta med något ombord som kan utsätta fartyget, ombordvarande eller last för äventyr eller som kan vålla oordning ombord (51 §).

1.2.1.3 *Sjöarbetstidslagen (1970: 105)*

Sjöarbetstidslagen innehåller i huvudsak dispositiva bestämmelser om arbetstidens längd och förläggning. Från arbetsmiljösynpunkt är 12 §, som är indispositiv, av intresse. Denna innebär att sjöman får åläggas högst 16 timmars skeppstjänst under 24 timmar i följd. Sjöman under 16 år skall varje dygn under tiden mellan klockan 20 och klockan 08 beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av minst nio timmar. Annan sjöman skall under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila

under sammanhängande tid av tillräcklig längd. Den som ålägger anställd arbetstid i skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som den anställde utför för samme arbetsgivare. Skeppstjänst, som avser att avvärja fara för fartyg, liv eller gods, att lämna hjälp åt nödställda i vissa fall och att deltaga i föreskrivna säkerhetsövningar, är undantagen från den nämnda begränsningen. I 11 § föreskrivs att regelbundet övertidsarbete bör undvikas.

1.2.1.4 *Livsmedelslagen (1971: 511)*

Lagen gäller även på fartyg men anses endast med tvekan tillämpbar på fartyg utom Sveriges territorialvatten. Den bedöms inte vara tillämplig på utländska fartyg inom Sveriges territorialvatten. Av praktiska skäl torde lagen kunna tillämpas på fartyg fullt ut endast vad avser beskaffenheten av livsmedelslokaler, hantering av livsmedel och personalhygien. Det kan här upplysas att fartygsmiljöutredningen återkommer i ett senare skede till de problem som är förknippade med tillämpningen av livsmedelslagen på fartyg. Med de angivna begränsningarna har lagen följande innebörd.

Vid hantering av livsmedel skall sådana försiktighetsmått iakttas och i övrigt förfaras så att fara ej uppkommer för att detta förorenas eller blir otjänligt till människoföda (8 §). I livsmedelshantering får inte vara sysselsatt person som har eller kan antas ha sjukdom eller smitta, sår eller annan skada som kan göra livsmedel som han hanterar otjänligt till människoföda. I tillämpningsbestämmelser meddelas närmare föreskrifter om hälsokontroll och om personalhygienen i övrigt (21 §). Föreskrifter om livsmedelslokals beskaffenhet från hygienisk synpunkt meddelas i form av tillämpningsbestämmelser. Tillsynsmyndigheter är statens livsmedelsverk, länsstyrelserna och lokala hälsovårdsmyndigheter.

1.2.1.5 *Annan lagstiftning*

1.2.1.5.1 Tillämpningskungörelsen (1965: 908) till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg.

Lagen om säkerheten på fartyg, särskilt lagens tekniska bestämmelser, fordrar för sin tillämpning ytterligare föreskrifter. Sådana har meddelats genom ovannämnda kungörelse. Kungörelsen följer i sin kapitelindelning lagen om säkerheten på fartyg. Vissa bestämmelser i kungörelsen behandlas närmare i efterföljande avsnitt. I 1 kap. 5 § föreskrivs att tillsynen av skyddet mot ohälsa och olycksfall utövas även av tjänsteman vid yrkesinspektionen samt att de närmare föreskrifterna för samverkan meddelas av sjöfartsverket i samråd med arbetarskyddsstyrelsen. 3 kap. innehåller grundläggande bestämmelser om arbetsledningens ansvar samt ett stort antal tekniska bestämmelser. 9 kap. innehåller bestämmelser om arbetsgivarnas, skyddsombudens och arbetstagarnas roller i skyddsarbetet. Enligt bl. a. bestämmelser i 11 kap. utfärdar sjö-

fartsverket de ytterligare föreskrifter som erfordras för tillämpning av kungörelsen.

De viktigaste säkerhetsförfattningarna tas upp i bil. 1 till detta betänkande.

1.2.1.5.2 Bestämmelser om läkarkontroll av sjömän m. m.

Utredningen avser att senare under arbetets gång behandla de ombordanställdas hälsovårdsfrågor. Följande redogörelse för bestämmelserna härom görs därför kortfattad.

Enligt närmare bestämmelser i mönstringsförordningen (1961: 87) skall offentlig kontroll ske beträffande sjömans personliga förhållanden då han påbörjar eller avslutar sin anställning. Bestämmelserna syftar till att säkra att sjömannen kommer i åtnjutande av de sociala förmåner lagstiftningen vill tillförsäkra honom. I 43—48 §§ mönstringsförordningen finns vissa bestämmelser om läkarundersökning av sjöman. Sjöman bör minst en gång vartannat år genomgå grundlig läkarundersökning av sjömansläkare dvs. av socialstyrelsen förordnad läkare som besitter särskild kännedom om sjöfartens förhållanden. Över undersökning skall utfärdas intyg enligt särskilt formulär. Enligt 15 § skall sjöman med intyg från sjömansläkare styrka att hinder för påmönstring inte föreligger på grund av hans hälsotillstånd. Läkarintyg som företes vid påmönstring på fartyg med en bruttodräktighet av 200 registerton eller mera skall vara utfärdat efter sådan grundlig undersökning som avses i 43 §. Läkarhandlingens giltighet är begränsad i tiden. Påmönstringsreglerna gäller inte obligatoriskt alla fartyg. Lastfartyg i inrikes fart är undantagna från mönstringsplikten. För alla fartyg gäller emellertid enligt 6 kap. 1 § tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg särskilda medicinska syn- och hörselkrav för den som används som rorsman eller utkiksman.

Enligt 1 § mönstringsförordningen skall svensk sjöman, som är anställd på svenskt handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera, vara inskriven i sjömansregistret hos arbetsmarknadsstyrelsen. Inskrivning förutsätter godkänd medicinsk lämplighetsprövning av sjömannen.

Utöver den medicinska lämplighetsprövningen finns ett annat selektivt instrument i mönstringsförordningen genom reglerna om påmönstringsförbud. Sjöman som på grund av grov misskötsamhet under anställning på fartyg visat sig olämplig att utöva sjömansyrket kan i administrativ ordning, för viss tid eller tills vidare, avstängas från yrket eller tilldelas varning.

Mönstringsbestämmelserna har varit under övervägande av utredningen om mönstring av sjömän som framlagt betänkandet Mönstring av sjömän (Ds K 1974: 11), i vilket föreslås delvis ändrade bestämmelser om sjömäns hälsovård.

1.2.1.5.3 Livsmedelskungörelsen (1971: 807)

Livsmedelskungörelsen innehåller tillämpningsföreskrifter till livsmedelslagen och bör därför i tillämpliga delar, närmast rörande livsmedelshanteringen, personalhygienen, beskaffenheten av livsmedelslokaler och tillsynen, vara tillämplig på fartyg. Det kan emellertid inte anses klarlagt i vilken omfattning föreskrifterna gäller på fartyg.

Reglerna om personalhygien förutsätter viss läkarkontroll av personal som sysselsätts med beredning och hantering av livsmedel. Då dessa regler inte kommit till uttryck inom den särskilda sjölagstiftningen utan endast behandlats inom livsmedelslagstiftningen har lagtekniska komplikationer tyvärr tills vidare hindrat deras genomförande på fartygen.

1.3 Översikt över fartygsmiljöfrågornas internationella behandling

1.3.1 Inledning

På det internationella planet handläggs fartygsmiljöfrågor i första hand inom den internationella arbetsorganisationen, ILO, och den rådgivande internationella sjöfartsorganisationen, IMCO. ILO:s arbete är direkt inriktat på fartygsmiljön i egentlig mening, t. ex. bostäder på fartyg, maskinskydd och annan säkerhet i arbetet, medicinska frågor och frågor av social natur. IMCO:s arbete är inriktat på fartygets byggnad och utförande, t. ex. med avseende på brandsäkerhet, maskineri osv. Då det gäller utförande av fartyg som transporterar farliga laster samt utrustningen och arbetsmetoderna på sådana fartyg har IMCO även berört skyddet mot ohälsa och olycksfall. På senare tid har flera normer utarbetats i samarbete mellan de två organisationerna.

1.3.2 *Normer inom ILO-området*

Konventioner inom ILO-området innehåller internationella regler om fartygs utrustning m. m. och dessutom i allmänhet regler som förpliktar de anslutna länderna att utfärda föreskrifter, upprätthålla en tillsynsorganisation och utreda inträffade olyckor m. m. Regler av sådan allmän karaktär är täckta av 1965 års lagstiftning om säkerheten på fartyg, instruktionen för sjöfartsverket samt vissa bestämmelser i sjölagens ansvarskapitel. De materiella reglerna täcks av detaljföreskrifter i anslutning till 1965 års säkerhetslagstiftning och i vissa fall även av andra regler.

1.3.2.1 *Konventionen (1970: 134) och rekommendationen (1970: 142) om förebyggande av yrkesskador*

Dessa överenskommelser behandlar allmänna metoder inom det förebyggande skyddet mot ohälsa och olycksfall i arbetet, bl. a. anges målsättningar för innehållet i bestämmelser som skall utfärdas av respektive

land och anvisningar om myndigheternas åtgärder. Det åligger sjöfartsverket att i sin verksamhet iaktta innehållet i överenskommelserna.

1.3.2.2 *Konventionen (1932: 32) om skydd mot olycksfall för arbetare sysselsatta med lastning och lossning av fartyg*

Konventionen berör såväl arbetarskyddsstyrelsens som sjöfartsverkets ansvarsområden. Den täcks närmast av tillämpningskungörelsen (1965: 908) till lagen om säkerheten på fartyg, sjöfartsverkets anvisningar (1971: A14) om skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg, sjöfartsverkets kungörelse (1973: A9) om lyftinrättningar på fartyg samt sjöfartsverkets kungörelse (1974: A9) om skyddsåtgärder och skyddsanordningar på fartyg. Konventionen har ett ålderdomligt innehåll och de svenska detaljföreskrifterna har en vidare syftning än att täcka konventionen.

1.3.2.3 *Konventionen (1929: 27) om viktmärkning av tyngre gods som inlastas på fartyg*

Konventionen täcks av viktmärkningslagen (1932: 55, ändrad 1972: 250 och 1973: 839).

1.3.2.4 *Konventionen (1963: 119) om maskinskydd*

Konventionens regler återspeglas av tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg, sjöfartsverkets kungörelse (1973: A9) om lyftinrättningar på fartyg samt sjöfartsverkets kungörelse (1974: A9) om skyddsåtgärder och skyddsanordningar på fartyg.

1.3.2.5 *Konventionen (1949: 92) om besättnings bostäder ombord, konventionen (1970: 133) med tilläggsbestämmelser till den förra, rekommendationen (1970: 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen på fartyg samt rekommendationen (1970: 41) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder*

Den förstnämnda konventionen täcks av tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg och sjöfartsverkets kungörelse (1970: A4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg. Även tilläggsbestämmelserna täcks av denna kungörelse med något mindre betydelsefullt undantag. Rekommendationen om luftkonditionering uppfylls i allt väsentligt av de senaste detaljbestämmelserna, men en mindre justering erfordras i förutnämnda bostadsbestämmelser. Sjöfartsverket har även utgett Bestämmelser och rekommendationer (1973: A27) om skydd mot buller på fartyg, vilka täcker de tekniska reglerna i rekommendationen.

1.3.2.6 *Konventionen (1946: 73) om läkarundersökning av sjöman*

Konventionen täcks av bestämmelser om läkarundersökning i mönstringsförordningen (1961: 87), dock med en mindre betydelsefull avvi-

kelse, samt av vissa andra författningar om läkarundersökning av sjömän. Bestämmelserna är under omarbetning.

1.3.2.7 *Övriga ILO-normer*

Utöver vad ovan angetts har flera andra ILO-normer utfärdats, alla dock ej antagna av Sverige. Innehållet i dessa är av sådan allmän natur att de saknar intresse för utredningens arbete.

1.3.3 *Normer inom IMCO-området*

Som förut sagts behandlar IMCO frågor som i huvudsak berör fartygets konstruktion och utrustning från sjösäkerhetssynpunkt. Mera påtagligt berörs arbetsmiljön av följande IMCO-normer.

1.3.3.1 *Koden för transport av flytande kemikalier i bulk*

Koden behandlar i rekommendationens form byggnad och utrustning hos kemikalietankfartyg. I koden har beaktats yrkeshygieniska frågor och andra förhållanden som direkt berör säkerheten i arbetet. Koden gäller som svenska bestämmelser enligt förordnande i sjöfartsverkets kungörelse (1972: A11) om transport till sjöss av flytande kemikalier i bulk.

1.3.3.2 *Koden för transport till sjöss av farligt gods*

Koden har liksom den föregående ställning av internationell rekommendation. Den innehåller anvisningar om märkning, förpackning, stuvning och andra åtgärder med avseende på farligt gods som transporteras i förpackningar. Koden gäller som svenska bestämmelser enligt sjöfartsverkets kungörelse (1970: A10) om transport till sjöss av farligt gods.

1.3.3.3 *1966 års internationella lastlinjekonvention*

I 1966 års internationella lastlinjekonvention finns vissa bestämmelser av direkt skyddskaraktär t. ex. i fråga om brädgångar, skydd för öppningar, tillträde till bostäder och då däckslast förs etc. Liknande bestämmelser finns i en internationell rekommendation om trädäckslast. Fribordskonventionen gäller för svenska fartyg.

1.4 Översikt över nordisk fartygsmiljölagstiftning

1.4.1 Norge

1.4.1.1 *Gällande bestämmelser*

Den norska lagstiftningen överensstämmer i stort med den svenska i fråga om såväl struktur som innehåll. Den norska offentliga tillsynen av skyddet mot yrkesfara på fartyg har nyligen setts över av en statlig utredning som framlagt förslag till åtgärder i betänkandet (NOU 1973: 13) Offentlig arbeidstilsyn for skip.

Grundläggande bestämmelser om fartygssäkerheten finns i 1963 års sjødyktighetslov. Liksom beträffande den svenska lagen om säkerheten på fartyg har i anslutning till sjødyktighetsloven utfärdats ett stort antal tillämpningsbestämmelser. Den norska motsvarigheten till vår arbetarskyddslag, 1956 års arbeidervernlov, gäller ej i fråga om sjöfart eller fiske. Den gäller dock på fartyg i fråga om personer som utför arbete på fartyg utan att tillhöra fartygets besättning. Sjødyktighetsloven med anslutande bestämmelser täcker arbetsmiljöfrågor som berör skrov, maskineri, inredning, utrustning och lastning m. m. samt tillsynen. Bestämmelserna gäller enligt huvudregeln för fartyg vars bruttodräktighet överstiger 50 bruttoton. Fartyg vars bruttodräktighet uppgår till 25 registerton men ej överstiger 50 registerton skall uppfylla reglerna men är inte underkastade fortlöpande tillsyn. Bestämmelserna är huvudsakligen tekniska, dvs. omfattar bl. a. skrovets konstruktion och byggnad, rigg, maskineri, inredning, brandsläckningsanläggningar, utrustning, livbåtar och annan s. k. bärgningsutrustning. I viss omfattning förekommer bestämmelser som inte är av teknisk natur, t. ex. om läkemedel och kosthåll. Där finns också bestämmelser om lastning, transport av farligt gods, navigering, arbetstid, bemanning, befälhavarens ansvar och den offentliga tillsynen.

Även de egentliga bestämmelserna om skyddet mot yrkesfara finns i sjødyktighetsloven. Allmänt föreskrivs att fartyg skall vara försett med sådana säkerhetsarrangemang som erfordras med hänsyn till fartygets storlek, konstruktion och andra förhållanden. I anslutning till denna allmänna föreskrift har utfärdats tillämpningsföreskrifter som bl. a. omfattar fartygets inre anordningar (såsom tillträdesvägar, tillslutningsanordningar, skydd vid maskinella anordningar, personlig skyddsutrustning o. s. v.), bostäder, lastnings- och lossningsinrättningar, gasolanläggningar, brandskydd, transport av kemikalier m. m.

Förhållanden som rör tjänsteavtalet mellan arbetsgivaren och de ombordanställda regleras i 1963 års sjømannslov. Den är föremål för revision. I anslutning till sjømannsloven har utfärdats bestämmelser av vilka flera har till syfte att befrämja en lämplig rekrytering till sjömansyrket. Bland dessa bestämmelser märks de om obligatorisk introduktionskurs för pojkar som skall gå till sjöss första gången. Bestämmelserna avser pojkar under 17 år. De skall gå en kurs på tolv veckor vid vilken ges bl. a. viss yrkesutbildning. Vidare finns särskilda bestämmelser om skyddsåtgärder i fråga om yngre personer. Enligt dessa föreskrifter, som gäller personer under 20 år, skall den som inte har tidigare maritim skolutbildning ges vägledning om sjömansyrket av mönstringsförrättare innan tjänsteavtal ingås. På fartyget skall han genom befälhavarens försorg ges särskild introduktion i yrket med tonvikt på förhållandena på det aktuella fartyget. Han skall erbjudas särskilt stöd i sina personliga och fackliga angelägenheter. Särskild uppsikt skall ägnas åt hans hälsoförhållanden. Reglerna erbjuder också skydd mot att den unge kvarblir

i främmande hamn. I anslutning till lagen har även utfärdats bestämmelser om förvaring och användning av gifter på fartyg. Slutligen finns bestämmelser om läkarundersökning och mönstring som i allt väsentligt överensstämmer med motsvarande svenska bestämmelser.

Föreskrifter om besättningens storlek och kvalifikationer meddelas som tillämpningsföreskrifter till sjødyktighetsloven och utfärdas av den centrala myndigheten. Befälets kvalifikationer anges dock i lag.

1.4.1.2 *Gällande organisation för tillsynen*

Den offentliga tillsynen utövas av den centrala myndigheten, Sjøfartsdirektoratet med skipskontrollen. Den centrala administrationen finns i Oslo. Särskilt sjösakkunniga inspektörer finns på 20 platser och tekniska inspektörer på 17 platser längs den norska kusten. Särskilda sjösakkunniga inspektörer finns i London, Hamburg, Rotterdam, New York och Miami. Tekniska inspektörer finns i Helsingfors och Miami.

Tillsynen utövas med biträde av televerket, elektrisitetstilsynet, andra offentliga organ, de erkända klassificeringssällskapen och särskilda sakkunniga. Liksom i Sverige kan tillsynen på särskild anmodan även ske genom främmande länders myndigheter. Tillsynssystemets allmänna uppläggning överensstämmer med det svenska. De livsmedelshygieniska förhållandena ombord kontrolleras av de lokala livsmedelsmyndigheterna, för fartyg i inrikes fart genom myndigheten i hemorten och för andra fartyg genom myndigheten i den hamn som fartyget anlöper. Sådan tillsyn förekommer inte i utländsk hamn. Livsmedelsmyndigheten skall hålla skipskontrollen underrättad om vidtagna åtgärder.

1.4.1.3 *Föreslagen ordning för tillsynen*

Lagstiftningen om åtgärder mot yrkesfara på fartyg och den offentliga tillsynsorganisationen har setts över av Arbeidstilsynsutvalget for skip. Utredningen har framlagt förslag till åtgärder genom betänkandet (NOU 1973: 13) Offentlig arbeidstilsyn for skip. Utredningens förslag innebär, med förbigående av vad som anförs i fråga om fiske- och fångstfartyg, i korthet följande.

Utredningen har funnit att det bör etableras ett närmare samarbete mellan skipskontrollen/Sjøfartsdirektoratet och statens arbeidstilsyn/Direktoratet for arbeidstilsynet angående skyddet mot yrkesfara på fartyg. Särskild vikt läggs på säkerheten hos landgångar, tillträdesmedel, öppningar i däck, lyft- och transportinrättningar, belysning och liknande förhållanden. Statens arbeidstilsyn bör också enligt utredningens uppfattning kunna medverka i andra frågor där denna myndighet har särskild sakkunskap. Kontrollen från arbeidstilsynets sida bör ske stickprovsvis och ej omfatta fartyg i utländska hamnar. Med utgångspunkt från i Sverige rådande förhållanden föreslås därtill en viss arbetsfördelning mellan de två tillsynsmyndigheterna.

Utredningen anser att den offentliga kontrollen av norska fartyg i ut-

landet är otillräcklig och föreslår därför ökade resurser för att förbättra situationen.

Utredningen anser vidare att man bör överse bestämmelserna om användningen av skyddsutrustning, dvs. närmast skyldigheten att tillhandahålla respektive bruka sådan utrustning. Utredningen påtalar den svårighet som föreligger att inspektera fartygen i skyddsavseende när de ligger i hamn. Inspektörerna bör vid förrättningen i erforderlig utsträckning ägna sig åt frågor som rör användandet av personlig skyddsutrustning och liknande frågor.

Frågor om användningen av gifter i fartygsarbete bör ägnas uppmärksamhet, gällande bestämmelser härom bör ses över och kontrollen över efterlevnaden av dessa bestämmelser bör effektiviseras.

Även viss utbyggnad av läkarservicen för sjöfolk föreslås. Förslaget tar emellertid i första hand sikte på fiskets behov.

I fråga om arbetstiden till sjöss uttalar utredningen allmänt att lång arbetstid kan vara bidragande orsak till inträffade olyckor. Med hänvisning till pågående revisionsarbete beträffande arbetstidslagstiftningen tar utredningen ej närmare upp dessa frågor.

Mönstringsmyndigheternas kontrollerande verksamhet i fråga om sjömäns medicinska lämplighet, utländska sjömäns språkkunskaper och liknande frågor bör enligt utredningen göras så effektiv som möjligt.

Bestämmelser om skyddsombud och skyddskommittéer på fartyg bör tillkomma. Man anser det ej nödvändigt att föreskriva detta i lag utan bestämmelserna kan komma till uttryck i lagstiftning av lägre valör. Utredningen uppehåller sig vid skyddsombudens och skyddskommittéernas arbetsuppgifter och skyddsarbetets organisation. I allt väsentligt stämmer detta med i Sverige förekommande förhållanden.

Utredningen anser att ett särskilt offentligt organ med uppgift att handlägga frågor om förebyggande av yrkesskador på fartyg bör inrättas (vernekomité). Kommittén skall vara sammansatt av representanter från olika sakkunniga myndigheter och partsrepresentanter. Kommitténs funktion skall vara av rådgivande art och den skall ägna sig åt att utarbeta program för det olycksförebyggande arbetet. I vissa organisatoriska frågor är utredningen ej enig.

Utredningen lägger också fram vissa förslag till förbättring av olycksfallsstatistiken. Förslagen syftar till att göra statistiken bättre ägnad som underlag för åtgärder inom skyddet mot ohälsa och olycksfall. Utredningen fäster vikt vid att information om skyddsfrågor effektivt förs ut till fartygen och att program utarbetas för skyddsarbetet ombord. Utredningen framhåller också vikten av systematisk undervisning i skyddsfrågor vid de maritima läroanstalterna och vidare att ett utvidgat forskningsarbete rörande yrkesskador bör komma till stånd.

Tillsynen över lastnings- och lossningsanordningarna behöver förbättras men utredningen avstår från att framlägga förslag i detta avseende och förutsätter att Sjøfartsdirektoratet och Direktoratet for arbeidstil-

synet tillsammans och i samråd med andra berörda närmare överväger denna fråga.

1.4.2 Danmark

De grundläggande bestämmelserna om säkerheten på fartyg finns i Loven om tilsyn med skibe. Lagen är uppdelad i avsnitt som behandlar tillämpningsområdet, fartygs byggnad och utrustning, lastning och fribord, allmänna tjänste- och säkerhetsregler, tillsyn, tillsynsförrättningar, certifikat, förbud mot nyttjande, avgifter, allmänna bestämmelser och straffbestämmelser samt ikraftträdandebestämmelser. I anslutning till lagen förekommer flera olika kungörelser med detaljföreskrifter.

Lagen gäller generellt fartyg med en bruttodräktighet av 20 registerton eller mer. Mindre fartyg kan omfattas av lagen genom beslut i administrativ ordning. Sådant beslut har meddelats beträffande vissa fartyg som tillhör eller handhas av offentligt organ. I avsnittet om fartygs byggnad och utrustning ges ett antal ramföreskrifter som berör såväl fartygets sjövärdighet som skyddet mot ohälsa och olycksfall. I fråga om det senare kan nämnas att det föreskrivs att betryggande åtgärder skall vara vidtagna för att förebygga olyckor vid fartygets vanliga drift så att människor, då de uppehåller sig ombord eller beger sig till eller från fartyget, inte skadas annat än vid brist på tillbörlig försiktighet. Särskilda krav kan ställas på sådant material som kan orsaka skada då det saknas eller är bristfälligt. Uppehållsrum skall uppfylla de krav som kan härledas från behoven i fråga om storlek, inrättning, utrustning, belysning, ventilation, uppvärmning, underhåll och rengöring. Rummens dimensioner skall bestämmas med hänsyn till fartygets art och fartområde. Fartyg skall vara försett med läkemedel. Fartyget och dess anläggningar samt utrustning skall vara konstruerat och utfört så att det på rimligt sätt tas hänsyn till hygieniska förhållanden, de ombordvarandes välbefinnande och skyddet mot buller och andra störningar som kan inverka på hälsan.

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av de ovan återgivna rambestämmelserna meddelas i administrativ ordning. Dessa bestämmelser, som huvudsakligen återfinns i kungörelsen den 21 maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr, innebär ej någon detaljerad reglering av skyddet mot ohälsa och olycksfall.

Tillsyn sker genom direktören för statens skibstilsyn med biträde av skibsinspektörer och skibsynsmænd. Organisationen i vilka dessa tjänstemän ingår bestäms av Direktoratet for statens skibstilsyn. Som rådgivande organ finns ett skibstilsynsråd med representanter från rederinäringen, sjöpersonalen och varvsindustrin.

Tillsynen utövas genom besiktningsförrättningar som motsvarar de former för den offentliga tillsynen som finns i övriga nordiska länder.

Liksom i övriga nordiska länder finns i Danmark en särskild sjö-

manslag som upptar vissa bestämmelser om arbetarskydd och sociala förhållanden. I Danmark gäller sømandsloven av den 13 juni 1973. Lagen förutsätter inte — i motsats till den svenska sjömanslagen — att sjömannen är anställd i rederiet i andra fall än då detta särskilt anges i anställningsavtal. Huvudprincipen är följaktligen att sjömannen är fartygsanställd. I anslutning till sjömanslagen har utfärdats olika slag av bestämmelser av detaljkaraktär. Sålunda finns bestämmelser om läkarundersökning av sjömän samt om hälsovården ombord. De sistnämnda bestämmelserna — intagna i en kungörelse från år 1967 — innehåller bestämmelser om befälhavarens allmänna skyldigheter, då det gäller att förhindra uppkomst av yrkesskador, förgiftningar och sjukdomar och om proviantens förvaring och dricksvattenförsörjning. Även bestämmelser om skeppsläkare finns intagna i denna författning. I en kungörelse från år 1953 har meddelats bestämmelser om besättningens bostäder på fartyg.

1.4.3 Finland

I Finland regleras skyddet mot ohälsa och olycksfall på fartyg vid sidan av egentliga sjösäkerhetsbestämmelser genom en särskild lag, 1967 års lag om skydd i skeppsarbete. Denna lag kan sägas i stort motsvara tredje kapitlet i lagen om säkerheten på fartyg och denna lags tillämpningskungörelse. I lagen, som gäller alla fartygsstorlekar, återfinns sålunda regler om arbetsgivarens och arbetstagarens särskilda skyldigheter, tillverkarens ansvar och om skyddsombud. Regler om tekniska fordringar på fartygs utrustning m. m. återfinns i de egentliga sjösäkerhetsbestämmelserna. Till sin allmänna utformning motsvarar dessa de norska och svenska bestämmelserna.

Liksom i Sverige och Norge har frågor om ombordanställdas skydd mot yrkesfara varit under övervägande. I Finland har särskilt frågan om tillsynens effektivitet tilldragit sig uppmärksamhet. Man anser sig därvid ha kunnat konstatera att arbetarskyddsfrågorna fått stå tillbaka för de vanliga sjösäkerhetsfrågorna vid tillsynen av fartyg. I ett betänkande (1971: B87) avgivet av kommissionen för arbetarskyddsorganisationen, föreslogs att tillsynen över arbetarskyddet, som tidigare åvilade sjösäkerhetsmyndigheten, sjöfartsstyrelsen, skulle överföras på den allmänna arbetarskyddsförvaltningen. Genom ändring i lagen om skydd i skeppsarbete 1974 har tillsynen överförts till arbetarskyddsmyndigheterna. I praktiken innebär detta att tillsynen utövas under överinseende av arbetarskyddsstyrelsens transporttekniska byrå i anslutning till tillsynen över arbetarskyddet inom stuverifacket. En ökning av antalet inspektörer kommer att ske med anledning av de nya uppgifterna.

I samband med lagändringen har även införts en bestämmelse som ger statsrådet rätt att utfärda tillämpningsföreskrifter till lagen.

I Finland finns enligt föreskrift i lagen om skeppsarbete en särskild nämnd för behandling av frågor om skydd i skeppsarbete bestående av

representanter från såväl arbetarskydds- och sjösäkerhetsmyndigheterna som sjöarbetsmarknadens parter. Nämnden innehar en central ställning då det gäller att organisera skyddsarbetet på de finska fartygen.

Under år 1972 har tillsatts en utredning med uppgift att utarbeta förslag till ny arbetarskyddslag. Till denna lag skall i så stor utsträckning som möjligt sammanföras bestämmelser om arbetarskydd i andra lagar och då särskilt lagen om skydd i skeppsarbete.

2 Allmänna överväganden och förslag

2.1 Skyddsverksamheten ombord

2.1.1 Några huvuddrag i utvecklingen av skyddsarbetet ombord

I arbetslivet i land förekommer sedan flera decennier tillbaka ett reglerat samarbete mellan arbetsgivare och arbetstagare, i syfte att förebygga olycksfall och ohälsa i arbetet. Samarbetet har vuxit fram med stöd av lagstiftning och överenskommelse mellan arbetsmarknadens huvudorganisationer. Med viss förenkling kan sägas att samarbetet på 1940-talet vann erforderlig stadga mot bakgrunden av dels 1938 års ändringar i arbetarskyddslagen och dels den första centrala partsöverenskommelsen 1942 på arbetarskyddets område. Alltjämt är emellertid skyddssamverkan vid mindre och medelstora företag i många fall föga utvecklat. Parterna på arbetsmarknaden har inrättat Arbetarskyddsnämnden, med uppdrag att verka för effektivisering av den lokala skyddsverksamheten liksom av arbetarskyddet över huvud taget. Även centrala samarbetsorgan har inrättats inom olika branscher.

Av olika skäl dröjde det tills skyddsombudstanken vann insteg till sjöss. Mot bakgrund av det utredningsarbete som bedrevs kring den år 1949 ikraftträdda arbetarskyddslagen ägnades även uppmärksamhet åt arbetarskyddet ombord. Detta ledde bl. a. till att år 1952 i tillsynsförordningen, som utgjorde tillämpningsföreskrifter till den då på området centrala lagen om tillsyn å fartyg, infördes en bestämmelse av innehåll att det på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 registerton bör finnas ett eller flera skyddsombud för manskapet.

Vid denna tid bildades även Sjöfartens arbetarskyddsnämnd av parterna på sjöarbetsmarknaden. Nämnden har till uppgift att främja intresset för skyddsfrågor och bedriva upplysningsverksamhet. Nämnden har särskilt de senaste åren vidgat och fördjupat innehållet i sin verksamhet.

Vid tillkomsten av lagen om säkerheten på fartyg ansåg man att så långt speciella förhållanden inom sjöfarten tillåter låta arbetarskyddslagens principer gälla på fartygen. Huvudstadgandena i arbetarskyddslagen om samverkan mellan arbetstagare och arbetsgivare överfördes därför även till lagen om säkerheten på fartyg. Även om lagen om säkerheten på fartyg på dessa punkter redovisar samverkansreglerna

summariskt i jämförelse med arbetarskyddslagen var avsikten att skyddsarbetet skulle bedrivas enligt samma grunder som i land. Även parterna på sjöarbetsmarknaden var av denna åsikt fastän det avtal i frågan som ingåtts dem emellan ej reglerar förhållanden så ingående som motsvarande avtal på arbetsmarknaden till lands. Skyddsombudsverksamheten på fartyg har inte fått avsedd omfattning. De praktiska betingelser under vilka ett skyddsombud ombord bedriver sin verksamhet gör det också svårare för honom att verka i jämförelse med kollegan i land.

2.1.2 Gällande bestämmelser

I det föregående har antytts att lagen om säkerheten på fartyg endast summariskt återger arbetarskyddslagens samverkansregler.

I motsats till arbetarskyddslagen har i lagen om säkerheten på fartyg lagstiftningens allmänna målsättning ej utvecklats genom uttryckliga föreskrifter.

I förarbetena till lagens samverkansregler uttalas emellertid att dessa bygger på samma förutsättningar som gäller för motsvarande bestämmelser i arbetarskyddslagen. Någon avvikelse från samverkansreglernas allmänna målsättning enligt arbetarskyddslagen kan därför inte anses avsedd. Det får också förutsättas att samverkansreglerna, fastän inplacerade i det kapitel som särskilt behandlar skyddet mot ohälsa och olycksfall, även omfattar andra förhållanden som avser att trygga säkerheten för de ombordvarande, t. ex. brandskydd, livbåtar och liknande räddningsutrustning samt tillämpningen av vissa fribordsregler.

Enligt 3 kap. 8 § lagen om säkerheten på fartyg skall på fartyg med minst fem ombordanställda, bland de ombordanställda utses ett eller flera skyddsombud att företräda dem i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Reservation görs emellertid för det fall särskilt förhållande berättigar till undantag. Om det är påkallat bör emellertid skyddsombud utses även på fartyg med mindre antal ombordanställda än fem. Val av skyddsombud förrättas av de ombordanställda. I motsats till arbetarskyddslagen finns ingen hänvisning till eventuell medverkan av facklig organisation.

Lagen innehåller ingen bestämmelse om utseende av huvudskyddsombud. I partsöverenskommelsen har emellertid huvudskyddsombudsinstitutionen tagits upp. Lagen innehåller ej regler om regionala skyddsombud. Behov av sådana ombud torde ej ansetts föreligga inom sjöfarten.

Någon påföljd för underlåtenhet att utse skyddsombud finns inte föreskriven. Om de ombordanställda ej finner anledning till att utse skyddsombud faller frågan. Det har ej ansetts lämpligt att fartygets befälhavare får utse skyddsombud. Att bedömandet av om särskilt förhållande berättigar till undantag tillkommer de ombordanställda, ej arbetsgivaren, framgår av förarbetena till arbetarskyddslagen.

Frågan om skyddsombudens utbildning berörs inte i lagen. Denna

fråga berördes ej heller i arbetarskyddslagen före 1973 års ändringar. Saken behandlades emellertid i ett uttalande i skolningsfrågan av SAF och LO. Sjöfartens organisationer har ej gjort något liknande uttalande. Inom sjöfartens arbetarskyddsnämnd har emellertid utbildningsfrågorna på senare tid skjutits i förgrunden och särskilda kurser för skyddsombud och arbetsledare i arbetsmiljöfrågor genomförs numera av nämnden.

I 9 kap. 6 och 7 §§ tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg finns bestämmelser om skyddsombudens uppgifter.

Bestämmelserna visar i allt väsentligt överensstämmelse med lydelsen av 64 § arbetarskyddslagen före 1973 års ändringar. Ombudet skall skaffa sig noggrann kännedom om skyddsförhållandena ombord. Han skall verka för sundhet och säkerhet i arbetet och söka vinna övriga ombordanställdas medverkan härtill. Skyddsombudet skall ta del av fartygets tillsynsbok samt meddelanden och anvisningar rörande skyddsförhållanden som meddelas av tillsynsmyndighet eller arbetsgivaren.

Finner skyddsombud att viss skyddsåtgärd bör vidtas skall han göra muntlig eller skriftlig framställning därom till befälhavaren. Befälhavaren skall utan dröjsmål lämna besked med anledning av framställningen. Bestämmelsen anvisar skyddsombudet att påkalla ingripande av tillsynsmyndighet om inte framställningen beaktas inom skälig tid. Från skyddskommittén kan ombudet påkalla direkt behandling inom kommittén av ärende som är av större vikt. Det ursprungliga syftet med skyddsombud var att ombudet skulle vara de anställdas kontaktman med tillsynsmyndigheten. Detta återspeglas i 1 kap. 6 § tillämpningskungörelsen som säger att förrättningsman vid tillsyn skall sätta sig i förbindelse med bl. a. skyddsombudet. Som förut sagts antecknas åtgärder, som påkallas vid inspektion, i fartygets tillsynsbok vilken är tillgänglig för skyddsombudet.

I fråga om skyddsombudens möjligheter att medverka i skyddsarbetet innehåller den av partsorganet Sjöfartens arbetarskyddsnämnd fastställda instruktionen för skyddsombud vissa regler som ger skyddsombudet rätt att närvara vid förrättning som verkställs av skyddskommitté eller tillsynsmyndighet samt vid undersökning som företas av arbetsledningen med anledning av olycksfall eller tillbud härtill. Enligt instruktionen har skyddsombudet därutöver ålagts flera olika uppgifter inom skyddet mot ohälsa och olycksfall. Det får anses förutsatt att dessa skall kunna utföras på arbetstid men uttryckliga regler om ledighet för uppdraget och liknande bestämmelser saknas. Allmänt föreskrivs att skyddsombudet skall fullgöra sina funktioner på sådant sätt, att minsta möjliga intrång sker i hans arbete ombord.

I 3 kap. 10 § lagen om säkerheten på fartyg ges bestämmelser som syftar till att säkerställa skyddsombudens ställning i arbetslivet. Skyddsombud får inte enligt bestämmelserna hindras att fullgöra sina uppgifter.

Det anges särskilt att arbetstagare inte får ges försämrade arbetsförhållanden därför att han utsetts till skyddsombud eller i anledning av hans verksamhet som skyddsombud. Ombudet får ej heller av sådan orsak ges försämrade arbetsvillkor eller skiljas från tjänsten. Som påföljd för sådana åtgärder föreskrivs dels skadeståndsskyldighet, som kan drabba såväl arbetsgivare och arbetsledare som arbetskamrater, dels ogiltighet av avtalsuppsägning och annan dylik rättshandling. Lagen hänvisar vidare till påföljdsbestämmelserna i 42 § andra stycket och 44 § arbetarskyddslagen, vilka innehåller regler om bedömningsgrunder för skadeståndets storlek och om rättegången. Enligt lagen om säkerheten på fartyg skall talan vara väckt inom två år från avslutandet av de rättsstridiga åtgärderna. Tiden för talans väckande är längre än den som gäller till lands. Påföljdsreglerna har utformats efter förebilder i lagen om förenings- och förhandlingsrätt. Inget mål enligt dessa bestämmelser har hittills handlagts av arbetsdomstolen. I landbestämmelserna finns regler om hur skyddsarbetet bör organiseras från arbetsgivarens sida. Det anges vidare att arbetsgivaren skall tillse att arbetsledare och övriga arbetstagare medverkar i skyddsarbetet. Arbetsgivaren skall också söka samråd med skyddsombuden i skyddsfrågor. Sådana regler har inte intagits i lagen om säkerheten på fartyg. På ett fartyg är det genom andra regler klarlagt att befälhavaren är redarens representant i alla angelägenheter och är ansvarig för säkerheten ombord. Av denna anledning torde de rent organisatoriska reglerna ha kunnat uteslutas. Det är emellertid tveksamt på vilken grund de övriga bestämmelserna uteslutits.

Enligt 3 kap. 9 § skall på fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst 25 personer finnas en skyddskommitté sammansatt av företrädare för redaren och skyddsombud. Om det är påkallat bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg. Fartygssäkerhetslagstiftningen innehåller därutöver inte något närmare om skyddskommitténs verksamhet. Av den allmänna målsättningen som angetts i lagens förarbeten och berörts i det föregående får emellertid anses framgå, att avsikten varit att skyddskommittéerna ombord skall verka på samma sätt som de i land. Parterna på sjöarbetsmarknaden har i gemensamt publicerade broschyrer om skyddsarbete anlagt detta betraktelsesätt. Som ordförande i kommittén fungerar befälhavaren eller den han utser därtill. Om annan ansvarig arbetsledare av arbetsgivaren utsetts att ha uppsikt över säkerheten och sundheten ombord skall denna ingå i kommittén och företrädesvis vara ordförande. Skyddskommitténs huvuduppgift är att företa översyn av fartyget och att följa upp fartygets skyddsfrågor.

Sjöarbetsmarknadens parter har tillsammans med sjöfartsverket utarbetat två handledningar för det praktiska skyddsarbetet. Vissa tecken tyder emellertid på att skyddsombudsinstitutionen ej genomförs på fartygen i önskvärd omfattning.

Enligt de anvisningar som gäller för tillsynsboken skall denna innehålla uppgift om valda skyddsombud och utsedda skyddskommittéer. Det åligger tillsynsmyndigheten att på grundval av uppgifter från befälhavaren hålla boken aktuell. Enligt gällande föreskrifter om förandet av skeppsdagbok skall uppgift om val av skyddsombud införas även i denna. Det åligger också tillsynsmyndighet att sätta sig i förbindelse med skyddsombud vid förrättning. Ofta nog — statistik föreligger inte för tiden före 1973 — har man funnit att skyddsombud inte funnits. För att nå bättre överblick över situationen och inte minst för att nå bättre kontakt med skyddsombuden har val av sådana börjat registreras sedan 1972/73. Registreringen har inrättats i samarbete mellan sjöarbetsmarknadens parter och sjöfartsverket. Registreringen utvisar att i december månad 1974 uppgick antalet skyddsombud till omkring 1 500.

2.1.3 Överväganden och förslag

Lagstiftningen om säkerheten på fartyg ålägger i första hand redaren att skapa säkra och sunda förhållanden i fartygsarbetet. Dessutom åvilar detta, med stort inslag av självständighet, befälhavaren och även maskinchefen inom hans ansvarsområde.

Skyddsarbetet fordrar emellertid också de ombordanställdas medverkan. Sedan 1956 samverkar Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer i skyddsfrågor, bl. a. genom gemensamt engagemang i Sjöfartens arbetarskyddsnämnd. Sedan 1974 deltar även Rederiföreningen för mindre fartyg och Sveriges fiskares riksförbund i nämndens verksamhet.

Arbetsmiljöutredningen har framhållit att samarbetet erbjuder de anställda möjligheter till inflytande över arbetsmiljön och att det är under kontinuerlig utveckling med avseende på såväl innehåll som former. Det finns därför enligt arbetsmiljöutredningen anledning att fortsätta utbyggnaden av samverkanssystemet och därmed möjligheterna till ökat medinflytande för de anställda i arbetsmiljöfrågor. Enligt arbetsmiljöutredningen syns vidare en utbyggd lagreglering i ämnet kunna ge stöd åt och värdefulla garantier för en sådan utvecklingslinje varigenom också grunden läggs för att förverkliga arbetarskyddets ökade ambitioner över ett vidgat verksamhetsområde.

Fartygsmiljöutredningen konstaterar för sin del att arbetslivet till sjöss genom lagstiftning och avtal mellan parterna söker närma sig förhållanden i land och att detta är ett förhållande som eftersträvas av de ombordanställda och möter gensvar från redarnas sida. Det är angeläget för ett framgångsrikt skyddsarbete att verksamheten inom rederierna organiseras så att skyddsfrågor som uppkommer på fartygen kan tas om hand på effektivt sätt. Uppenbara praktiska svårigheter, nämligen fartygens bortovaro från hemlandet, försvårar emellertid kontakten med rederierna och med tillsynsmyndigheten och partsorgan. Ett välutvecklat

skyddsarbete på fartygen framstår därför som betydelsefullt för att förebygga ohälsa och olycksfall i fartygsarbetet.

Tillsynsorgan med tillräckliga resurser för rådgivning och upplysning och effektivt ingripande vid behov därav är i många fall en förutsättning för ökat inflytande för de anställda vid utformningen av arbetsmiljön. De åtgärder som sjöfartsverket vidtagit i fråga om sjöfartsinspektionens organisation och resurser har ett klart samband med strävandena att på olika sätt stärka detta inflytande.

I inledningen har angetts några uppgifter om antalet skyddsombud m. m. Till detta kan fogas att skyddsarbetets omfattning skiftar mellan olika fartyg. Särskilt på de mindre fartygen är skyddsarbetet ofta mindre väl utvecklat. Det skall dock inte förnekas att påtagliga svårigheter föreligger att organisera ett praktiskt fungerande skyddsarbete i den mindre sjöfarten. För att råda bot på detta föreslår utredningen en organisation som lånat drag från den i land förekommande regionala skyddsombudsverksamheten. Detta utvecklas närmare under 2.2.3.

I den allmänna debatten om arbetslivets villkor har krävts att arbetstagarna skall beredas större inflytande över sina arbetsförhållanden. Härvid har särskilt skyddsombudens position uppmärksammats. Man har ansett att skyddsombudens ställning bör stärkas, och behovet av ökad utbildning för skyddsombuden har understrukits. Inom arbetslivet i land har enighet uppnåtts om att man bör få till stånd en allmän höjning av nivån i fråga om skyddsförhållanden och arbetsmiljö över huvud taget. De anställdas inflytande över arbetsmiljön framstår i detta sammanhang som ett värde även såtillvida som att möjligheten att påverka miljön kan ge ökat engagemang vid fullgörandet av arbetsuppgifterna i övrigt. 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen har säkrat de anställdas inflytande över arbetsmiljöfrågorna genom fördjupning av samverkansreglerna m. m.

De i korthet återgivna grunddragen hos strömningarna inom det allmänna arbetslivet har också giltighet för sjöfarten. De ombordanställda har på olika sätt givit uttryck för samma uppfattningar som de landanställda och inom sjöfartsnäringen är man också enig om att samma principer som gäller för arbetslivet i land skall komma till uttryck på fartygen.

Mot bakgrund av rådande förhållanden inom arbetslivet i land lägger därför fartygsmiljöutredningen fram förslag om ändringar i lagstiftningen om säkerheten på fartyg, varigenom samverkansreglerna delvis ändras och fördjupas till sitt innehåll.

2.2 Utbildningsfrågor m. m.

2.2.1 Allmänna synpunkter

Arbetsmiljöutredningen har framhållit att strävan mot bättre arbetsmiljöer främjas om så många som möjligt av dem som är sysselsatta

i arbetslivet har goda kunskaper om arbetarskyddet. Med ökade kunskaper följer engagemang i arbetsmiljöfrågorna och dessutom förutsättning för aktiva insatser och samarbete på arbetsplatserna. Självklart har detta lika stor giltighet för de ombordanställda som för dem som har sitt arbete i land.

Det är dessutom viktigt även för de ombordanställda att kunskaper om arbetsmiljön kan inhämtas redan i de grundläggande skolformerna. Arbetsmiljöutredningen har närmare uppehållit sig vid de allmänna utbildningsfrågorna och dessa förbigås därför här.

2.2.2 Särskild yrkesutbildning

2.2.2.1 *Allmänt*

Arbetsmiljöutredningen har särskilt framhållit vikten av att de grupper som skall ägna sig åt projekterings-, planläggnings- och konstruktionsuppgifter får fördjupad utbildning om arbetslivet och dess miljöfrågor.

Arbetsmiljöutredningen konstaterar också att den undervisning i arbetsmiljöfrågor som nu förekommer i anslutning till allmän utbildning och yrkesutbildning inte tillgodoser de anspråk som måste ställas. Fartygsmiljöutredningen har inte anledning att närmare uppehålla sig vid dessa frågor men vill peka på vikten av att utbildningen av skeppsbyggnadsingenjörer vid de tekniska läroanstalterna ges ett sådant innehåll att fartygsmiljöfrågorna får den behandling som motiveras av den ökade betydelse som dessa frågor fått.

2.2.2.2 *Sjöpersonalens utbildning*

Särskild utbildning för sjöpersonal bedrivs vid sjöbefäls- och sjömansskolorna.

Vid sjöbefälsskolorna meddelas undervisning om arbetsmiljöfrågor i anslutning till tekniska ämnen, t. ex. sjömanskap och maskinlära och i anslutning till ämnet arbetsledning. Arbetsmiljöfrågorna kan sägas i stort sett omfatta visst tekniskt arbetarskydd samt orientering om arbetsledningens ansvar för skyddsfrågorna. Stor vikt har därvid lagts vid innehållet i gällande anvisningar och föreskrifter. Lämplig litteratur av översiktlig art saknas tyvärr f. n. I sjömansskolorna bedrivs arbetsmiljöundervisning endast i anslutning till den vanliga undervisningen. Det är väsentligt att undervisningen i arbetsmiljökunskap fyller nutida anspråk i vad avser innehåll och omfattning.

Utredningen Sjöpersonalens utbildning (UTSJÖ) har i oktober 1973 avgivit delbetänkandet UTSJÖ 1, som behandlar utbildningen av ombordanställda i icke arbetsledande ställning. UTSJÖ ger i sitt betänkande förslag till förbättrad arbetsmiljöutbildning för denna kategori av ombordanställda. Även i sitt fortsatta arbete kommer utredningen att beakta behovet av bättre utbildning i arbetsmiljökunskap. Fartygsmiljöut-

redningen förutsätter därför att arbetsmiljöfrågorna kommer att beaktas i behövlig omfattning inom sjöpersonalutbildningen och avstår från att framlägga förslag i detta avseende.

2.2.3 Utbildning av skyddsombud m. fl.

Fartygsmiljöutredningen föreslår i detta delbetänkande flera åtgärder som syftar till att förbättra skyddsarbetet på fartygen. En väl fungerande skyddsverksamhet på fartygen — och i rederierna, inom vilka olika skyddsfrågor på fartygen skall följas upp — förutsätter utbildning av olika personalgrupper i skyddsorganisationen.

En förstärkt utbildning ger också förutsättningar för de ombordanställda att påverka fartygens utformning i arbetsmiljöförbättrande riktning.

Sjöarbetsmarknadens parter är medvetna om detta och inom Sjöfartens arbetarskyddsnämnd har man börjat ägna utbildningsfrågorna ingående uppmärksamhet. Svenska sjöfolksförbundet har under årens lopp haft kurser (3 kurser per år) vid vilka skyddsfrågor praktiskt och teoretiskt genomgåtts. Sjöfartsverket har genom anslag och medverkan av tjänstemän stött denna kursverksamhet. På senare tid har också Sveriges redareförening och enskilda rederier anordnat konferenser och liknande sammankomster med ombordanställda där skyddsfrågor berörts. Vidareutbildningskurser om brandskydd och kemikalietransporter som anordnas av sjöfartens brandskyddskommitté och sjöfartens tankfartygsoperativa kommitté, vilka är samarbetsorgan mellan parternas organisationer och sjöfartsverket m. fl., har också sin givna betydelse för att belysa skyddsfrågor på fartyg.

Utbildningsbehovet är emellertid stort. Det avser i första hand skyddsombud men också arbetsledare, tjänstemän hos rederierna och fackföreningsfunktionärer m. fl. Sjöfartens speciella förhållanden medför stora svårigheter att nå alla skyddsombud, särskilt på grund av avstånden till landbundna utbildningsresurser. Det numera nästan allmänt tillämpade systemet med avlösning (växeltjänstgöring) av fartygsbesättningarna är emellertid ägnat att underlätta kontakten med utbildningsmöjligheterna vilket bör beaktas vid utbildningens utformning. Utbildningsinsatserna bör alltså förstärkas med hänsyn till nu angivna förhållanden. Utbildningsfrågornas vikt motiverar att, liksom skett i arbetarskyddslagen genom 1973 års ändringar, en grundläggande bestämmelse som innebär att arbetsgivare och arbetstagare gemensamt svarar för utbildningen av skyddsombud, intas i lagen om säkerheten på fartyg. De närmare formerna för utbildningens bedrivande bör inte regleras i lag.

Inom arbetarskyddsstyrelsen har bildats en utbildningsdelegation med uppgift att ange riktlinjerna för utbildningens innehåll och att verka för samordning av utbildningsverksamheten och för att erforderliga kurser kommer till stånd.

Arbetsmiljöutredningen har uttalat att den grundutbildning som samtliga skyddsombud bör genomgå bör vara likvärdig för alla yrkeskategorier. Utöver grundutbildningen bör enligt arbetsmiljöutredningen också anordnas viss vidareutbildning på olika nivåer med fördjupad utbildning i bl. a. den tekniskt förebyggande verksamheten. Den sistnämnda utbildningen kan givetvis inte göras enhetlig över hela arbetslivet utan bör anpassas till de särskilda förhållanden i arbetsmiljöavseende som gäller inom olika branscher.

Dessa allmänna synpunkter äger även tillämpning på sjöfarten. Det praktiska genomförandet av utbildningen kommer dock sannolikt att ställa större krav än som förväntas för de landanställda. Kraven kommer också att bli speciella med hänsyn till de förhållanden som råder inom sjöfarten med sina "rörliga arbetsplatser". Arbetsmiljöfrågornas anknytning till fartygstekniska och andra särskilda sjöfartsförhållanden gör också att kurserna i många avseenden måste avvika från dem som kommer att anpassas till de landanställdas behov.

Övervägande praktiska behov, omnämnda i det föregående, talar för att kurserna bör anordnas som internatkurser.

Viss utbildning, närmast av kompletterande natur, kan meddelas via bild- och ljudkassetter som distribueras till fartygen. Ett system med bildkassetter (TV) håller f. n. på att byggas upp för sjöfartens del. Utredningen finner det angeläget att understryka betydelsen av denna utbildningsform.

I detta sammanhang vill utredningen också framhålla vikten av att utbildningen genomförs skyndsamt, så att en effektiv skyddsorganisation kan träda i kraft snarast möjligt.

Fartygsmiljöutredningen anser det emellertid angeläget att de kunskaper och erfarenheter som finns beträffande skyddsombudsutbildning i allmänhet kommer sjöfarten till del vid utbildningen av de ombordanställda. De gemensamma utgångspunkterna för arbetarskyddslagen och lagen om säkerheten på fartyg samt för arbetsmiljöfrågorna i övrigt talar också härför. I den utbildningsdelegation som skapats inom arbetarskyddsstyrelsen kommer också att ingå experter som företräder såväl pedagogiskt som allmänt tekniskt kunnande. Denna expertis bör också kunna utnyttjas för sjöfartens behov.

Av dessa anledningar anser fartygsmiljöutredningen att utbildningsdelegationen inom arbetarskyddsstyrelsen bör ges en sådan sammansättning och inriktning att även sjöfartens utbildningsbehov blir tillgodosett. Särskilt bör delegationen undersöka vilka av sjöfartens utbildningsbehov som kan och bör lösas gemensamt med de landanställdas.

Någon anledning att bilda en särskild utbildningsdelegation för sjöfartens behov anser utredningen inte föreligga om utredningens förslag härovan genomförs. En särskild delegation skulle medföra en resursdubblering som bör undvikas och de särskilda sjöfartsfrågor som

lämpligen inte bör behandlas i utbildningsdelegationen kan med fördel behandlas i Sjöfartens arbetarskyddsnämnd i vilken förutom parterna också sjöfartsverket är representerat. Till nämndens sammanträden kan, då ärendena föranleder det, även inbjudas företrädare för arbetarskyddsstyrelsen.

Fartygsmiljöutredningen vill i detta sammanhang peka på det arbete med planering av skyddsombudens utbildning som nu inletts inom Sjöfartens arbetarskyddsnämnd samt på det arbete som sedan länge bedrivits på utbildningssidan av Svenska sjöfolksförbundet, Sjöfartens brandskyddskommitté och av Sjöfartens tankfartygsoperativa kommitté. I det arbete som inletts inom Sjöfartens arbetarskyddsnämnd söker man tillgodogöra sig de kurserfarenheter och det utbildningsmaterial som utarbetats inom arbetarskyddsnämnden, dvs. landarbetsmarknadens centrala partsorgan på arbetsmiljöns område. Fartygsmiljöutredningen finner det angeläget att den erfarenhet i utbildningsfrågor på arbetarskyddets område som finns inom denna nämnd och fackförbunden m. fl. tas till vara och utvecklas. Möjligheterna till samordning av dessa olika utbildningsaktiviteter bör utnyttjas.

Kostnaderna för skyddsombudens utbildning bör liksom i land i princip falla på arbetsgivarna.

2.2.4 Vidgade uppgifter för arbetarskyddsfonden m. m.

Genom beslut vid 1971 års riksdag har införts en särskild arbetarskyddsavgift som skall bidra till vidgade insatser för en förbättrad arbetsmiljö. Avgiften har utgjort 0,05 % av samma löneunderlag som gäller för avgiften till yrkesskadeförsäkringen. Av denna avgift har 0,02 % utgjort bidrag till statens kostnader för arbetarskyddsverkets verksamhet, medan 0,03 % tillförs en arbetarskyddsfond för att användas för bidrag till forskning, utbildning och information inom arbetsmiljöområdet. Under år 1973 beräknas fonden ha tillförts ca 24 milj. kr. Fr. o. m. den 1 januari 1974 höjdes arbetarskyddsavgiften till 0,10 %. En fjärdedel av avgiften belöper på arbetarskyddsverket och tre fjärdedelar på arbetarskyddsfonden. Avgift till arbetarskyddsfonden erläggs även av sjöfartens arbetsgivare enligt de nämnda grunderna.

Reformsträvandena inom arbetslivet har även medfört vidgade uppgifter för arbetarskyddsfonden.

Mot bakgrunden av arbetsmiljöutredningens förslag om att utbildning av skyddsombud bör bekostas genom kollektiva avgifter har, genom ändring i instruktionen (1971: 803) för styrelsen för arbetarskyddsfonden, bestämts att fondens bidragsgivning även skall avse organisations- och företagsutbildning av skyddsombud m. fl. Bidragsgivningen kommer även att avse kostnaderna för de regionala skyddsombudens verksamhet för viss utbildning av personal inom företagshälsovården samt för utbildning i samband med genomförandet av

riksdagens beslut om styrelserepresentation för de anställda i aktiebolag och ekonomiska föreningar.

Med hänsyn till den ökade satsning på arbetsmiljön på fartygen som bör bli följden av fartygsmiljöutredningens förslag vill utredningen understryka vikten av att fondens bidragsgivning kommer att tillgodose sjöfartens speciella behov. Särskilda anspråk på medel hänger samman med att en betydande del av utbildningen av skyddsombud måste ske genom internatkurser i land och genom produktion av instruktionsfilm som skall utnyttjas vid den undervisning ombord som bedrivs med hjälp av TV-kassetter.

Som framgått ovan avser en viss del av arbetsgivaravgiften bidrag till statens kostnader för arbetarskyddsverket. Utredningen utgår från att viss del av de medel som härrör från rederibolagens arbetsgivaravgifter även kommer sjöfartsverkets verksamhet på arbetsmiljöns område tillgodo.

3 Specialmotivering till författningsförslagen

3.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

1 kap. 7 §

Bestämmelsen har med förebild från arbetarskyddslagen kompletterats med föreskrift om biträdes- och upplysningsskyldighet för hälsovårdsnämnd och sjömansläkare. I tillsynsarbetet kommer sjöfartsinspektionen i kontakt med hygieniska och medicinska frågor. I sådana fall har sjömansläkare och tjänstemän vid hälsovårdsnämnd anlitats som konsulter. Det synes naturligt att dessa experter har plikt att biträda tillsynsmyndigheten och skyldigheten bör komma till uttryck i lagen. Med sjömansläkare förstås läkare som bemyndigats av socialstyrelsen att utfärda de särskilda läkarintyg som föreskrivits för sjömän.

1 kap. 9 §

Med hänsyn till de utökade befogenheter som föreslås för skyddsombud och skyddskommitté och den vidgade insyn för skyddsombud och ledamot i kommittén som kan följa därav bör enligt utredningens uppfattning för dem införas tystnadsplikt i vissa avseenden. Det bör sålunda åligga skyddsombud och ledamot av skyddskommitté att inte obehörigen yppa eller nyttja vad han under uppdraget erfarit om yrkeshemlighet, arbetsförfarande, affärsförhållande, enskilds personliga förhållande eller förhållande av betydelse för landets försvar. Motsvarande bestämmelser om tystnadsplikt för arbetslivet i land finns i arbetarskyddslagen, 51 §. Att viss tystnadsplikt åvilar skyddsombud och leda-

mot i skyddskommitté bör ytterligare bidra till att stärka skyddsombuds och skyddskommittés ställning och handlingsmöjligheter.

Brott mot tystnadsplikten kan medföra påföljd enligt 10 kap. 10 § i lagen om säkerheten på fartyg, jfr 68 § arbetarskyddslagen. Straffet är böter eller fängelse. Påföljd förutsätter att tystnadsplikten åsidosatts med uppsåt eller av oaktsamhet. Påföljd skall således inte drabba t. ex. skyddsombud som sprider en uppgift som omfattas av tystnadsplikten om han inte insett eller bort inse att uppgiften var av denna natur.

Enligt 51 § andra stycket arbetarskyddslagen har tystnadsplikten utsträckts att även gälla ledamot i styrelse för lokal facklig organisation med avseende på vad denne erfarit av skyddsombud eller ledamot i skyddskommittén som utsetts av organisationen. Denna regel som ej förekom i arbetsmiljöutredningens förslag tillkom i samband med propositionsarbetet och hade till bakgrund önskemål från fackligt håll att få klargjort att tystnadsplikten inte får medföra inskränkningar i möjligheterna för skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté att rådgöra fullt ut i arbetarskyddsfrågor med styrelsen för den fackliga organisation som utsett honom.

Fartygsmiljöutredningen ifrågasätter om det nämnda syftet att vinna klarhet rörande samrådsmöjligheterna bör tillgodoses genom en lagregel som utvidgar sekretessplikten till en ytterligare personalkategori. I nästan all samverkan inom slutna grupper av personer, t. ex. i bolagsstyrelser, nämnder av skilda slag eller offentliga kommittéer, förekommer hemligt material som inte obehörigen får delges utomstående. Grundregeln att hemliga uppgifter stannar inom den trängre kretsen är viktig för att främja ett fritt informationsutbyte, en allsidig diskussion och den oreserverade öppenhet mellan de samverkande som är en förutsättning för ett gott samarbete på lika villkor. Görs undantag från regeln av innebörd att hemliga uppgifter kan spridas vidare under vissa förutsättningar och förbehålls undantaget viss kategori av medverkande personer placeras dessa personer i en särställning, som kan motverka den öppenhet som eftersträvas. Det bör därför föreligga synnerligen starka skäl för en särreglering av det slag som införts i 51 § andra stycket arbetarskyddslagen. Fartygsmiljöutredningen finner inte att sådana skäl föreligger när det gäller skyddsarbetet ombord på fartygen. Behovet av samråd med utomstående är självfallet inte någonting unikt för skyddsombud och ledamöter av skyddskommitté. Det är ett i och för sig helt naturligt förhållande att den som i situationer som de nu aktuella är underkastad tystnadsplikt utan hinder av denna har överläggningar med utomstående i frågor som berörs av sekretessskyddet. Erfarenhetsmässigt föreligger det inga svårigheter att ge sådant samråd en form som inte röjer hemliga uppgifter. Det har hittills inte funnits något behov av att i lag närmare reglera i vilken utsträckning och i vilken form material som är hemligt får utnyttjas i förtroligt

samråd utanför kretsen av personer som är uttryckligen underkastade tystnadsplikt. Bedömningen har varit en omdömesfråga som vederbörande fått ta ställning till på eget ansvar. Att frångå denna ordning därför att skyddsombuden har anledning att rådgöra i skyddsfrågor med fackliga företrädare, framstår ej som motiverat. Det är uppenbarligen ytterst sällsynt att samråd i en arbetarskyddsfråga rörande säkerheten ombord berör företagshemligheter. Skulle detta någon enstaka gång bli fallet finns det ingen anledning att anta annat än att skyddsombudet på eget ansvar skall kunna ta upp saken med fackliga företrädare på ett sätt som skyddar företaget mot obehörigt yppande av skyddsvärda hemligheter.

De ombordanställdas förtroendemän i skyddsarbetet ombord kommer därför inte att möta några praktiska inskränkningar i möjligheterna att i arbetarskyddsfrågor rådgöra fullt ut med fackliga representanter eller andra som kan bistå dem i arbetet. Behovet av lagstiftning på detta område blir inte större därför att den demokratiska utvecklingen nu ger företrädare för de anställda ett inflytande på företagsamheten, som de tidigare saknat.

1 kap. 10 §

Bestämmelser med i viss mån liknande innehåll finns sedan gammalt i arbetarskyddslagen (52 §). Bestämmelserna som fått en vidare syftning vid den senaste ändringen av arbetarskyddslagen avser att ge arbetarskyddsmyndigheten informationsunderlag beträffande uppkomsten av hälsorisker i arbetslivet.

En motsvarande bestämmelse saknas i lagen om säkerheten på fartyg. Den ombordanställde är emellertid utsatt för yrkesrisker av olika slag, från vilka eventuella skador kan tänkas visa sig först efter relativt lång tid. Som exempel kan nämnas yrkesrisker, som är förbundna med transport av kemikalier och användningen av kemikalier i fartygsarbete, eller på grund av inflytande från buller m. m.

Utredningen anser därför att bestämmelser om läkares informationsplikt bör inflyta i lagen om säkerheten på fartyg. Av naturliga skäl bör skyldigheten att rapportera i första hand begränsas till att omfatta de läkare som mera regelbundet kommer i kontakt med ombordanställda.

Det förutsätts att sjöfartsverket, arbetarskyddsstyrelsen och socialstyrelsen, vilka har ett gemensamt ansvar på detta område, tillsammans utarbetar närmare bestämmelser för rapporteringen.

3 kap. 2 §

Med den vikt utredningen lägger vid skyddsarbetet på de enskilda fartygen har det ansetts motiverat att underlätta detta genom att fartygen inrättas härför. Även föreningsverksamheten ombord har stor

betydelse för de ombordanställdas trivsel och möjligheter bl. a. att aktivt forma fartygsmiljön. Utredningen föreslår därför ett tillägg till förevarande paragraf innebärande att på fartyg skall i erforderlig omfattning också finnas särskilt inrättade utrymmen för förenings- och skyddsverksamhet. Det föreslagna tillägget står i god överensstämmelse med bestämmelsen i 3 § lagen (1974: 358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen, enligt vilken facklig förtroendeman skall ges tillfälle att på arbetsplatsen disponera lokal eller annat utrymme, som erfordras för det fackliga uppdraget.

Behovet av särskilda lokaler och kraven på deras beskaffenhet varierar givetvis med fartygens storlek och farter. Det ligger i sakens natur att kraven på särskilda lokaler för ifrågavarande ändamål måste bero på de praktiska förutsättningarna på varje fartyg. Utredningen anser sig ha skäl att utgå ifrån att det på samtliga fartyg finns möjligheter att på något sätt anordna utrymmen för den verksamhet som här avses. På de minsta fartygen torde fordringarna få begränsas till praktiska låsbara förvaringsutrymmen för handlingar m. m. medan man på de större fartygen bör kunna kräva att en särskild lokal finns tillgänglig. På medelstora fartyg kan tänkas att vissa utrymmen utrustas för alternativ användning och således vid vissa tillfällen kan användas för förenings- och skyddsverksamhet.

Utredningen är också medveten om att det föreslagna tillägget knappast får ett mera reellt innehåll förrän mer detaljerade normer utfärdats rörande utformningen av de nu aktuella utrymmena. Mot bakgrunden härav finner utredningen inte nödvändigt att föreslå några särskilda övergångsbestämmelser till den ändrade paragrafen. Sådana bestämmelser kan däremot självfallet bli aktuella när mer detaljerade normer utfärdas.

3 kap. 8 §

Någon bestämmelse som direkt uttrycker att arbetstagare och arbetsgivare skall samverka i skyddsfrågor finns inte i gällande lydelse av lagen om säkerheten på fartyg. Denna lag förutsätter dock att sådan samverkan äger rum, något som kommit till uttryck bl. a. i nuvarande 9 kap. 3 § som anger ramen för de förpliktelser med avseende på arbetarskyddet vilka åvilar arbetsgivare och ombordanställda.

Efter mönster från 39 § arbetarskyddslagen föreslår fartygsmiljöutredningen att en särskild bestämmelse om samverkan i dessa frågor införs.

Paragrafen har utformats med hänsyn till att samverkan bör omfatta även arbetsgivare som ej är redare. Därmed åsyftas främst av redaren anlitad entreprenör.

3 kap. 9 §

Enligt gällande lydelse av paragrafen skall ett eller flera skyddsombud utses på fartyg med minst fem ombordanställda, om ej särskilt förhållande berättigar till undantag. I motsvarande bestämmelse i arbetarskyddslagen, 40 §, har undantagsregeln numera slopats. Anledningen är att förhållandena på de arbetsplatser som kommit i fråga för undantag — mindre kontor och butiker — ej sällan är sådana att ett organiserat skyddsarbete är påkallat. Fartygsmiljöutredningen anser att dessa tankegångar också är tillämpliga på sjöfarten och föreslår därför att undantagsregeln slopas även i lagen om säkerheten på fartyg.

I andra stycket anges närmare ordningen för val av skyddsombud. För att framhäva att arbetarskyddet i företagen är en uppgift av hög angelägenhetsgrad för den lokala fackliga verksamheten har arbetarskyddslagen genom 1973 års ändringar försetts med en regel som innebär att skyddsombud utses av lokal facklig organisation, som är bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Härmed avses en till arbetsstället direkt anknuten avtalsbunden verkstadsklubb, företagsklubb eller liknande. Finns ej sådan organisation, utses skyddsombudet direkt av arbetstagarna på arbetsstället.

Fartygsmiljöutredningen föreslår, med viss avvikelse från arbetarskyddslagens ordning, att skyddsombud skall utses direkt av de ombordanställda. Skälet härför är att inte alla kategorier ombordanställda som bör delta i val av skyddsombud är representerade av lokal facklig organisation på fartygen.

För att tillförsäkra arbetstagarna till sjöss samma inflytande på valet av skyddsombud som de landanställda föreslås att de ombordanställda, som i skyddsarbetet vanligen företräder arbetsgivaren, ej skall delta i valet. I överensstämmelse härmed utesluts befälhavaren, maskinchefen och sådan ledamot i skyddskommittén som utsetts av arbetsgivaren från att delta i valet av skyddsombud.

Inom arbetarskyddet till lands har sedan länge funnits regionala skyddsombud, dvs. skyddsombud utsedda utanför kretsen av de anställda på ett visst arbetsställe och med uppgift att verka på flera arbetsplatser. Regionala skyddsombud utses i fråga om arbetsställen där skyddsombud av olika skäl inte blir utsedda. Genom det regionala skyddsombudet kan den lokala skyddsverksamheten förstärkas. Genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen har införts vidgade möjligheter att utse regionala skyddsombud.

Bestämmelsen om skyddsombud gäller i första hand fartyg med minst fem ombordanställda. Enligt första stycket skall skyddsombud utses även på annat fartyg om det är påkallat. Det förekommer emellertid exempel på att ett rederi bedriver en omfattande trafik med flera mindre fartyg. För att skyddsarbetet på dessa fartyg skall kunna bedrivas på ett tillfredsställande sätt kan det vara önskvärt med en ord-

ning som motsvarar systemet med regionala ombud till lands, dvs. att skyddsombud utses utanför kretsen av arbetstagare på arbetsstället. Behovet av ett ombud som är gemensamt för flera fartyg kan också gälla fartyg med fem eller flera ombordanställda. För sådana fartyg i t. ex. samma färjetrafik kan ett gemensamt skyddsombud visa sig betydligt mera effektivt än skyddsombud som verkar enbart i varje fartyg. I vissa fall kan det vara lämpligt att gemensamt ombud kompletterar ett eller flera skyddsombud som finns utsedda i de enskilda fartygen. Sjöfartsverket bör därför kunna medge att skyddsarbetet bedrivs, i stället för genom skyddsombud i varje enskilt fartyg, genom ett skyddsombud som utses gemensamt för flera fartyg. En given förutsättning för ett sådant medgivande bör vara att initiativet härtill tagits från de ombordanställdas sida.

En ytterligare förutsättning för att gemensamt skyddsombud skall kunna utses är att fartygen i fråga tillhör samma rederi. Det förhållandet att ett fartyg inhyrts av rederiet bör inte vara något hinder för att fartyget underställs ett skyddsombud som är gemensamt för flera fartyg, vilka befinner sig i redarens ägo.

Vid prövning av fråga om tillsättande av gemensamt skyddsombud skall hänsyn tas till riskförhållandena på de berörda fartygen och förutsättningarna att bedriva skyddsarbete på dessa.

Förutsättningarna i land för utseende av regionalt skyddsombud är att skyddskommitté inte utsetts på arbetsstället. För sjöfartens del skulle en liknande begränsning i vissa fall vara opraktisk. Det kan nämligen inte uteslutas att inom en grupp fartyg, för vilka gemensamt skyddsombud utses, finns enstaka fartyg som har skyddskommitté men inte på den grunden bör undantas från det gemensamma ansvarsområdet.

I fjärde stycket införs som ytterligare en nyhet bestämmelser om huvudskyddsombud. Principen med huvudskyddsombud har sedan en tid varit inskriven i överenskommelsen om principerna för arbetarskyddet mellan de ombordanställda och Sveriges redareförening. Huvudskyddsombudets uppgift är att handha uppgifter av samordningskaraktär. Särskilt på fartyg med stor besättning har sådana samordningsuppgifter betydelse. För kontakter mellan skyddsombuden och organisationerna m. m. utanför fartygen utgör även huvudskyddsombudet en underlättande förbindelselänk. I likhet med vad som skett genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen anser utredningen därför att stöd för ordningen med huvudskyddsombud bör finnas i lag.

3 kap. 10 §

Enligt arbetarskyddslagen skall skyddskommitté tillsättas på arbetsställe med minst 50 anställda. Med utgångspunkt från arbetarskyddslagens samverkansregler infördes i lagen om säkerheten på fartyg en

motsvarande bestämmelse. Den avvikelsen gjordes att skyddskommitté fordrades redan på fartyg med 25 ombordanställda.

Den då bestämda gränsen framstår i dag som otidsenlig. Utvecklingen mot mindre fartygsbesättningar har medfört att även relativt stora fartyg kommit att sakna skyddskommitté. För att stärka skyddsarbetet på medelstora fartyg föreslår utredningen att gränsen vid vilken skyddskommitté skall finnas ombord sätts vid 15 ombordanställda.

I nu gällande bestämmelser om skyddskommitté i lagen om säkerheten på fartyg föreskrivs att kommittén skall vara sammansatt av företrädare för redaren och skyddsombud. För att trygga effektiviteten i skyddsarbetet och för att skapa en stark ställning för skyddskommittén har införts den ändringen i arbetarskyddslagen att skyddskommittén skall vara sammansatt av företrädare för arbetsgivaren och de anställda.

Om arbetet i skyddskommittén skall kunna bedrivas effektivt måste i kommittén ingå företrädare för arbetsgivaren med tillräckliga beslutsbefogenheter. En representant för den högre ledningen på fartyget bör således ingå i skyddskommittén. Det kan givetvis inte fordras att arbetsgivarrepresentanten har oinskränkta befogenhter att fatta beslut beträffande arbetsmiljön på fartyget. Det bör emellertid eftersträvas att frågor rörande arbetsmiljön ombord så långt möjligt kan avgöras av fartygsledningen. Dröjsmål med beslut om en i och för sig självklar och föga kostnadskrävande åtgärd kan kännas irriterande för de anställda.

Utredningen återkommer till vissa frågor om skyddskommitténs sammansättning i anslutning till en ny paragraf, 9 kap. 7 §, i tillämpningskungörelsen till lagen.

3 kap. 11 §

Bestämmelser om det rättsliga skydd som tillkommer ett skyddsombud infördes i lagen om säkerheten på fartyg efter förebild i arbetarskyddslagens 42 och 44 §§. Den avvikelsen gjordes därvid att tiden för talans väckande i s. k. trakasserimål utsträcktes i förhållande till vad som gäller i land.

Med anledning av den utvidgning av uppgifterna och befogenheterna för skyddsombud som skett i och med ändringarna i arbetarskyddslagen kompletterades bestämmelserna i 42 § arbetarskyddslagen om anställningsskydd för skyddsombud. Sedermera, i samband med ikraftträdandet av lagen (1974: 12) om anställningsskydd, har reglerna om sådant skydd i arbetarskyddslagen slopats och ersatts av den allmänna bestämmelsen i 7 § nämnda lag. Beträffande arbetslivet till sjöss kan denna lösning inte tillämpas. Skälet härför är bl. a. att anställningstryggheten bör knytas till det för denna del av arbetsmarknaden karak-

täristiska begreppet befattning ombord. Vidare måste vid den rättsliga regleringen av skyddet beaktas de speciella säkerhetsaspekterna som gäller ombord på fartyg och vilka närmare reglerats i sjömanslagen. Fartygsmiljöutredningen har därför funnit skäl att i lagen om säkerheten på fartyg uppta en kompletterande reglering av det anställningsskydd som bör tillkomma ett skyddsombud. (Jfr prop. 1974: 88 s. 200.) De föreslagna reglerna harmonierar väl med den allmänna bestämmelsen i lagen om anställningsskydd. Det föreslagna anställningsskyddet har utformats som en rätt att kvarstå i befattningen ombord. Denna rätt bör inte vara underkastad annan begränsning än som följer av hänsyn till sjösäkerheten. Begränsningen utesluter därför inte tillämpning av de av säkerhetsskäl motiverade bestämmelserna i 17 eller 18 § sjömanslagen. Enligt 17 § sjömanslagen kan befälhavare skilja sjöman från hans befattning på fartyget på grund av sjukdom och enligt 18 § sjömanslagen kan sjöman skiljas från befattningen om han är oduglig eller väsentligt åsidosatt vissa förpliktelser i tjänsten. Det bör understrykas att sjömannens anställning inte upphör genom att han skiljs från befattningen.

Enligt arbetarskyddslagen kan domstol i vissa fall förordna om att skyddsombud skall äga återgå i arbetet. En motsvarande regel har föreslagits inflyta i förevarande paragraf i lagen om säkerheten på fartyg.

I regel bör domstolens dom innebära att skyddsombud återinträder i den befattning som han hade när han skildes från anställningen. Om han vid denna tidpunkt saknade befattning, t. ex. tillbringade väntetid eller semester, bör tillämpning av lagregeln medföra att ombudet återinsätts i sin kontraktsenliga rätt att tillträda befattning av den art och i den ordning som var förutsatt när anställningen upphörde.

3 kap. 12 §

Paragrafen motsvarar 3 kap. 11 § i gällande lag. Annan ändring har ej vidtagits än att bestämmelsen föreslås omfatta även den föreslagna regeln i 3 kap. 8 § samt till följd av detta nytillkomna stadgande fått ändrad nummerbeteckning.

8 kap. 1 §

Enligt 8 kap. 1 § lagen om säkerheten på fartyg kan fartygs resa förbjudas om det företer vissa angivna brister i fråga om säkerheten. Enligt lagrummet skall det finnas skälig anledning att anta att fartyget ej är i behörigt skick. I förarbetena till nuvarande bestämmelser har förutsatts att dessa skall användas endast i fall av påtagligt åsidosättande av

väsentliga sjösäkerhetskrav. Även en brist i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall skall vara väsentlig för att lagrummet skall tillämpas. Vid brist hos arbetsinrättning eller redskap kan i stället för förbud användningen av inrättningen eller redskapet förbjudas i avbidan på rättelse.

I det moderna fartygsarbetet förekommer vidare flera olika slag av arbetsuppgifter vilka, om de utförs på felaktigt sätt eller med utrustning som ej är ändamålsenlig, kan medföra betydande risker. Som exempel kan nämnas tankrengöring, större reparationsarbeten och målning med hälsofarliga färger. Även i sådana fall bör tillsynsmyndigheten ha möjlighet att ingripa med förbud. Detsamma gäller då farliga ämnen används i fartygsarbetet.

Fartygsmiljöutredningen föreslår därför efter mönster från 53 § arbetarskyddslagen att 8 kap. 1 § lagen om säkerheten på fartyg kompletteras så att även användningen av viss arbetsmetod eller visst ämne kan förbjudas.

8 kap. 4 och 5 §§

I 8 kap. 1 § anges förutsättningarna för när tillsynsmyndigheten kan ingripa med förbud vid brist i fartyget m. m. Erfarenheterna har emellertid visat att gällande regler är otillfredsställande i vissa situationer. Det förekommer tämligen ofta att fartyg eller dess inrättningar och arbetsredskap inte uppfyller föreskrivna fordringar utan att bristerna därför kan anses utgöra ett påtagligt åsidosättande av väsentliga sjösäkerhetskrav eller en väsentlig brist i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall. I det praktiska arbetet har sjöfartsinspektionen därvid genom anvisningar och förelägganden upplyst om de åtgärder som erfordras för att fartyget skall uppfylla fordringarna. Då det ansetts lämpligt har man angett en viss minsta tid inom vilken åtgärden skall vara vidtagen. I vissa situationer kan underlåtenhet att vidta förelagd åtgärd beivras efter åtal. I andra fall kan tveksamhet råda om det straffansvar som är förenat med försummelser att iaktta föreskrifterna.

De åtgärder som man vill få genomförda genom att använda nyttjandeförbud eller att utfärda föreläggande är självfallet av stor betydelse till förebyggande av bl. a. ohälsa och olycksfall. Det är viktigt att åtgärden verkligen kommer till stånd. Utredningen föreslår därför att tillsynsmyndigheten ges rätt att i beslut om förbud eller föreläggande utsätta vite. Sådant föreläggande skall riktas mot redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Vidare föreslås regler om s. k. tvångsutförande av säkerhetsåtgärd. För sjöfartens del finns redan sådana regler i 11 § lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Den föreslagna möjligheten att genom tvångsutförande genomdriva en viss säkerhetsåtgärd

kan tänkas ifrågakomma i situationer där underlåtenhet att avhjälpa en brist, t. ex. avseende en lejdare eller en länspump, kommer att utsätta de ombordvarande för allvarliga risker. Bestämmelsen torde endast behöva tillämpas undantagsvis. Det normala bör vara att användningen av den defekta utrustningen förbjuds. Regeln om tvångsutförande får sin tillämpning främst i sådana fall där ett förbud inte kan tillämpas därför att den farliga utrustningen måste kunna utnyttjas och alternativ inte erbjuder sig. Dessutom kan i vissa brådskande fall ett tvångsutförande av behövliga åtgärder vara den enda praktiska möjligheten att avhjälpa en brist som annars skulle medföra allvarlig fara för olycksfall.

9 kap. 3 §

Enligt 59 § arbetarskyddslagen är arbetsgivare skyldig att på anmodan av arbetarskyddsstyrelsen eller yrkesinspektionen föranstalta om undersökning av ämne eller material, som han använder eller framställer i sin verksamhet, eller tillhandahålla prov för sådan undersökning.

Tillverkare av maskiner och arbetsredskap är underkastad liknande skyldighet i fråga om tillhandahållna varor.

Enligt utredningens uppfattning bör motsvarande bestämmelser införas i en ny paragraf under 9 kap. i lagen om säkerheten på fartyg.

Bestämmelserna i arbetarskyddslagen om tillverkares skyldigheter skulle emellertid, om de utan vidare överfördes till lagen om säkerheten på fartyg, inte få annat än begränsad betydelse för sjöfartens del. Anledningen härtill är att maskiner och andra anordningar i stor utsträckning tillverkas utomlands och installeras på fartygen under byggnad eller reparation utomlands. Bestämmelserna i den nya paragrafen bör därför utformas så att skyldigheten att föranstalta om undersökning och provtagning såväl i fråga om material eller ämnen som används på fartyget som av maskiner, arbetsredskap och andra tekniska anordningar åvilar redaren.

Intresset av att av säkerhetsskäl kunna verkställa undersökning gäller även last som tagits ombord eller gods vars inlastning är förestående. I fråga om gods som befinner sig ombord på fartyget bör skyldigheten åvila redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget. Det kan här inskjutas att enligt 119 § sjölagen gäller att om gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet inlastats utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet han efter omständigheterna får lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan. Är gods i annat fall av beskaffenhet att dess fraktande kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last, får bortfraktaren vidta samma åtgärd om avlastaren förtigit särskilt förhållande som var honom veterligt om lastens beskaffenhet. Även om fel eller försummelse ej före-

ligger ansvarar avlastaren enligt 97 § andra stycket sjölagen för skada som orsakats bortfraktaren genom gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet som inlastats utan att bortfraktaren ägde kännedom om dess beskaffenhet.

Vad förut anförts innebär att redaren bör skaffa sig sådan praktisk rådighet över inlastat gods att han kan uppfylla undersökningsplikten. I fråga om gods som ännu inte kommit under redarens (bortfraktarens) vård måste undersökningsplikten riktas mot lastägaren.

Skulle i något fall redaren eller lastägaren försumma sin skyldighet att medverka till undersökning eller kan undersökning av andra skäl inte komma till stånd genom redarens eller lastägarens försorg, bör sjöfartsverket ha befogenhet att på redarens eller lastägarens bekostnad låta verkställa undersökningen eller provtagningen. En bestämmelse med detta syfte har upptagits i ett tredje stycke.

I likhet med vad som gäller förhållandena i land bör kostnaden för undersökning enligt vad nu sagts som regel åvila den som ålagts att föranstalta om undersökningen eller tillhandahålla prov för denna. Emellertid bör sjöfartsverket ges möjlighet att besluta om att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

I likhet med vad som gäller enligt arbetarskyddslagen bör tillsynsmyndigheten kunna meddela föreläggande vid vite.

9 kap. 5 §

Arbetsförhållandena på arbetsställen som är gemensamma för flera arbetsgivares anställda — s. k. gemensamma arbetsställen — innebär många gånger ökade risker för dem som är sysselsatta där. Undersökningar som utförts på arbetsställen i land belyser detta förhållande.

I många fall utgör ett fartyg exempel på gemensamt arbetsställe. Inom intendenturavdelningen på passagerarfartyg förekommer det att verksamhetens drift lämnats ut åt särskilda entreprenörer som i sin tur anställer personal för sin verksamhet. Även andra personer utför arbete på fartyget utan att vara anställda av redaren, t. ex. tillfälliga reparatörer och varvspersonal.

På fartyg som är under lastning eller lossning tjänstgör regelmässigt stuveriarbetare samtidigt som besättningen utför sina sysslor. När fartyg ligger på varv för reparation eller översyn är det vanligt att såväl varvspersonalen som fartygets besättning utför olika arbeten med fartyget och dess utrustning. Säkerheten för de ombordvarande är, särskilt vad avser varvspersonalen, beroende av effektiva samordningsåtgärder beträffande arbetarskyddet och, om man vill urskilja brandskyddet som ett särskilt begrepp, även detta. Ansvariga myndigheter och parterna på arbetsmarknaden m. fl. intresserade har haft problemet under observation och har genom bl. a. anvisningar om arbetarskyddslagens tillämpning sökt dra upp vissa riktlinjer.

Genom de senaste ändringarna i arbetarskyddslagen har frågan om ansvarsfördelningen beträffande verksamheter som ryms under arbetarskyddslagens tillämpningsområde fått en grundläggande lösning. Enligt 7 a § denna lag föreskrivs att arbetsgivarna skall samråda och samverka i gemensamma skyddsfrågor och att arbetsgivarna kan överenskomma om vem av dem som skall ha huvudansvaret. Yrkesinspektionen har därtill fått befogenheten att föreskriva om vem av arbetsgivarna som skall ha samordningsansvaret, om de inte överenskommit annat.

Som tidigare sagts omfattas skeppstjänst inte av arbetarskyddslagen utan av lagen om säkerheten på fartyg. Den sistnämnda lagen gäller fartyg som nyttjas till sjöfart, dvs. som används i överensstämmelse med sitt ändamål. I allmänhet får ett fartyg anses vara i drift och nyttjat till sjöfart så länge fartyget är bemannat med besättning, även om fartyget är under reparation eller av andra skäl tagits ur drift. Det förhållandet att besättningen i en sådan situation minskats till antalet medför inte i och för sig någon ändring i denna bedömning. Upplagda fartyg, fartyg som används till upplagsplats, logement, eller är tagna ur användning och saknar besättning, omfattas inte av lagen. På sådana fartyg, vilka sålunda inte nyttjas till sjöfart, kan skeppstjänst inte förekomma, varför arbetarskyddslagen är tillämplig.

Lagen om säkerheten på fartyg saknar bestämmelser om ansvarsfördelningen mellan arbetsgivarna när fartyget är gemensamt arbetsställe. Behovet av sådan reglering är emellertid påtagligt och utredningen föreslår att bestämmelser likartade dem som gäller i land om samverkan mellan arbetsgivare i fråga om gemensamma arbetsplatser införs i lagen om säkerheten på fartyg. Med hänsyn till redarens dominerande ställning som arbetsgivare ombord bör ansvaret för att samordna skyddsverksamheten åvila honom. I praktiken kommer i regel detta redaransvar till uttryck i instruktioner till befälhavaren på fartyget. I vissa situationer är det emellertid inte möjligt för redaren att vid utövningen av samordningsansvaret låta sig företrädas av befälhavaren. Det kan bl. a. vara nödvändigt att på platsen för en varvsöversyn planera samordning av skyddsverksamheten medan fartyget ännu befinner sig till sjöss. Utredningen vill framhålla att redarens arbetsgivaransvar inte urholkar det självständiga ansvar för säkerheten ombord som åvilar befälhavaren. I och för sig kan självfallet på dessa områden likaväl som på andra områden konfliktfall inträffa om bedömningarna går isär, t. ex. i fråga om personalanskaffning, där redaren i kraft av sin arbetsgivarställning ger befälhavaren instruktioner, vilka kan påverka säkerheten ombord. Detta förhållande får emellertid inte förorsaka att arbetsgivarparten på sjöfartsområdet fritas från ett viktigt säkerhetsansvar som introducerats för arbetslivet i land.

Utredningen har övervägt frågan om undantag i vissa fall bör kunna göras från regeln att redaren har samordningsansvaret då det gäller skyddsarbetet på gemensamma arbetsställen.

I fråga om fartyg som tagits in på varv har utredningen funnit att varvsarbetet praktiskt taget alltid kommer att vara det dominerande arbetet ombord. Utredningen anser därför att då det gäller sådant fartyg på varv i Sverige ansvaret för samordningsåtgärderna bör åvila den för varvsarbetet ansvarige arbetsgivaren. I praktiken verkar denne arbetsgivare genom den för respektive fartyg ansvarige reparationsingenjören. Av praktiska skäl har dock öppnats en möjlighet för varvets arbetsgivare att överlåta ansvaret på redaren.

Med hänsyn till vanlig ordning vid stuveriarbete har utredningen funnit det lämpligt att redaren, då fartyg lastar eller lossar i svensk hamn, bör kunna överlåta ansvaret för de samordningsåtgärder som är nödvändiga för att undanröja riskerna för olycksfall som kan uppkomma då man samtidigt utför fartygsarbete och stuveriarbete, till den för stuveriarbetet ansvarige arbetsgivaren.

Tillsynsansvaret då det gäller samordningsfrågor på fartyg som är gemensamt arbetsställe bör ankomma på sjöfartsverket i egenskap av tillsynsmyndighet enligt lagen om säkerheten på fartyg.

För de fall ansvaret för samordningen åvilar annan än redaren, dvs. i allmänhet då fartyget tagits in på varv i Sverige eller då ansvaret överlåtits till den för stuveriarbetet ansvarige arbetsgivaren, bör dock yrkesinspektionen, som enligt arbetarskyddslagen är tillsynsmyndighet i fråga om arbete som bedrivs av sådana arbetsgivare, ha hand om tillsynen. Detta har dessutom ansetts lämpligt då fartyg intagits på varv i Sverige men varvets ansvarige arbetsgivare överlåtit ansvaret till redaren.

Utredningen föreslår att frågan om reglering av ansvarsfördelningen mellan myndigheterna införs i 1 kap. 6 § tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg.

9 kap. 7 §

I arbetarskyddslagens lydelse före 1973 års ändringar saknades grundläggande bestämmelser om skyddsombudens uppgifter.

För att ytterligare stärka skyddsombudens ställning intogs genom 1973 års ändringar i arbetarskyddslagen i en ny 40 a § första och andra styckena utförliga bestämmelser om skyddsombudets uppgifter.

I likhet med vad som tidigare gällde i fråga om arbetarskyddslagen saknas i lagen om säkerheten på fartyg grundläggande bestämmelser om skyddsombudets uppgifter. Utredningen anser det lämpligt att komplettera också lagen om säkerheten på fartyg med sådana regler och föreslår att dessa tas in i 9 kap. 7 § första och andra styckena. Dessa motsvarar delvis nu gällande lydelse av 9 kap. 6 § tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg.

De uppgifter skyddsombuden bör ha på fartygen skall inte skilja sig principiellt från de uppgifter dessa ombud har i land. Skyddsombuden skall således företräda arbetstagarna i skyddsfrågor och verka för till-

fredsställande skyddsförhållanden på fartyget eller inom tilldelat skyddsområde. Skyddsombudet skall vaka över säkerheten och sundheten i arbetet. Som ett led i detta arbete bör skyddsombudet delta vid planeringen av lokaler, anordningar och arbetsmetoder. Han bör i samma syfte också delta i den förberedande planeringen som föregår större arbetsoperationer, t. ex. tankrengöring och reparationsarbeten vid vilka ingår svetsning och liknande åtgärder. Vidare bör nämnas den del av skyddsombudens uppgifter som går ut på att vinna övriga ombordanställdas aktiva medverkan i skyddsarbetet. För att ett skyddsombud skall kunna fullgöra sina uppgifter måste ombudet ha möjlighet att följa utvecklingen på fartyget inom sitt skyddsområde genom att ta del av handlingar som ger upplysningar av betydelse för bedömande av skyddsförhållandena.

Tredje stycket handlar om utbildningen av skyddsombud. Dessa frågor har tidigare berörts i den allmänna motiveringen.

För att ge tillräckligt fast form åt skyddsombudsinstitutionen och för att tillförsäkra skyddsombuden möjlighet att ägna sig åt skyddsombudsverksamheten har i 40 a § fjärde stycket arbetarskyddslagen tagits in en föreskrift om att skyddsombud skall beredas erforderlig ledighet för att fullgöra sina uppgifter. I en sådan bestämmelse ligger att skyddsombud under denna tid skall kunna verka utan att göra ekonomiska förluster genom minskad arbetsinkomst. Fartygsmiljöutredningen anser det befogat att en motsvarande bestämmelse tas in i lagen om säkerheten på fartyg som ett fjärde stycke i 9 kap. 7 §.

Till sjöss förstås med ledighet ofta att man lämnar fartyget för kortare eller längre tid. Med hänsyn till detta språkbruk föreslås en något annorlunda formulering i lagen om säkerheten på fartyg än i arbetarskyddslagen.

Det kan naturligtvis i det enskilda fallet uppstå tvekan eller olika meningar om den tid som bör stå till skyddsombudets förfogande. Tiden för den insats som skyddsombudet behöver göra i akuta risksituationer eller i samband med olycksfall eller liknande kan självfallet inte bedömas och fastläggas på förhand. Det måste därför ankomma på skyddsombudet att själv avgöra tidsåtgången i sådana fall. Vad gäller det löpande skyddsarbetet, t. ex. deltagande i skyddsronder och rådgivning i skyddsfrågor, bör tidsåtgången med fördel kunna bestämmas genom överläggningar ombord, eventuellt med biträde av de organisationer som företräder redare och ombordanställda. Det centrala partsorganet Sjöfartens arbetarskyddsnämnd bör även kunna fastställa riktlinjer. I de flesta fall torde arbetsgivare och skyddsombud kunna nå enighet om den tid som bör stå till ombudets förfogande. Om enighet inte uppnås mellan parterna bör det vara möjligt att hänskjuta frågan till sjöfartsverkets bedömning.

Den särskilda tid som enligt förevarande bestämmelser bör stå till

skyddsombudets förfogande blir naturligtvis ytterligt växlande i olika fall. Utgångspunkten för bedömningen får främst bli skyddsområdets storlek och arbetets natur. I allmänhet bör viss tid anslås under vilken skyddsombudet kan ägna sig uteslutande åt att bevaka arbetsmiljöfrågor. Uppenbart är att ombudet inte utan skälig anledning får disponera sin tid så att han genom t. ex. landbesök hindrar fartygets avgång och att verksamheten inte opåkallat får hindra fartygets avgång.

Av bestämmelserna följer även att skyddsombudet har rätt att inom sitt skyddsområde närvara vid tillsynsorgans förrättning ombord och vid undersökning som verkställs med anledning av inträffat olycksfall, tillbud e. dyl. Det är ofta lämpligt att skyddsombud är närvarande även vid andra besiktningar inom skyddsområdet.

Enligt utredningens åsikt är det lämpligt att skyddsombud bereds tillfälle att övervara och eventuellt bli hörd under sjöförklaring, som berör fartygets skydd mot ohälsa och olycksfall.

Enligt gällande 9 kap. 9 § andra stycket lagen om säkerheten på fartyg får inte någon förvägras ta del av innehållet i fartygets tillsynsbok om hans rätt är beroende därav. Tillsynsboken är en officiell förrättningsbok. Enligt 9 kap. 6 § andra stycket tillämpningskungörelsen till lagen skall skyddsombud ta del av innehållet i fartygets tillsynsbok samt de särskilda meddelanden och anvisningar rörande skyddsförhållanden, som kan utfärdas av tillsynsmyndighet eller redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Skyddsombudens befogenheter i fråga om att få ta del av upplysningar om arbetsförhållanden bör emellertid inte låsas genom någon uppräkning utan bör avse en rätt att ta del av de handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som är av betydelse för skyddsombudets verksamhet. Med förebild från 40 a § femte stycket arbetarskyddslagen upptar utredningen därför en reglering av dessa frågor i 9 kap. 7 § femte stycket lagen om säkerheten på fartyg. Bestämmelserna innebär en rätt att få del även av upplysningar som redaren inhämtat från exempelvis utomstående konsultföretag i den mån upplysningarna är av betydelse för skyddsarbetet.

9 kap. 8, 9, 10 och 11 §§

Genom paragraferna införs med förebild från arbetarskyddslagen i dess lydelse efter 1973 års ändringar befogenhet för skyddsombud att avbryta farliga arbeten.

Som huvudregel i arbetslivet gäller att arbetstagaren är skyldig att underställa sig arbetsgivarens arbetsledning. Denna regel är inte fastslagen i lag utan vilar på arbetsrättslig sedvänja och har dokumenterats i domstolspraxis.

Arbetstagaren är emellertid inte skyldig att under alla förhållanden stå till förfogande för arbete. Arbetsgivaren får sålunda inte stödja sin

ordergivning på en avtalstolkning som han bör förstå är oriktig.

Arbetsskyldigheten förutsätter vidare att vad som fordras av arbetstagaren objektivt sett är rimligt. I detta ligger att arbetstagaren inte är skyldig att utsätta sig för onödig fara till liv eller hälsa. Härvidlag kan behövas en avvägning med hänsyn till viktiga samhällsintressen. Arbetstagare kan dock vägra att utföra en arbetsuppgift, om det som fordras av honom är orimligt av sakligt godtagbara skäl. Betydelse måste härvid tillmätas även den enskildes upplevelse av situationen när det gäller allvarlig och omedelbar fara för liv och hälsa.

Som ytterligare en begränsning i arbetsgivarens arbetsledningsrätt brukar anföras att arbetstagarens lydnadsplikt viker vid konflikt med intresse av högre ordning. Härmed avses främst fall då orderns verkställande skulle innebära överträdelse av föreskrifter i lag och författning till skydd för allmän säkerhet.

Lydnadsplikten på fartyg hänger samman med de särskilda krav som måste uppställas från säkerhetssynpunkt. För att inte fartyg, ombordvarande eller last skall utsättas för fara krävs att givna order följs snabbt och ovillkorligt. Sjötjänsten förutsätter också — i motsats till vad som vanligtvis är regeln inom det övriga arbetslivet — att arbetstagaren, när säkerheten ombord kräver särskilda insatser, påtar sig arbetsuppgifter, som utsätter honom för fara för liv och hälsa. Mycket har otvivelaktigt gjorts för att minska riskerna inom sjömansyrket. Trots detta uppstår emellanåt situationer ombord, t. ex. vid hårt väder, när en befattningshavare måste kunna beordras till en riskfylld arbetsuppgift för att förebygga allvarligare fara. Med utgångspunkt från nu återgivna synpunkter har i sjömanslagen (1973: 282) intagits en uttrycklig bestämmelse om lydnadsplikten av innehåll att sjöman skall efterkomma förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter.

I förarbetena till sjömanslagen framhålls särskilt, att lydnadsplikten inte kan vara absolut. Arbetsgivaren kan sålunda inte stödja sig på en avtalstolkning som han bort förstå vara ohållbar. Ej heller torde lydnad kunna krävas, när ordern leder till att sjömannen utsätts för allvarlig förlust eller till att han begår uppenbart olagliga handlingar. Enligt fartygsmiljöutredningen följer av de uttalanden som gjorts om lydnadsplikten ombord att en besättningsman inte kan tvingas att medverka t. ex. vid tankrengöring som sker i strid mot gällande föreskrifter och anvisningar till förebyggande av brand eller gasförgiftning.

De skäl som anförts till stöd för att ge skyddsombud till lands större befogenheter när det gäller att ingripa mot farligt arbete gör sig gällande även beträffande fartygsarbete. De speciella förhållanden som gäller arbetslivet till sjöss utgör såsom framgått inte något principiellt hinder mot att på detta sätt stärka skyddsombudets ställning ombord. Utredningen föreslår därför en regel som ger skyddsombud rätt att bestämma

att arbete skall avbrytas om det medför allvarlig fara för de ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås efter hänvändelse till befälhavaren. I denna befogenhet ligger även rätt att bestämma att sådant farligt arbete inte skall påbörjas.

Vid utformningen av en regel för fartygsförhållanden motsvarande 40 b § i arbetarskyddslagen måste emellertid beaktas att tillsynsmyndighetens beslut i ett uppkommet fall ombord ofta på grund av det stora avståndet mellan fartyget och hemlandet, inte kan erhållas inom rimlig tid. Det är därför i sådana fall inte möjligt att göra skyddsombudets beslut beroende av sjöfartsverkets ställningstagande såsom tillsynsmyndighet. De problem som här kan uppkomma hänför sig emellertid uppenbarligen endast till sådana fall, där fartyget i fråga inte befinner sig i svensk hamn. I situationer där fartyget befinner sig i svensk hamn saknas anledning att avvika från den huvudregel som gäller enligt 40 b § arbetarskyddslagen och utredningsförslaget har därför utformats i enlighet därmed.

Vad gäller de övriga fallen, nämligen där fartyget befinner sig utom svensk hamn, har utredningen stannat för att överlåta på befälhavaren att ta det yttersta ansvaret för om ett av skyddsombud förbjudet arbete skall fortsätta eller inte. För den föreslagna lösningen talar, utöver de praktiska skäl som redan antytts, det självständiga säkerhetsansvar som åvilar befälhavaren ombord. Givet är att ett skyddsombuds beslut att avbryta arbete inte får åsidosättas av en befälhavare utan vidare. För att understryka den allvarliga innebörden av skyddsombudens ställningstaganden i frågor som rör de ombordvarandes liv eller hälsa föreslås att befälhavaren mot sådant ställningstagande får beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara, som bedöms större än den risk som föranlett beslutet. Det är självfallet att befälhavaren och skyddskommittén vid bedömningen av situationen skall samråda med den eller dem som närmast har ansvaret för arbetet i fråga. Utredningen har närmare övervägt att i författningstexten ge uttryck åt skyldigheten att samråda med dem som i egenskap av arbetsledare sålunda har det närmaste ansvaret för arbetet. I det sammanhanget har maskinchefens särskilda i lag angivna säkerhetsansvar för fartygets maskineri och annan teknisk utrustning även beaktats. När utredningen avstått från att författningsmässigt reglera samrådsskyldigheten sammanhänger detta främst med att förhållandena får antas variera så starkt från fall till fall att någon mer vägledande regel för samråd knappast kan ges. Samverkan av detta slag skall givetvis sökas med den eller dem som har bäst erfarenhet och kunskaper på det aktuella området. Försök att mera strikt binda inhämtandet av råd till viss eller vissa befattningshavare ombord kan lätt bli vilseledande i det praktiska fallet. Mot en i lagen närmare reglering av samrådsskyldigheten har också från principiella grunder invänts, att

detta skulle innebära en inte önskvärd spridning av det speciella ansvar som befälhavaren ålagts som följd av att skyddsombuds beslut att stoppa arbete inte inom rimlig tid kan komma under tillsynsmyndighetens prövning.

Befälhavarens nu nämnda rätt att åsidosätta skyddsombuds beslut gäller även sådana fall där skyddsombud utnyttjat sin befogenhet enligt 8 § andra stycket att avbryta arbete som han anser sker i strid mot förbud enligt 8 kap. 1 §.

Befälhavarens ingripande enligt 9 § får förutsättas ske efter ett noggrant övervägande i sådana situationer där skyddsombudet gjort en uppenbar felbedömning eller hans beslut måste vika för ett övergripande säkerhetsintresse. För att inskärpa betydelsen av att befälhavaren vid sin prövning noga beaktar de ombordanställdas skyddsintresse föreslås en straffregel för det fall att befälhavare i strid mot skyddsombuds beslut enligt 9 kap. 8 § beordrar arbete utan att skäl som anges i 9 § föreligger.

För att möjliggöra en utredning av vad som förekommit föreslås att beslut av skyddsombud och befälhavarens beslut i nu berörda avseenden antecknas i skeppsdagbok. På vissa fartyg finns ej sådana dagböcker. För sådana fall bör en särskild handling upprättas över fattade beslut jämte skälen för dessa. För en sådan handling behöver särskilda formkrav inte ställas.

Beslut som skyddsombud eller befälhavare fattar enligt 9 kap. 8 eller 9 § skall genom befälhavarens försorg omedelbart sändas till sjöfartsverket som i den mån tillgänglig utredning medger det skall meddela de föreskrifter som erfordras till tryggande av säkerheten ombord. För det fall att befälhavaren åsidosätter sin skyldighet att omedelbart översända beslut enligt 8 eller 9 § föreslår utredningen att straffbestämmelsen i 10 kap. 9 § kommer att omfatta även detta fall.

I fråga om skyddsombudets praktiska handlande vill utredningen framföra följande synpunkter. Enligt 9 kap. 8 § bestäms gränserna för skyddsombudets befogenheter av förutsättningarna att det föreligger omedelbar och allvarlig fara. De situationer som här avses behöver inte vara av livshotande karaktär utan det räcker med risk för kroppsskada. Det måste här beaktas att i många arbetsuppgifter ligger ett visst oundvikligt risktagande, t. ex. vid förtöjning av fartyg under besvärliga förhållanden.

Tidigare har anförts att grundsatsen bör vara att parterna skall i samverkan bedriva skyddsverksamhet. Det är med hänsyn härtill nödvändigt att skyddsombudet så långt möjligt samråder med arbetsledningen på fartyget i situationer där en arbetsuppgift bedöms som riskabel. Skulle skyddsombudet för det ifrågavarande skyddsområdet och huvudskyddsombudet ha olika uppfattning angående behovet av ingripande, får arbetstagarna ytterst anses företrädda av huvudskyddsombudet.

Den föreslagna utvidgningen av skyddsombudens befogenheter syftar till att ge ökad tyngd åt skyddsombudens handlande i riskfyllda lägen och att inskärpa vikten av att fartygen har en effektiv skyddsorganisation med möjlighet att utan dröjsmål fatta beslut i skyddsfrågor. Det framstår samtidigt som uppenbart att den föreslagna rätten att avbryta ett arbete endast bör aktualiseras i undantagsfall. Med en fungerande skyddsorganisation bör i de allra flesta fall möjlighet finnas att behandla frågan inom denna. Exempel på fall då det kan finnas skäl att avbryta arbete är om föreskriven skyddsanordning saknas eller ej fungerar och exempelvis risk för kroppsskada på grund härav föreligger. Ett annat exempel kan vara att grundad misstanke uppkommit om att tillträde till visst arbetsutrymme är förenat med allvarlig fara på grund av gasförekomst eller liknande. Det kan då finnas skäl att avbryta arbetet för att få till stånd en undersökning.

Enligt 9 kap. 11 § är skyddsombud fri från skadestånd till följd av åtgärd som han vidtagit enligt 8 §. Denna regel har sin motsvarighet i 40 b § andra stycket arbetarskyddslagen och har ansetts behövlig för att ge skyddsombud garantier mot skadeståndsanspråk och ersättningsskyldighet på grund av beslut, som denne fattat om att arbete skall avbrytas. Underlåtenhet av skyddsombud att i farosituationer som avses i paragrafen begagna sig av rätten att avbryta arbete får självfallet inte heller föranleda skadeståndsansvar.

9 kap. 12 §

Såväl inom arbetslivet i land som på fartygen är avsikten att skyddskommittén skall ha en central ställning i skyddsverksamheten. Efter förebild från bestämmelserna i den nya lydelsen av arbetarskyddslagen (41 a §) föreslår utredningen att skyddskommitténs allmänna uppgifter redovisas i lagen om säkerheten på fartyg.

I den föreslagna texten har utöver vad som sägs i motsvarande bestämmelse i arbetarskyddslagen tillagts att verksamheten i skyddskommittéer även skall avse andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet. Härmed avser utredningen att understryka vikten av att skyddskommittén får utöva ett brett inflytande på säkerheten ombord och ges tillfälle att medverka t. ex. vid planeringen av arbeten som tankrengöring och reparationer i tankar och lastrum.

9 kap. 18 §

Liksom flertalet av lagens bestämmelser tar även bestämmelserna om skyddet mot olycksfall och ohälsa direkt sikte på förhållandena på svenska fartyg. Grundregeln i 3 kap. 1 § gäller emellertid även utländska fartyg, och kan sägas uttrycka ett generellt krav på att utländskt fartyg i svenskt farvatten skall uppfylla en vedertagen minsta standard i fråga om arbetarskydd och hygien. I vissa fall kan även svenska

detaljbestämmelser komma att gälla för utländska fartyg. Detta gäller särskilt om bestämmelserna kan föras tillbaka på internationell konvention som biträtts av fartygets hemland.

När det gäller lastnings- och lossningsinrättningar finns detaljbestämmelser som generellt tillämpas på utländska fartyg oavsett om dessa omfattas av den bakomliggande internationella konventionen eller inte.

Även andra skäl kan anföras för att låta lagens bestämmelser gälla utländskt fartyg. Som närmare utvecklats i förarbetena till sjömanslagen (1973: 282) bör lagstiftning om arbetarskydd kunna komma i fråga för tillämpning på t. ex. fartyg som sysselsätter i Sverige bosatta personer och som gör regelbundna resor på svenska hamnar. Reglerna i 9 kap. bör därför i likhet med dem i 3 kap. kunna göras tillämpliga på utländskt fartyg.

10 kap. 4 §

Enligt gällande bestämmelser döms befälhavare som bryter mot nyttjandeförbud till böter eller fängelse i högst sex månader. Fartygsmiljöutredningen har föreslagit att den redan föreliggande möjligheten för tillsynsmyndigheten att meddela förbud kompletteras med möjligheten att meddela förelägganden. Av denna anledning föreslås att straffbestämmelsen utvidgas att avse även överträdelse av meddelat föreläggande.

Den nya bestämmelsen är utformad med hänsyn till att även annan än befälhavaren kan göras skyldig till överträdelse av förbud eller åsidosättande av ett föreläggande.

I närmast motsvarande lagrum i arbetarskyddslagen (63 §) anges straffmaximum till fängelse i högst ett år. Detta är en skärpning i förhållande till före den 1 januari 1974 gällande regler. För att nå överensstämmelse med straffregeln i arbetarskyddslagen föreslår fartygsmiljöutredningen att straffskalan för fängelse ändras till att omfatta fängelse i högst ett år.

I andra stycket har upptagits en regel för att undvika att straff utdöms i fall när föreläggande eller förbud kombinerats med vite.

10 kap. 5 §

Vid bedömningen av behovet att införa en särskild straffbestämmelse för befälhavare som missbrukar sin befogenhet att beordra arbete som stoppats av skyddsombud har utredningen beaktat möjligheten att enligt 3 kap. 11 § ingripa mot den som hindrar skyddsombud från att fullgöra sina uppgifter. Det skall emellertid observeras att detta lagrum knappast kan åberopas mot befälhavare som utnyttjar sin lagliga befogenhet att gå emot skyddsombuds beslut och därmed göra sig skyldig till allvarligt fel. Frånvaron av ett särskilt straffstadgande för missbrukssituationer skulle därför kunna leda till att befälhavare i sådana fall kunde helt undgå påföljd.

Befälhavarens befogenheter enligt 9 kap. 9 § är unika såtillvida som de är helt betingade av det förhållandet att tillsynsmyndigheten för fartygsarbetet, i motsats till yrkesinspektionen till lands, inte är tillgänglig för ett ställningstagande i de fall när skyddsombud avbrutit arbete. Den föreslagna straffbestämmelsen är ett uttryck för befälhavarens särskilda ansvar för att handha sina befogenheter med omsorg och rättrådighet. Straffbestämmelsen är avsedd att kunna tillämpas i ett sådant fall där en befälhavares handlingssätt att grundlöst beordra ett arbete i strid mot ett skyddsombuds beslut framstår som ytterst klandervärt. För att befälhavaren skall kunna straffas förutsätter paragrafen att hans handlingssätt innebär ett uppenbart åsidosättande av intresset att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning. En felbedömning av en uppkommen situation är i och för sig inte tillräcklig för att straffansvar skall inträda. För att befälhavaren skall kunna dömas bör hans handlingssätt vittna om bristande förståelse för skyddsombudets roll i skyddsarbetet eller nonchalans gentemot de former som lagstiftningen skapat för skyddsarbetet ombord.

10 kap. 9 §

Paragrafen har ändrats dels med hänsyn till den förskjutning av paragrafnumren som skett och dels för att tillgodose behovet av straffsanktionering av bestämmelserna i 9 kap. 10 §.

10 kap. 10 §

I 1 kap. 9 § har, efter mönster från arbetarskyddslagen, skyddsombud och ledamot av skyddskommittén ålagts tystnadsplikt. I samband därmed föreslår utredningen att straffbestämmelsen i nuvarande 10 kap. 9 § ändras till överensstämmelse med motsvarande lagrum i arbetarskyddslagen. Ändringen innebär bl. a. att straff kan inträda vid brott som begåtts av oaktsamhet. Vidare har straffskalan på samma sätt som i 68 § arbetarskyddslagen bestämts till böter eller fängelse i högst ett år.

3.2 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

70 §

Information till sjöfartsverket om inträffade olycksfall inflyter genom den rapporteringsskyldighet som följer av lagstiftningen om yrkesskadeförsäkring. Genom denna information erhålls vissa upplysningar om olyckans art. För att öka informationsvärdet lämnas för sjöfartens del vissa kompletterande upplysningar på rapporten enligt ett tilläggsformulär. Denna form av rapportering som sker i anslutning till yrkesskadeförsäkringen anses emellertid av flera skäl alltför bristfällig för att fylla ett ändamål i det olycksförebyggande arbetet. Principerna för yrkesskadestatistiken är under övervägande inom yrkesskadestatistikutred-

ningen. Fartygsmiljöutredningen har övervägt om inte sjöfartsverket genom den vanliga yrkesskaderapporteringen kan få del av de uppgifter om inträffade yrkesskador som behövs för tillsynsmyndighetens skadeförebyggande verksamhet. Efter vad fartygsmiljöutredningen under hand inhämtat kommer emellertid yrkesskaderapporteringen även i sitt utbyggda skick att vara begränsad till mera allmänna uppgifter. I vissa fall kommer det därför att visa sig erforderligt att inhämta kompletterande uppgifter, t. ex. om vissa olycksfallstyper. Utredningen föreslår därför att utöver vad som framgår av 70 § första stycket sjölagen regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall. Härigenom kan 9 kap. 10 § lagen om säkerheten på fartyg upphöra att gälla.

3.3 Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg

1 kap. 6 §

Enligt 53 a § arbetarskyddslagen kan tillsynsmyndighet (yrkesinspektionen) meddela de föreskrifter som behövs i fråga om skyddsåtgärder på s. k. gemensamt arbetsställe.

Samma behov av föreskrifter kan också göra sig gällande i fråga om fartyg som utgör gemensamt arbetsställe. Fartygsmiljöutredningen föreslår därför att sjöfartsverket får motsvarande befogenheter att meddela sådana föreskrifter och att bestämmelser härom tas in i tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg. I de fall då ansvaret enligt förslaget till 9 kap. 5 § lagen om säkerheten på fartyg åvilar annan än redaren eller denne då fartyget är intaget på varv i Sverige, bör emellertid yrkesinspektionen meddela erforderliga föreskrifter.

1 kap. 7 §

Bakgrunden till bestämmelsen har behandlats i motiven till 9 kap. 10 § lagen om säkerheten på fartyg.

1 kap. 8 §

Efter mönster av 67 § arbetarskyddskungörelsen föreslår utredningen att som ett nytt stycke i 1 kap. 8 § tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg intas regler om myndighets skyldighet att tillhandahålla skyddsombud avskrift av råd, anvisning, föreläggande eller förbud som meddelats av myndigheten. Fartyg med större bruttodräktighet än 20 registerton skall vara försedda med officiell förrättningsbok, s. k. tillsynsbok. I denna skall i allmänhet antecknas tillsynsmyndighets beslut som meddelas vid förrättning ombord. Enligt utredningens

uppfattning kan särskild underrättelse underlåtas då myndighetens beslut antecknats i tillsynsboken. Skyddsombudet har enligt 7 kap. 20 § lagen om säkerheten på fartyg och 9 kap. 6 § tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg rätt att ta del av innehållet i tillsynsboken.

1 kap. 24 §

Enligt 74 § arbetarskyddskungörelsen skall avskrift av dom eller slutligt beslut i mål om ansvar enligt arbetarskyddslagen eller med stöd därav meddelade föreskrifter sändas till yrkesinspektionen.

Liksom beträffande arbetslivet i land är det angeläget för tillsynsmyndigheten att kunna följa utvecklingen då det gäller den rättsliga prövningen av skyddsfrågor. Fartygsmiljöutredningen föreslår därför att en bestämmelse motsvarande 74 § arbetarskyddskungörelsen införs i tillämpningskungörelsen som 1 kap. 24 §.

9 kap. 6 §

I gällande 9 kap. 6 och 7 §§ tillämpningskungörelsen till lagen om säkerheten på fartyg finns vissa bestämmelser om skyddsombuds uppgifter. Dessa bestämmelser motsvarar i allt väsentligt den lydelse 64 § arbetarskyddskungörelsen hade före 1973 års ändringar. Genom dessa ändringar kom skyddsombuds uppgifter att närmare regleras i 40 a § denna lag. Motsvarande bestämmelser i arbetarskyddskungörelsen blev därmed överflödiga och 64 § arbetarskyddskungörelsen fick därför ett ändrat innehåll. Nuvarande lydelse av sistnämnda paragraf innehåller i första stycket en bestämmelse om att arbetsgivare skall underrätta skyddsombud om till vem framställning skall ske i skyddsfrågor. Härigenom vill man fästa uppmärksamheten på att verksamheten vid framför allt större företag organiseras så att skyddsombudet alltid har möjlighet att vända sig till en särskilt utsedd arbetsledare, i första hand den med vilken skyddsombudet närmast samarbetar.

Även för skyddsarbetet ombord är det värdefullt att någon utses som får särskild uppgift att för fartygets räkning motta framställningar i skyddsfrågor. Utredningen föreslår en regel om att befälhavaren får ansvaret för att en eller flera med denna uppgift finns utsedda.

I vissa fall, t. ex. när det gäller mera omfattande åtgärder, kan finnas skäl för skyddsombud eller skyddskommitté att kontakta rederiets för arbetarskyddet ansvariga tjänstemän direkt. För detta ändamål föreslås skyldighet för redaren att underrätta de ombordanställda om till vem inom rederiet framställningar i frågor om fartygets skyddsförhållanden skall riktas.

I paragrafens andra stycke föreskrivs, efter mönster från 64 § arbetarskyddskungörelsen, att skyddsombud skall göra framställning om åtgärder för att få till stånd tillfredsställande skyddsförhållanden om han

finner att sådana behöver vidtas och vidare att skyddsombud kan begära att viss undersökning skall göras för kontroll av förhållandena inom skyddsområdet, dvs. den del av arbetsstället som bevakas av ombudet. Skyddsombudet har rätt att genast få skriftligt bevis om framställningen.

Besked i den fråga som föranlett framställningen skall enligt tredje stycket lämnas utan dröjsmål. Sker inte detta, får skyddsombud påkalla ingripande av sjöfartsverket. Motsvarande gäller om framställningen inte beaktas inom skälig tid.

Enligt samma stycke får skyddsombud direkt påkalla att skyddskommitté, om sådan finns, behandlar skyddsfråga.

Slutligen föreskrivs i fjärde stycket att det vid varje arbetsställe bör ske regelbunden översyn genom skyddsrond.

Systemet med skyddsronder är en form för det praktiska skyddsarbetet som visat sig kunna verksamt bidra till goda resultat i det olycksfallsförebyggande arbetet. Denna form har också genom insatser från Sjöfartens arbetarskyddsnämnd introducerats på fartygen. I likhet med vad som skett i land vill fartygsmiljöutredningen rekommendera att förfarandet med skyddsronder kommer till användning genom en föreskrift därom i 9 kap. 6 § fjärde stycket tillämpningskungörelsen.

9 kap. 7 §

Nu gällande lydelse av paragrafen har behandlats i anslutning till 9 kap. 6 §. Bestämmelserna har med viss ändring föreslagits överflyttade till 9 kap. 6 §.

Arbetarskyddskungörelsen behandlar i 65 § regler om skyddskommitténs sammansättning m. m.

Fartygsmiljöutredningen föreslår att regler om skyddskommitténs sammansättning m. m. införs som ny lydelse av 9 kap. 7 §.

Vissa regler om kommitténs sammansättning har redan berörts i motiven till de föreslagna ändringarna till 3 kap. 10 § lagen om säkerheten på fartyg. Härutöver kan det vara befogat att för sjöfartens del ange riktlinjer för antalet ledamöter och bland vilka kategorier ombordanställda dessa bör utses.

Bestämmelsen att i kommittén bör ingå ledamot som tillhör styrelsen för facklig organisation av ombordanställda som verkar inom fartyget avser det fallet att det finns fartygsklubb på fartyget.

I skyddskommitté skall enligt paragrafens föreslagna lydelse ingå skyddsombud. Det förutsätts att huvudskyddsombud ingår i kommittén om sådant ombud utsetts på fartyget.

Med hänsyn till växlingar mellan besättningar på ett och samma fartyg på grund av inom sjöfarten tillämpat avlösningssystem rekommenderas i paragrafens andra stycke att skyddskommitté sammanträder minst en gång varannan månad.

9 kap. 8 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande bestämmelser. Bestämmelser av motsvarande innebörd har införts i arbetarskyddskungörelsen genom 1973 års ändringar (se 65 a §).

Arbetsmiljöutredningen har i sina allmänna överväganden och förslag utförligt uppehållit sig vid skyddskommittéernas befogenheter, (SOU 1972: 86 s. 247—248). Fartygsmiljöutredningen anser att dessa motiv kan överföras till sjöfartens förhållanden. Då fartygsmiljöutredningen avser att i senare betänkande ta upp frågor om sjöpersonalens hälsovårdsförhållanden, förbigås här skyddskommittéernas befattning med företagshälsovårdsfrågor. Med anpassning av den nämnda motiveringen till sjöfartens förhållanden kan följande anföras.

Arbetsgivarens och arbetstagarnas representanter skall i skyddskommittén överlägga om och söka uppnå enighet i de frågor som faller inom kommitténs område. Såväl redare som anställda har ett starkt intresse av att formerna för parternas samverkan inom arbetarskyddet förbättras och effektiviseras. Om en fråga faller inom skyddskommitténs område följer därav att frågan i princip skall behandlas inom kommittén innan något avgörande sker. I undantagsfall kan dock situationen vara sådan att det är motiverat att exempelvis skyddsombud för frågan direkt till tillsynsmyndighet, i allmänhet sjöfartsverket. Vidare får undantag givetvis göras för sådana frågor varom enighet kunnat uppnås mellan skyddsombud och företrädare för arbetsgivaren redan i ett tidigare skede och där åtgärd kommer till stånd på denna väg. Denna sida av skyddsverksamheten torde oftast gälla frågor av mindre räckvidd. I övriga fall är det av väsentlig betydelse att, på nyss angivet sätt, överläggning mellan parterna kommer till stånd inom skyddskommittén i frågor om arbetsmiljön. Det bör ankomma på båda parter att eftersträva att ge dessa frågor en allsidig belysning samt att finna lösningar som tillgodoser den enskilde arbetstagarens anspråk på tillfredsställande arbetsförhållanden. Uppnås enighet mellan dem som representerar arbetsgivaren och arbetstagarnas företrädare finns grund för skyddskommittén att fatta beslut som kan förutsättas bli verkställt. Av stor betydelse är här att ömse sidor företräds av representativa ledamöter i skyddskommittén. Det torde emellertid vara att förvänta att större skyddsfrågor inte kan lösas utan att rederiets landorganisation berörs. Det är därför viktigt att rederiorganisationen anpassas så att man inom rederiet kan handlägga de frågor som väcks inom skyddskommittéerna ombord. I viss mån måste man inom sjöfarten acceptera den något omständligare handläggningen av skyddsfrågor som blir följden av rederiets medverkan. Som förut sagts kan det i vissa fall, t. ex. på grund av frågans angelägenhet, vara motiverat att föra frågan direkt till tillsynsmyndighet.

Kan i skyddskommittén företrädare för de båda parterna, i förekom-

mande fall efter kontakt med rederiet, inte ena sig om beslut, bör den ordningen gälla att fråga, som faller inom ramen för fartygssäkerhetslagstiftningen, utan dröjsmål hänskjuts till tillsynsmyndighet på begäran av ledamot. Därvid skall protokoll från skyddskommitténs sammanträde så snart det kan ske genom ordförandens försorg översändas till myndigheten, som har att ta ställning i den hänskjutna frågan. Det måste förutsättas ligga i arbetsgivarens intresse att inte föregripa myndighetens avgörande genom att vidta åtgärd i strid mot arbetstagarnas uppfattning.

Tillsynsmyndigheten har vid sin prövning av hänskjutna frågor självfallet att iaktta gällande lagstiftning. Vissa frågor som uppkommer i skyddskommittén torde vara av den art att de mera lämpar sig för behandling i särskilt samarbetsorgan. Eventuellt omfattas de inte av lagstiftningen och kan då inte avgöras av tillsynsmyndigheten. Utredningen vill understryka värdet av att ett samarbetsorgan tillskapas för att användas för behandling av frågor av sådan art som kan hänskjutas från skyddskommittén.

Det sagda innebär att inom rederierna och på fartygen bör delegation ske till skyddskommittén i så måtto att frågor om arbetsmiljön först skall behandlas inom kommittén. Kan enligt tidigare anförda förfarande, avgörande inte ske — beroende på att parterna ej kan gemensamt nå fram till beslut i skyddskommittén och att ej heller annat samarbetsorgan står till buds samt att frågan inte faller inom tillsynsmyndighetens kompetens — skall arbetsgivaren avgöra frågan. Givetvis kan man också hänskjuta frågor av denna art till förhandling.

Allt efter rederiets art kan det vara lämpligt att överlämna åt skyddskommittén att besluta i vissa skyddsfrågor på så sätt att kommittén disponerar över medel enligt en uppgjord budget. Denna ordning är värdefull bl. a. genom att beslutade åtgärder snabbt kan genomföras.

Med hänsyn till de svårigheter som ibland syns föreligga att få skyddsåtgärder genomförda utan dröjsmål, även om enighet i och för sig föreligger om att åtgärden skall vidtas, bör i skyddskommitténs beslut anges den tid eller det tidsprogram som bör gälla för beslutets verkställande. Har åtgärden inte vidtagits inom denna tidsram eller, om viss tid inte har angetts, inom skälig tid efter beslutets fattande, kan sjöfartsverkets ingripande påkallas. Om parterna en gång har varit överens om att åtgärden skall vidtas är en sådan utveckling tänkbar endast i undantagsfall. En bestämmelse att skyddskommittén om möjligt skall ange den tid, inom vilken åtgärd skall vara verkställd, bör emellertid ge arbetsgivaren särskild anledning att se till att verkställigheten fungerar. Har i skyddskommitténs beslut inte angetts den tid inom vilken beslutad åtgärd skall vara vidtagen kan givetvis även denna fråga föras vidare till tillsynsmyndigheten.

9 kap. 9 §

Paragrafen är ny inom sjöfartslagstiftningen. I 66 § arbetarskyddskungörelsen finns en bestämmelse av liknande innebörd. Genom 1973 års ändringar infördes endast den nyheten att även antagade av nytt skyddsombud skall anmälas till yrkesinspektionen. Härigenom underlättas yrkesinspektionens möjligheter till överblick av situationen i företagen beträffande den lokala skyddsverksamheten.

Det är självklart att ömsesidigheten i det lokala skyddsarbetet förutsätter att arbetsgivaren får veta vem som utsetts till skyddsombud.

Sannolikt hade denna information skett även utan reglering i författning. Yrkesinspektionen skall verka för att det lokala skyddsarbetet kommer till stånd och har därför behov av att bli informerad på sätt som anges i paragrafen. Inspektionen har även uppgiftsskyldigheter gentemot ombuden och behöver av denna anledning kunna nå dessa.

Till sjöss tillämpas den ordningen att uppgift om val av skyddsombud skall införas i fartygets tillsynsbok. Någon central eller kontinuerlig rapportering har inte förekommit fram till 1972 då sjöarbetsmarknadens organisationer i samråd med sjöfartsverket bestämde att rapportering av val av skyddsombud m. m. skulle ske till partsorganet Sjöfartens arbetarskyddsnämnd och till sjöfartsverket. Åtgärden skall ses mot bakgrund av den effektivisering av det skyddsarbete på fartygen som eftersträvas av Sjöfartens arbetarskyddsnämnd och sjöfartsverket gemensamt. Registrering av skyddsombud kan ha större betydelse till sjöss än i land. Utredningen föreslår därför i förevarande paragraf en skyldighet att till sjöfartsverket rapportera de här avsedda förhållandena angående skyddsombuden ombord. Av praktiska skäl har rapporteringen ålagts befälhavaren. Skyddsombuden till sjöss har att fullgöra sina åligganden avskurna från regelbundna kontakter med egna organisationer och tillsynsmyndigheter. Svårigheterna att hålla skyddsombuden — och även andra i skyddsarbetet engagerade personer — informerade om skyddsarbetets utveckling är uppenbar. En känsla av anonymitet och bristande kontakter i skyddsarbetet har allmänt omvittnats av skyddsombuden. Med hjälp av de uppgifter som inflyter genom rapporteringen får organisationer och myndigheter bättre möjligheter att nå ombuden personligen.

Särskilt yttrande

Knut Hadrup

Arbetarskyddslagen har tillförts bestämmelser som gör det möjligt för skyddsombud att avbryta arbete som kan innebära omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa. Sådant ingripande kan gälla i avvaktan på ställningstagande av yrkesinspektionen. Det är angeläget

att en liknande bestämmelse, i den utsträckning detta är möjligt, även kommer att gälla för arbete som hänföres till skeppstjänst.

Då fartyg ligger i svensk hamn är det möjligt att i princip tillämpa samma bestämmelser som för andra arbetsplatser.

Utredningsmannen föreslår att då fartyg befinner sig utom svensk hamn gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren tagit ställning. Befälhavaren får i viss utsträckning en med yrkesinspektionen och sjöfartsverket i arbetarskyddsfrågor liknande ställning. Befälhavaren får beordra av skyddsombudet avbrutet arbete om han finner beslutet uppenbart ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedöms större än den risk som föranlett beslutet.

I betänkandets sammanfattning har bl. a. anförts: "På ett fartyg har befälhavaren under redaren/arbetsgivaren tillagts ett legalt ansvar för säkerheten med starka inslag av självständighet. Samma förhållande gäller maskinchefen inom dennes ansvarsområde." Med denna skrivning fastslår utredningsmannen att det ombord finns två särskilt angivna befattningshavare som har ett legalt ansvar för säkerheten. För maskinchefens vidkommande är detta ansvar bl. a. reglerat i lagen om säkerhet på fartyg 9 kap. 8 § och har följande lydelse: "Maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanordningar äro klara till omedelbart bruk samt att erforderliga förnödenheter för maskineriets drift finnas ombord."

Utredningsmannen har i det förslag som föregått den slutgiltiga versionen till lagtext i 9 kap. 9 § beaktat det särskilda ansvar som tilldelats maskinchefen. Texten har följande lydelse: "Innan befälhavare i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han samråda med maskinchefen samt höra skyddskommittén, om sådan finnes, om ej tvingande hinder föreligger."

Denna formulering avser att samråd skall gälla arbetarskyddsfrågor i hela fartyget. På många fartyg har maskinchefen med 1:e maskinisten som verkställande arbetsledare ansvar för underhållet av hela fartyget. Det är en klar trend att detta system kommer att tillämpas på flertalet fartyg. Utredningsmannens förslag om ett totalt samråd kan därför väl motiveras. Jag har emellertid inom utredningen begränsat mitt krav om samråd till att endast avse inom maskinchefens ansvarsområde.

Utredningsmannen har i sitt slutgiltiga förslag, från förslag om totalt samråd, uteslutit varje form av samråd och föreslår endast att skyddskommittén skall höras, om sådan finnes, och om ej tvingande hinder föreligger.

För att befälhavaren skall kunna beordra av skyddsombudet avbrutet arbete fordras endast att befälhavaren finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedöms större än den risk som föranlett beslutet. Det finns inget sätt att objektivt fastställa då dessa krav är uppfyllda. Detta kan medföra att befäl-

havaren på enbart subjektiva grunder kan bortse från det inflytande som enligt lagen skall tillkomma skyddsombudet. Utredningen anser också att befälhavarens handlingssätt skall vara ytterst klandervärt och att hans handlingssätt innebär uppenbart åsidosättande av intresset att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning för att denne skall kunna ställas till ansvar inför domstol. För att befälhavaren skall kunna dömas skall han enligt utredningen utöver vad ovan anförts visa bristande förståelse för skyddsombudets roll i skyddsarbetet eller nonchalans gentemot de former som lagstiftningen skapat för skyddsarbetet ombord.

En skyldighet för befälhavaren att samråda med maskinchefen kan leda till en mera omsorgsfull och saklig prövning av föreliggande omständigheter. Den i förslaget intagna straffregeln för befälhavaren, vilken innebär att böter kan utdömas, torde sakna praktisk betydelse. Det kommer inte att bli någon trängsel vid domstolarna av befälhavare som kan lagföras för brott mot lagens arbetarskyddsbestämmelser.

De arbetarskyddsfrågor som kan bli aktuella ombord kan för sakkunnig behandling ofta kräva mycket goda tekniska kunskaper. Det är inte rimligt att tro att det alltid skall vara möjligt att ombord få tillgång på skyddsombud med dessa kvalifikationer. Befälhavare som har nautisk utbildning kan komma i samma situation som skyddsombudet. Det är troligt att skyddsombudet i en sådan situation får ytterst svårt att hävda sig mot befälhavaren. Maskinchefen är den främste tekniske experten ombord och kunde i denna sin egenskap utgöra ett värdefullt stöd för skyddsombudet. I vissa situationer kan naturligtvis ett samråd med maskinchefen också vara ett stöd för befälhavaren. Maskinchefen kan på grund av sina teoretiska kunskaper och praktiska erfarenheter vara en balanserande och kompletterande faktor mellan skyddsombud och befälhavare. Jag upplever det som en fullständigt orimlig situation att den tekniskt mest erfarne befattningshavaren ombord inte skall medverka i arbetarskyddet i den ytterst komplicerade miljö som ett fartyg utgör.

Ett fartygs maskinrum är en ytterst svår arbetsmiljö. De svåraste olyckorna och olyckstillfällena inträffar vanligen i maskinrummet och till detta hörande utrymmen. Det är helt oförsvarligt att inte obligatoriskt knyta maskinchefen till arbetarskyddsorganisationen inom detta område. Maskinchefens lagligt fastställda ansvar för driften sammanfaller ofta med skyddsfrågor. För undvikande av konfliktsituationer borde det därför varit naturligt att genom ett samrådsföreläggande knyta maskinchefen till fartygets skyddsorganisation.

Utredningen anför: "När utredningen avstått från att författningsmässigt reglera samrådsskyldigheten sammanhänger detta främst med att förhållandena får antas variera så starkt från fall till fall att någon mer vägledande regel för samråd knappast kan ges." Motiveringen är

en skrivbordskonstruktion. Någon vägledande regel är fullständigt onödig. En bestämmelse om samråd med maskinchefen är tillfyllest och kan i sin enkelhet inte bli föremål för några tolkningssvårigheter. Skyddsombud skall finnas på fartyg med minst fem ombordanställda och det tillhör undantaget att maskinchef saknas på dessa fartyg. I de fall fartyg med skyddsombud saknar maskinchef bortfaller självklart möjligheten till samråd.

Med hänvisning till vad ovan anförts anser jag att 9 kap. 9 § i utredningens förslag skall utformas enligt följande:

Beslut av skyddsombud enligt 8 § gäller till dess sjöfartsverket tagit ställning i saken.

Befinner sig fartyget utom svensk hamn gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren tagit ställning.

Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner beslutet uppenbart ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedöms större än den risk som föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han *samråda med maskinchefen i frågor som berör dennes ansvarsområde* samt höra skyddskommittén, om sådan finnes, om ej tvingande hinder föreligger.

Förteckning över sjösäkerhetsbestämmelser och vissa andra bestämmelser rörande sjöfarten

31 december 1974

1 SÄKERHETEN PÅ FARTYG

1.1 Lagar och av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser

1.1.1 Sjölagen (1891: 35 s. 1), Utdrag (1974: A1)
1.1.2 Lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (1973: A28)
1.1.3 Kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen om säkerheten på fartyg (1970: A41)
1.1.4 Sjöbefälskungörelsen (1960: 487) (1973: A32)

1.2 Ytterligare föreskrifter för tillämpningen

1.2.1 *Fartygs sjövärdighet*
1.2.1.1 Skrov
1.2.1.1.1 Sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968: A19) om tillämpning av 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss m. m.
1.2.1.1.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1971: A8) om förstärkning av fartyg för gång i is
1.2.1.1.3 Sjöfartsverkets kungörelse (1972: A11) om transport till sjöss av flytande kemikalier i bulk (1972: A11 och 1973: A11)
1.2.1.1.4 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A14) i samma ämne som 1.2.1.1.3 (gäller övergångsvis)
1.2.1.2 Maskineri
1.2.1.2.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.1.2.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A9) om fartyg med obemannat maskinrum
1.2.1.3 Elektrisk anläggning
1.2.1.3.1 Sjöfartsverkets kungörelse (1971:A15) om elektrisk anläggning och utrustning på fartyg
1.2.1.4 Styrinrättning
1.2.1.4.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.1.5 Anordningar för interna kommunikationer
1.2.1.5.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.1.6 Pejl- och luftrör och liknande anordningar
1.2.1.6.1 Se 1.2.2.3.2
1.2.1.7 Länsanordningar
1.2.1.7.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.1.7 Brandskydd
1.2.1.7.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.1.7.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A13) om brandskydd på fartyg
1.2.1.7.2.1 Sjöfartsverkets tilläggsbestämmelser (1974: A11) till sjöfartsverkets kungörelse (1970: A13) om brandskydd på fartyg
1.2.1.7.3 Sjöfartsverkets meddelande (1971: A13) om brandskyddsbestämmelser för tankfartyg
1.2.1.7.4 Sjöfartsstyrelsens gasolkungörelse (1963: A10)
1.2.1.8 Bärgningsredskap

1.2.1.8.1 Sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968: A20) med föreskrifter om fartygs utrustning (1970: A16)
1.2.1.9 Annan utrustning
1.2.1.9.1 Se 1.2.1.8.1
1.2.1.9.2 Sjöfartsstyrelsens kompasskungörelse (1968: A21)
1.2.1.9.3 Sjöfartsstyrelsens lanternkungörelse (1968: A22)
1.2.1.9.4 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A44) om placering av fartygs skeppsljus
1.2.1.10 Radiotelegrafi och radiotelefoni
1.2.1.10.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.2 *Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.*
1.2.2.1 Allmänna bestämmelser
1.2.2.1.1 Sjöfartsverkets anvisningar (1971: A14) om skydd mot olycksfall och ohälsa på fartyg
1.2.2.1.2 Sjöfartsverkets meddelande (1970: A21) angående säkerhetsåtgärder i samband med tankrengöring och andra arbeten i stora tankfartyg — petroleum
1.2.2.1.3 Sjöfartsverkets säkerhetsanvisningar (1974: A18) för arbeten med tankar m. m. på fartyg
1.2.2.1.4 Sjöfartsverkets meddelande (1973: A6) om risker i rum med last som orsakar syrebrist eller som avger giftiga gaser
1.2.2.1.5 Sjöfartsverkets kungörelse (1973: A13) om förbud att använda minderårig till vissa arbeten på fartyg
1.2.2.2 Arbetsrum, maskiner etc.
1.2.2.2.1 Se 1.2.2.3.1
1.2.2.2.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1973: A9) om lyftinrättningar på fartyg
1.2.2.2.3 Sjöfartsstyrelsens kungörelse (1969: A4) med föreskrifter om personlig skyddsutrustning mot buller
1.2.2.2.4 Sjöfartsverkets bestämmelser och rekommendationer (1973: A27) om skydd mot buller på fartyg
1.2.2.2.5 Sjöfartsverkets kungörelse (1974: A9) om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg
1.2.2.3 Bostadsrum, hygien och sjukvård
1.2.2.3.1 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg
1.2.2.3.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A15) om dricksvatten på fartyg
1.2.2.3.3 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A29) om utrustning för syrgasbehandling och konstgjord andning på fartyg
1.2.2.3.4 Socialstyrelsens kungörelse om skeppsapotek (1970: A24)
1.2.2.3.5 Sjöfartsverkets anvisningar (1974: A17) om behandling av förgiftningar uppkomna vid transport av farligt gods, såsom kemiska bekämpningsmedel
1.2.3 *Lastning och stabilitet*
1.2.3.1 Allmänna bestämmelser
1.2.3.1.1 Sjöfartsverkets fribordskungörelse (1974: A14)
1.2.3.2 Däckslast
1.2.3.2.1 Sjöfartsverkets kungörelse (1973: A14) om stuvning och säkring av container på däck på fartyg som ej är särskilt inrättade för containertransport
1.2.3.3 Barlast
(inga detaljföreskrifter)

1.2.3.4 Rörlig last
1.2.3.4.1 Sjöfartsstyrelsens anvisningar (1963: A23) med anvisningar rörande transport av lös spannmål i östersjöfart
1.2.3.4.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A8) om transport till sjöss av malmer, sliger och liknande material i bulk
1.2.3.5 Last av farligt gods
1.2.3.5.1 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A10) om transport till sjöss av farligt gods
1.2.3.5.1.1 Sjöfartsverkets meddelande (1971: A30) om transport till sjöss av farligt gods
1.2.3.5.1.2 Sjöfartsverkets meddelande (1971: A16) om fara vid transport av farligt gods
1.2.3.5.1.3 Sjöfartsverkets meddelande (1971: A37) om provning av förpackningar för farligt gods som skall transporteras till sjöss
1.2.3.5.1.4 Sjöfartsverkets tilläggsbestämmelser (1973: A29) till sjöfartsverkets kungörelse (1970: A10) om transport till sjöss av farligt gods
1.2.3.5.1.5 Sjöfartsverkets tilläggsbestämmelser (1974: A4) till sjöfartsverkets kungörelse (1970: A10) om transport till sjöss av farligt gods
1.2.3.5.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1971: A7) om särskilda signaler vid transport till sjöss av farligt gods
1.2.3.5.3 Se 1.2.1.1.3
1.2.3.5.4 Se 1.2.1.1.4
1.2.3.5.5 Svenska hamnförbundets anvisningar om hantering av farligt gods i hamn (1972: A12)
1.2.3.5.9 Se 4.4.2
1.2.3.5.10 Se 1.2.2.3.5
1.2.4 *Passagerartrafik*
(inga detaljföreskrifter)
1.2.5 *Bemanning*
1.2.5.1 Se 1.2.1.1.1 (Se även huvudavsnitt 3)
1.2.5.2 Sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968: A15) om vakthållning på fartyg i vissa fall
1.2.5.3 Sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968: A18) om kvalifikationskrav för vissa befattningar i fartyg
1.2.5.4 Sjöfartsstyrelsens cirkulärskrivelse (1964: A6) om utkiksman och rorsman
1.2.5.5 Sjöfartsverkets föreskrifter (1974: A8) om radiovakthållning på fartyg
1.2.6 *Tillsyn av fartyg*
1.2.6.1 Se 1.2.1.1.1
1.2.6.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1971: A3) om ingivande av fartygsritningar m. m.
1.2.6.3 Sjöfartsverkets meddelanden (1966: A15) och (1972: A3) angående förordnande för vissa svenska utlandsmyndigheter att utöva tillsyn av fartyg
1.2.6.4 Sjöfartsverkets förteckning (1973: A3) över personer och företag som bemyndigats/godkänts utföra vissa uppgifter beträffande tillsynen av fartyg
1.2.6.5 Sjöfartsverkets föreskrifter (1969: A20) om samverkan mel-

lan sjöfartsinspektionen och yrkesinspektionen
1.2.6.6 Sjöfartsverkets föreskrifter (1970: A12) om medverkan av lots vid tillsyn av fartyg
1.2.6.7 Sjöfartsverkets taxa (1971: A28) för sjöfartsinspektionen
1.2.6.8 Sjöfartsverkets taxa (1969: A21) för kontroll av fartygslanternor och kompasser
1.2.7 *Förbud mot nyttjande*
(inga detaljföreskrifter)
1.2.8 *Åliggganden för redare, befälhavare m. fl. till tryggande av säkerheten*
1.2.8.1 Bestämmelser om skeppstjänsten m. m.
1.2.8.1.1 Se 1.2.1.1.1—1.4
1.2.8.1.2 Se 1.2.1.7.2 och 7.3
1.2.8.1.3 Se 1.2.1.8.1
1.2.8.1.4 Se 1.2.2.1.1—1.4
1.2.8.1.5 Se 1.2.2.2
1.2.8.1.6 Se 1.2.2.3.2
1.2.8.1.7 Se 1.2.2.3.4
1.2.8.1.8 Se 1.2.3.4
1.2.8.1.9 Se 1.2.6
1.2.8.1.10 Råd och upplysningar (1973:A7) för skyddsombud på svenska fartyg
1.2.8.1.11 Skyddsanvisningar (1973: A8) för fartyg
1.2.8.2 Dagböcker m. m.
1.2.8.2.1 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A18) om formulär till skeppsdagbok, maskindagbok och kombinerad skepps- och maskindagbok (1970: A18, 1973: A15 och 1973: A16)
1.2.8.2.2 Sjöfartsverkets kungörelse (1970: A19) om förande av skeppsdagbok och maskindagbok m. m. (1970: A19 och 1973: A17)
1.2.8.2.3 Sjöfartsverkets råd och anvisningar (1971: A29) för skeppsdagboks och kombinerad skepps- och maskindagboks förande
1.2.8.3 Utredning av olyckor m. m.
1.2.8.3.1 Sjöförklaringskungörelsen (1967: 294) (1973: A36)
1.2.8.3.2 Sjöförklaringscirkulär (1967: 494), ej medtaget i handboken
1.2.8.3.3 Sjöfartsstyrelsens cirkulär (1967: A23) om rapport om sjöolycka och anmälan om sjöförklaring (1967:A20—24), ej medtaget i handboken i avvaktan på nytt cirkulär
1.2.9 *Påföljd för överträdelse av bestämmelserna*
(inga detaljföreskrifter)
1.2.10 *Övriga bestämmelser*
(inga detaljföreskrifter)

3 SJÖMANSSOCIALA FRÅGOR M. M.

3.1 Anställningsförhållanden
3.1.1 Sjömanslag (1973: 282) (1973: A19)
3.1.2 Mönstringsförordningen (1961: 87) (1973: A31)
3.1.2.1 Sjöfartsverkets anvisningar (1972: A1) om tillämpningen av Kungl. Maj:ts mönstringsförordning (1961: 87) m. m.
3.1.3 Kungörelsen (1970: 160) om läkarintyg för sjöfolk (1970: A20)

3.2 Arbetstiden till sjöss

3.2.1 Sjöarbetstidslag (1970: 105) (1970: A6—7 och 1973: A22)

3.2.2 Sjöarbetstidskungörelsen (1970: 550) (1970: A30)

3.2.2.1 Sjöfartsverkets tillämpningsbestämmelser (1972: A4) till sjöarbetstidslagen

3.2.2.2 Sjöfartsverkets meddelande (1971: A2) angående förordnande för vissa utlandsmyndigheter att utöva tillsyn över efterlevnaden av sjöarbetstidslagen m. m.

Bilaga 2

Lag

om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

dels att nuvarande 1 kap. 10—15 §§ skall betecknas 1 kap. 11—16 §§, nuvarande 3 kap. 8—11 §§ skall betecknas 3 kap. 9—12 §§, nuvarande 9 kap. 3, 4 och 5—12 §§ skall betecknas 9 kap. 4, 6 respektive 13—20 §§ och nuvarande 10 kap. 5—9 §§ skall betecknas 10 kap. 6—10 §§,

dels att 1 kap. 3, 6, 7 och 9 §§, de nya 3 kap. 9—12 §§, 7 kap. 1, 5, 15 och 18 §§, 8 kap. 1—3 §§, de nya 9 kap. 6, 18 och 20 §§, 10 kap. 4 §, de nya 10 kap. 7 och 10 §§ och rubriken till 8 kap. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas nya paragrafer, 1 kap. 10 §, 3 kap. 8 §, 8 kap. 4 och 5 §§, 9 kap. 3, 5 och 7—12 §§ samt 10 kap. 5 § av nedan angivna lydelse.

Till följd härav kommer lagen att ha följande lydelse från och med den dag då denna lag träder i kraft.

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag äger, i den mån ej annat särskilt anges eller följer av lagen, tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten.

Lagens bestämmelser gälla örlogsfartyg endast såvitt regeringen förordnar därom.

2 § För att trygga säkerheten på fartyg skall lända till efterrättelse vad som i denna lag, i anslutning till bestämmelser i sjölagen, föreskrives i fråga om sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning.

3 §[1] Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsverket. Regeringen äger förordna svensk utlandsmyndighet att utöva tillsyn utom riket.

I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall

[1] Senaste lydelse 1975: 83.

i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

4 § Tillsyn av fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån regeringen ej bestämmer annat.

5 § Regeringen må beträffande visst slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord bestämma, att tillsyn skall utövas av särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

6 §[2] Om förrättningar för tillsyn enligt denna lag stadgas i 7 kap.

Sjöfartsverket må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättning eller att utom riket verkställa sådan förrättning. Svensk utlandsmyndighet, som förordnats att utöva tillsyn av fartyg, äger utse sakkunnig att verkställa tillsynsförrättning utom riket eller att biträda vid sådan förrättning.

7 § Polismyndighet, tullmyndighet, hälsovårdsnämnd och läkare äro skyldiga att lämna tillsynsmyndighet det biträde och de upplysningar som behövs.

8 § Den som verkställer tillsynsförrättning eller biträder vid sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget samt äga göra erforderliga undersökningar där och taga del av de handlingar rörande fartyget, som finnas ombord.

Förrättningsmannen skall, om det är möjligt, ordna förrättningen så att fartyget icke fördröjes eller annan olägenhet uppkommer.

9 § Den som tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot i skyddskommitté får ej obehörigen yppa eller nyttja vad han under uppdraget eller i tjänsten har erfarit om yrkeshemlighet, arbetsförfarande, affärsförhållande, enskilds personliga förhållande eller förhållande av betydelse för landets försvar.

10 § Läkare, som i sin verksamhet får kännedom om sjukdom som kan ha samband med fartygsarbete, skall anmäla detta till myndighet som regeringen bestämmer.

11 § Certifikat enligt denna lag skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde och för bestämd tid. I certifikat må anges särskilt villkor för att det skall vara giltigt. Giltighetstiden för certifikat må förlängas.

Fartområdena äro:

a) *inre fart:* fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar ävensom inomskärs vid kusterna samt fart i Kalmarsund; med fart som nu sagts likställes all fart i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;

[2] Senaste lydelse 1971: 293.

b) *stor kustfart:* annan fart än som anges under a) till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller därmed i sjöfartsförbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven;

c) *nordsjöfart:* annan fart än som anges under a) och b), dock ej bortom linjen Trondheimsfjorden—Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest;

d) *oceanfart:* all annan fart än som anges under a)—c).

Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, äger sjöfartsverket, om det med hänsyn till farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av andra stycket skulle vara fallet.

12 § Regeringen äger föreskriva att fartyg, utöver certifikat som följer av denna lag, skall ha certifikat avseende visst förhållande, som regleras i denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter.

13 § Certifikat utfärdas av sjöfartsverket, om regeringen ej bestämmer annat.

14 § Fartyg som är försett med certifikat må icke nyttjas i vidsträcktare fart än certifikatet omfattar.

15 § Regeringen äger förordna att undersökning rörande fartyg och utrustning, som företages av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt, skall godkännas som tillsynsförrättning, verkställd av svensk myndighet samt att certifikat som utfärdas efter sådan undersökning äger samma giltighet som certifikat, utfärdat av svensk myndighet.

16 § Regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer äger meddela erforderliga bestämmelser om avgift till staten för tillsynsförrättning och om ersättning åt sakkunnig som enligt 6 § andra stycket anlitats för tillsynsförrättning.

2 kap.
Fartygs sjövärdighet och fartcertifikat

1 § Fartyg är icke sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka.

2 § Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton skola ha bevis att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt (*fartcertifikat*).

Till passagerarfartyg hänföres fartyg som medför flera än tolv passagerare. Med passagerare avses varje person ombord utom befälhavaren, medlem av besättningen, annan som är anställd ombord eller eljest be-

finner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget samt barn som icke fyllt ett år.

Fartcertifikat fordras ej för fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

3 § Har för fartyg utfärdats passagerarfartygscertifikat enligt 5 kap., må sjöfartsverket medge befrielse från skyldighet för fartyget att ha fartcertifikat.

4 § Sjöfartsverket skall förklara fartcertifikat ogiltigt, om

a) fartyget eller dess utrustning ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan antagas ha betydelse för sjövärdigheten,

b) fartyget eller dess utrustning skadats på sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan icke avhjälpes på sätt sjöfartsverket bestämmer,

c) annan omständighet förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten, eller

d) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning.

5 § Fartcertifikat skall genast avlämnas till sjöfartsverket, om certifikatet förklarats ogiltigt eller om dess giltighetstid gått till ända eller om nytt certifikat utfärdats.

6 § Enligt de närmare bestämmelser regeringen meddelar äger sjöfartsverket medge att fartyg nyttjas till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

3 kap.
Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.

1 § Fartyg skall vara så inrättat och anordnat, att de ombordvarande i möjligaste mån beredes skydd mot ohälsa och olycksfall.

2 § På fartyg skola i erforderlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toalettrum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad, allt av tillräcklig storlek samt med lämplig inredning och utrustning.

3 § Till förekommande av olycksfall i arbetet skola ångmaskiner, motorer, transmissioner, arbetsmaskiner och andra därmed jämförliga maskinella anordningar, ångpannor och andra tryckkärl samt lyft- och transportanordningar vara försedda med erforderliga skyddsanordningar samt även i övrigt vara så utförda och anordnade, att de erbjuda betryggande säkerhet.

För att förebygga att ombordanställd skadas av väder eller sjö, genom fall, nedstörtande föremål eller ras eller av splitter, stänk, vassa eller heta föremål eller heta vätskor eller genom klämning eller slag eller genom eldfarliga, explosiva, frätande, giftiga eller andra hälsofarliga ämnen eller genom elektrisk ström, kyla eller värme eller genom bländande ljus skola sådana åtgärder vidtagas att fara härför undgås i möjligaste mån.

4 § Om till skydd mot ohälsa eller olycksfall annan åtgärd icke kan vidtagas eller skäligen fordras, skall personlig skyddsutrustning av lämplig beskaffenhet tillhandahållas den ombordanställde.

5 § För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord, skola sådana åtgärder vara vidtagna som kunna anses erforderliga med hänsyn till de ombordanställdas antal samt fartygets användning och den fart, vari fartyget nyttjas.

6 § Kost som tillhandahålles ombordanställd skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

Vatten för de ombordanställdas behov såsom till dryck, personlig hygien, matlagning och diskning skall finnas lätt tillgängligt ombord i erforderlig mängd och av tillfredsställande beskaffenhet.

7 § Om arbetstiden ombord gälla särskilda bestämmelser. Även om minimiålder för fartygsarbete är särskilt stadgat.

8 § Redare och ombordanställda skola samverka för att åstadkomma sunda och säkra arbetsförhållanden.

9 § På fartyg med minst fem ombordanställda skall bland dessa utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på annat fartyg om det är påkallat. För skyddsombud bör ersättare utses.

Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltager ej befälhavare, maskinchef eller sådan ledamot i skyddskommitté som utsetts av arbetsgivare.

Utan hinder av första stycket kan sjöfartsverket, om förhållandena påkalla det, medge att ett eller flera skyddsombud i stället utses gemensamt för flera fartyg som tillhöra samma redare. Med redare jämställes den som i redarens ställe brukar fartyget. Sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.

Har på fartyg eller gemensamt för flera fartyg utsetts mer än ett skyddsombud, skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.

10 § På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst femton personer skall finnas skyddskommitté sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. Skyddskommitté skall tillsättas även på annat fartyg, om det begäres av de ombordanställda.

I skyddskommitté kan även ingå företrädare för annan arbetsgivare än redaren. Ledamöter i kommittén som ej företräda redaren eller annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådan ledamot deltager ej befälhavare, maskinchef eller ledamot i kommittén som före valet utsetts av arbetsgivaren.

Utan hinder av första stycket kan sjöfartsverket, om förhållandena påkalla det, medge att skyddskommitté i stället utses gemensamt för flera fartyg som tillhöra samma redare. Med redare jämställes den som i redarens ställe brukar fartyget. Sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som annan skyddskommitté.

11 § Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor.

Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i 6 kap. 11 § arbetsmiljölagen (1977: 000). Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot vad i första stycket är stadgat, är ogill.

Skyddsombud som gör gällande att han uppsagts från sin anställning eller tillskyndats försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har rätt att kvarstå i befattningen på fartyget under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan slutligt prövats. På yrkande av redaren kan domstol förordna att vad nu sagts ej skall äga tillämpning.

Vad i tredje stycket sagts om rätt att kvarstå i befattning på fartyget utesluter ej tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973: 282).

Har skyddsombud efter det att anställningen upphört väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen enligt andra stycket är ogiltig, kan domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall äga återgå i arbetet för tiden intill dess laga kraft ägande dom eller beslut föreligger. För den tid förordnande gäller har skyddsombudet rätt att åtnjuta de anställningsvillkor som äro förenade med hans tidigare befattning.

Talan på grund av bestämmelserna i denna paragraf skall väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Försummas det, är rätten till talan förlorad. Beträffande mål som här avses gälla föreskrifterna i 6 kap. 13 § arbetsmiljölagen.

12 §[3] Bestämmelserna i 2—11 §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

4 kap.
Lastning, lastmärke och fribordscertifikat

1 § Fartyg må icke vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sättes i fara.

2 § Fartyg som befordrar gods eller passagerare och har en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall på vardera sidan vara försett med lastmärken, som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget.

Lastmärken fastställas av sjöfartsverket.

Bestämmelsen i första stycket gäller icke lustfartyg.

3 § Fartyg som avses i 2 § första stycket skall ha bevis att fartygets lastmärken vid tillsynsförrättning befunnits riktigt och varaktigt anbragta på fartygets sidor (*fribordscertifikat*).

4 § Fartyg må icke lastas djupare än som anges av det lastmärke som är tillämpligt.

[3] Senaste lydelse av förutvarande 3 kap. 11 § se 1975: 83.

5 § Sjöfartsverket skall förklara fribordscertifikat ogiltigt, om

a) fartygets skrov eller överbyggnad ändrats på så väsentligt sätt att fribordet bör ändras,

b) fartyget icke är i betryggande skick i fråga om skydd för öppningar eller i fråga om räcken, brädgångar, länsportöppningar eller i fråga om tillträde till besättningens bostäder eller passagerarutrymmen, eller

c) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning beträffande lastmärke.

Bestämmelserna i 2 kap. 5 § om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om fribordscertifikat.

6 § Bestämmelserna om lastmärke och fribordscertifikat gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

För utländskt fartyg må såsom fribordscertifikat godtagas annan handling varav fartygets minsta tillåtna fribord framgår.

5 kap.

Passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat

1 § För passagerarfartyg skall, med beaktande av fartygets stabilitet och bärighet samt de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord, vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

2 § Svenskt passagerarfartyg skall ha bevis, varav framgår att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits lämpligt att befordra passagerare och det högsta antal passagerare som fastställts enligt 1 § (*passagerarfartygscertifikat*).

Utländskt passagerarfartyg skall ha certifikat eller annan handling, varav framgår det högsta tillåtna antalet passagerare.

3 § Passagerarfartygscertifikat må ej utfärdas för längre tid än den som gäller för fartygets fartcertifikat.

4 § Passagerarfartyg må icke under resa medföra högre antal passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikat eller för utländskt passagerarfartyg i motsvarande handling.

I nämnda antal inräknas ej bärgare eller dennes medhjälpare, som medföljer fartyget, sedan detta drabbats av sjöskada, eller person, som införes till hamn efter att ha räddats ur sjönöd.

Vid kortare fart mellan svenska hamnar skall i passagerarantalet icke inräknas sjöman som efter erhållen eller avslutad anställning medföljer till eller från annat fartyg med samma redare.

Regeringen äger meddela närmare bestämmelser om vad som skall förstås med kortare fart samt föreskriva i vilken mån tredje stycket skall äga tillämpning vid färd mellan utländska hamnar.

5 § Bestämmelserna i 2 kap 4 och 5 §§ om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om passagerarfartygscertifikat.

6 § Enligt de närmare bestämmelser regeringen meddelar äger sjöfartsverket medge att fartyg i särskilda fall nyttjas som passagerarfartyg utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

6 kap.
Bemanning och minimibesättning m. m.

1 § Fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller som i annat fall är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget icke ha mindre besättning än att befäl och manskap kunna indelas i erforderligt antal vakter.

Fartyg må icke under resa ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för kosthållet ombord och, om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, för anläggningens behöriga nyttjande.

2 § För fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befordrar gods eller passagerare, skall sjöfartsverket, efter samråd med organisationer repesenterande redare och ombordanställda, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas (*minimibesättning*). Om fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i flera fartområden, skall minimibesättning fastställas för varje sådant område.

Regeringen äger bestämma, att minimibesättning skall fastställas även för annat fartyg än i första stycket sägs.

3 § När minimibesättning fastställes, skall besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Härvid skall iakttagas att fartyg erhåller befäl till det antal och med den behörighet som särskilt föreskrives samt att manskapet ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

4 § Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsverket låta anteckna minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts i den tillsynsbok för fartyget, som föreskrives i 7 kap. 20 §.

5 § Har anteckning om minimibesättning för visst fartområde införts i fartygs tillsynsbok, må fartyget icke framföras i fartområdet, om besättningens antal understiger vad som anges i tillsynsboken.

6 § Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan antagas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, äger sjöfartsverket återkalla meddelat beslut om minimibesättning.

Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsverket.

7 § Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2—6 §§ gälla icke utländskt fartyg.

7 kap.
Tillsyn av lagens efterlevnad m. m.

Tillsynsförrättningar

1 § De tillsynsförrättningar som skola företagas enligt denna lag äro

a) regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning (*sjövärdighetsbesiktning*),

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar (*mellanbesiktning*),

c) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare (*passagerarfartygsbesiktning*),

d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (*fribordsbesiktning*),

e) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

Om det är möjligt skola flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.

2 § Vid sjövärdighetsbesiktning skall i den omfattning regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket bestämmer, undersökas om skrov med fasta delar, framdrivningsmaskineri med hjälpmaskiner, elektrisk anläggning samt utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall inspektion äga rum enligt 16 §.

3 § Fartyg, som bygges för svensk beställare, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget nyttjas till sjöfart.

Har utländskt fartyg blivit svenskt eller har svenskt fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt, äger sjöfartsverket besluta att sjövärdighetsbesiktning av fartyget skall äga rum, om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövligt.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla passagerarfartyg, oavsett minsta dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

4 § Passagerarfartyg skall undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning, om det nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart, inom tolv månader och i annat fall inom tjugofyra månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

5 §[4] Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning

[4] Senaste lydelse 1971: 293.

eller, om sjöfartsverket medger det, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Har fartyget icke sådan klass som nu nämnts eller är det äldre än tjugofyra år, bestämmer sjöfartsverket den tid, inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast tjugofyra och senast fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning. Har fartyg som är äldre än tjugofyra år högsta klass, må dock sjöfartsverket medgiva att den tid, inom vilken förnyad sjövärdighetsbesiktning skall äga rum, utsträckes till sextio månader, om synnerliga skäl föreligga.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

6 § Sjöfartsverket äger meddela anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader eller, om särskilda skäl föreligga, högst sex månader.

7 § Vid mellanbesiktning skall i den omfattning regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket bestämmer undersökas om fartyg och utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövligt.

8 § Fartyg skall undergå mellanbesiktning inom tjugofyra månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning avseende fartygets radioinstallation skall dock ske minst en gång var tolfte månad.

Bestämmelserna i första stycket gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

8 a § Sjöfartsverket äger meddela anstånd med mellanbesiktning under högst tre månader eller, om särskilda skäl föreligga, högst sex månader.

9 § Vid passagerarfartygsbesiktning skall i den omfattning regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket bestämmer undersökas om fartyget med hänsyn till de fordringar som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen må medföra flera än tolv passagerare. Är så fallet, skall bestämmas det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövligt.

10 § Passagerarfartyg skall undergå passagerarfartygsbesiktning i samband med att fartyget undergår sjövärdighetsbesiktning.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket äger förordna, att fartyget i särskilt fall må befrias från skyldighet att undergå passagerarfartygsbesiktning enligt första stycket.

11 § Vid fribordsbesiktning skall i den omfattning regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket bestämmer undersökas,

huru enligt denna lag och med stöd därav utfärdade föreskrifter minsta tillåtna fribord för fartyget skall bestämmas och genom lastmärken anges eller, där lastmärken åsatts fartyget, huruvida de må bibehållas.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövligt.

12 § Fartyg, som enligt denna lag skall vara försett med lastmärke, skall undergå fribordsbesiktning i samband med att fartyget första gången undergår sjövärdighetsbesiktning eller då sjöfartsverket bestämmer. Förnyad fribordsbesiktning skall äga rum minst vart femte år, om regeringen icke föreskriver kortare tid.

13 § Vid extra besiktning skall i den omfattning regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket bestämmer undersökas om viss del av fartyg eller dess utrustning motsvarar de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

14 § Fartyg skall undergå extra besiktning, när fartyget genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Om det med hänsyn till fartygs ålder, allmänna tillstånd eller omständigheterna i övrigt föreligger särskilda skäl, äger sjöfartsverket besluta att fartyget skall undergå extra besiktning även i annat fall än som avses i första stycket.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

15 §[5] För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, och icke är äldre än tjugofyra år, må den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), d) eller e) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock icke sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligga att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligga i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.

Har fartyget icke klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, må sjöfartsverket efter prövning i varje särskilt fall godkänna undersökningen såsom besiktning i den omfattning som föreskrives i första stycket.

16 § Vid inspektion skall undersökas om erforderliga åtgärder iakttagits för att förebygga ohälsa och olycksfall, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på betryggande sätt och om det eljest är i behörigt skick. Inspektionen må göras mindre omfattande än nu sagts.

Fartyg skall underkastas inspektion när tillsynsmyndighet finner det påkallat.

[5] Senaste lydelse 1971: 293.

17 § Tillsyn av utländskt fartyg sker genom inspektion.

På framställning av myndighet i främmande stat må sjöfartsverket dock förordna om annan tillsynsförrättning beträffande fartyg som är hemmahörande i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda certifikat, som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar och tillsynsbok

18 §[6] Ritning till fartyg, som bygges eller ombygges för svensk räkning och enligt denna lag skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete som ritningen avser börjas. I trängande fall eller om fartyget tillfälligt ändras eller ombygges utomlands, må ritning insändas i efterhand.

Ritning till utländskt fartyg, som blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning, skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket äger meddela erforderliga föreskrifter om vilka ritningar som skola inges samt medge lättnad i fråga om skyldigheten att ge in ritningar till viss typ av fartyg och till fartyg som innehar klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.

19 § På särskild framställning av beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsverket granska ritning som avses i 18 § samt avge det yttrande vartill granskningen ger anledning med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritning rörande maskineri, utrustning eller särskild anordning ombord skall granskas även på framställning av tillverkare.

20 § Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skola ha tillsynsbok.

Om tillsynsförrättning, om anmärkning som framkommit vid tillsynsförrättning och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen skall förrättningsmannen göra anteckning i tillsynsboken och lämna underrättelse till sjöfartsverket och fartygets redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

8 kap.

Förbud mot nyttjande m. m.

1 § Förekommer skälig anledning antaga,

att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart,

att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,

att det icke är behörigen lastat eller barlastat,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

att det icke är bemannat på betryggande sätt,

må fartygets resa förbjudas i avbidan på rättelse.

Är allenast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan

[6] Senaste lydelse 1975: 83.

rättelse vidtagits. Förekommer skälig anledning antaga att användningen av viss lokal, visst ämne eller viss arbetsmetod innebär fara för ohälsa eller olycksfall, må även användningen av lokalen, ämnet eller metoden förbjudas i avbidan på rättelse.

Resa må jämväl förbjudas, om fartyg icke hålles tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyg, som enligt denna lag skall ha fart-, passagerarfartygs- eller fribordscertifikat, saknar gällande sådant certifikat.

2 §[7] Förbud enligt 1 § må meddelas av sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk utlandsmyndighet som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk utlandsmyndighet. Har sådant beslut inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller meddelats av annan myndighet, skall beslutet genast underställas sjösäkerhetsdirektören.

Beslutet skall innehålla uppgift om skälen för förbudet och de åtgärder som skola vidtagas för rättelse. Avskrift av beslutet skall genast tillställas redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren samt, om förbudet avser utländskt fartyg, diplomatisk eller konsulär representant för det land där fartyget hör hemma.

3 § Den som inom riket meddelat beslut enligt 1 §, avseende förbud mot fartygs resa, skall genast göra anmälan om beslutet till polismyndighet. Denna skall vidtaga de åtgärder som erfordras för att hindra fartygets avgång.

Anmälan skall göras även till tullmyndighet och lotsmyndighet. På dessa myndigheter ankommande förrättning för fartygets resa skall inställas så länge förbudet gäller.

Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig utom riket, äger svensk utlandsmyndighet till förhindrande av resan avfordra fartygets befälhavare för fartyget gällande nationalitetshandling.

4 §[8] Förekommer brist som avses i 1 § och finnas ej tillräckliga skäl att förbjuda fartygets resa eller att meddela förbud att begagna inrättning, redskap, lokal, ämne eller arbetsmetod, kan myndighet som avses i 2 § första stycket i stället förelägga redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att avhjälpa bristen.

Underlåter redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att inom förelagd tid vidtaga åtgärd som åligger honom enligt föreläggandet eller kan han ej tillställas beslutet utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på den försumliges bekostnad. Detsamma gäller även i annat fall då föreläggande meddelats, om omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

5 § I beslut om förbud eller föreläggande kan utsättas vite.

[7] Senaste lydelse 1975: 83.
[8] Förutvarande 4 § upphävd genom 1972: 276.

9 kap.

Åligganden för redare, befälhavaren m. fl. till tryggande av säkerheten

1 § Enligt vad i sjölagen stadgas åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget är i behörigt skick med avseende på sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och bemanning.

Redaren skall anställa den som ingår i minimibesättning och tillhör däcks- eller maskinavdelningen.

2 § Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap.

Redare eller beställare av fartyg skall tillse att ritning som avses i 7 kap. 18 § ges in till sjöfartsverket inom föreskriven tid.

3 § På anmodan av sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skyldig att föranstalta om undersökning av ämne eller material som användes på fartyget eller ingår i dess last eller tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskin, redskap eller teknisk anordning på fartyget.

I fråga om ämne eller material vars inlastning är förestående men ännu ej kommit under redarens vård har lastägaren sådan skyldighet som enligt första stycket åvilar redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Underlåter någon som är skyldig därtill att efterkomma anmodan enligt första stycket eller kan han ej tillställas beslut om anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärderna på dennes bekostnad. Detsamma gäller även i annat fall då beslut meddelats, om omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

Undersökning enligt denna paragraf skall bekostas av den som ålagts att föranstalta om undersökning eller att tillhandahålla prov för undersökning, om ej tillsynsmyndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

I beslut med anmodan enligt första stycket kan utsättas vite.

4 § Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skola iakttaga allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrives, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri eller för att eljest trygga sjösäkerheten.

Ombordanställd är pliktig att använda befintliga skyddsanordningar, noga följa denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa eller olycksfall. Ombordanställd är skyldig att använda personlig skyddsutrustning under arbetet och väl vårda den.

Det åligger befälhavaren att särskilt tillse, att minderårigs användan-

de i arbete på fartyg icke medför fara för olycksfall eller för överansträngning eller annan menlig inverkan på den minderåriges hälsa eller kroppsutveckling. Kan minderårigs användande till visst slag av arbete medföra synnerlig fara i något av nu nämnda avseenden, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer föreskriva särskilda villkor för minderårigs användande till sådant arbete eller förordna att minderårig icke får användas därtill.

5 § När två eller flera arbetsgivare samtidigt bedriva arbete på samma fartyg, skola de samråda och gemensamt verka för att åstadkomma sunda och säkra förhållanden på fartyget.

Redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg som är gemensamt arbetsställe.

I fråga om fartyg, som intagits på varv i Sverige, åvilar det ansvar som avses i andra stycket den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren i stället för redaren. Om särskilda skäl föreligga kan myndighet som regeringen bestämmer medge att detta ansvar får överlåtas på redaren.

I fråga om fartyg i svensk hamn åvilar ansvaret för sådan samordning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning eller lossning den för detta arbete ansvarige arbetsgivaren. Detta ansvar kan överlåtas till redaren.

Den som har ansvar enligt andra—fjärde styckena skall tillse att samordning sker av skyddsåtgärder på fartyget. Övriga arbetsgivare och på fartyget sysselsatta arbetstagare skola följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.

Vad i denna paragraf sägs om arbetsgivare äger motsvarande tillämpning på den som driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd.

6 § Om de skyldigheter som åvila tillverkare och försäljare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar samt den som upplåter till begagnande eller installerar sådana anordningar stadgas i arbetsmiljölagen (1977: 000).

7 § Skyddsombud företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Ombudet skall inom sitt skyddsområde vaka över sundhet och säkerhet i arbetet samt i detta syfte deltaga vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder på fartyget och vid planeringen av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet.

Skyddsombud skall söka vinna övriga ombordanställdas medverkan i skyddsarbetet.

Redare, annan arbetsgivare och ombordanställda svara gemensamt för att skyddsombud får erforderlig utbildning.

Skyddsombud skall beredas tillfälle att under arbetstid fullgöra sina uppgifter med bibehållna anställningsförmåner. Ombudet skall ges tillfälle att på fartyget disponera lämplig lokal eller annat utrymme som behövs för uppdraget.

Skyddsombud har rätt att taga del av de handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som äro av betydelse för ombudets verksamhet.

8 § Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för ombordvarandes liv eller hälsa och kan rättelse ej genast uppnås genom hän-

vändelse till befälhavaren, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas.

Finner skyddsombud att förbud enligt 8 kap. 1 § överträdes, kan han avbryta arbete som avses med förbudet eller som erfordras för att fartyget skall påbörja förbjuden resa.

9 § Beslut av skyddsombud enligt 8 § gäller i fråga om fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess sjöfartsverket tagit ställning i saken.

I annat fall än som avses i första stycket eller då fråga är om räddningstjänst, gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren tagit ställning. Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedömes större än den risk som föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han höra skyddskommittén, om sådan finnes och tvingande hinder ej föreligger.

10 § Beslut av skyddsombud enligt 8 § eller av befälhavare enligt 9 § skall med angivande av skälen antecknas i fartygets skeppsdagbok eller om sådan dagbok ej föres nedtecknas särskilt. Befälhavaren skall tillse att avskrift av sådant beslut genast tillställes sjöfartsverket.

11 § För skada till följd av åtgärd som avses i 8 § är skyddsombud fri från ersättningsskyldighet.

12 § Skyddskommitté skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som röra skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande skyddsförhållanden på arbetsstället. I skyddskommitté skola behandlas frågor om de ombordanställdas hälsovård, frågor om planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder på fartyg, andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet samt frågor om upplysning och utbildning rörande skydd mot ohälsa och olycksfall.

13 § Befälhavaren skall tillse, att de ombordanställda erhålla tillräcklig och fullgod kost. Han skall jämväl ha uppsikt över hälsovårds- och bostadsförhållanden ombord.

14 § Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skola lämna eller låta lämna tillsynsmyndighet nödigt bistånd vid tillsynsförrättning och lämna varje upplysning som begäres vid förrättningen.

15 § Befälhavaren skall innan resa anträdes skaffa sig den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina åligganden beträffande säkerheten på fartyget.

Maskinchefen skall innan resa anträdes skaffa sig erforderlig kännedom om fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar samt fartygets brandsläckningsanordningar.

Besättningen skall genom befälhavarens försorg, i den mån det är möjligt, beredas tillfälle att förvärva erforderlig kännedom om fartyget innan resa anträdes.

16 § Innan resa anträdes skall fartyget göras sjöklart.

Därvid skall befälhavaren särskilt tillse, att

a) tillräckligt med proviant, vatten och läkemedel samt erforderliga sjökort och nautiska publikationer medföras på fartyget,

b) signalapparater, lanternor, nautiska instrument, bärgningsredskap och övrig utrustning för säkerheten ombord äro klara till omedelbart bruk,

c) manöver- och kontrollorgan äro klara till omedelbart bruk,

d) fartyget icke är nedlastat utöver tillämpligt lastmärke,

e) erforderlig barlast intagits,

f) lasten behörigen stuvats och betryggande anordningar vidtagits mot att last eller barlast förskjuter sig eller eljest åstadkommer skada på ombordvarande eller på fartyget,

g) last eller annat icke belamrar fartygets utrustning, inrättningar eller redskap eller försvårar fartygets navigering,

h) skeppsluckorna behörigen tillslutits och skalkats samt öppningar i däck, skott och bordläggning av betydelse för sjövärdigheten tillslutits på betryggande sätt.

Maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanordningar äro klara till omedelbart bruk samt att erforderliga förnödenheter för maskineriets drift finnas ombord. Det åligger maskinchefen att lämna befälhavaren uppgift om den mängd drivmedel för maskineriets drift som medföres.

17 § Befälhavaren skall tillse att den tillsynsbok som avses i 7 kap. 20 § och de certifikat som utfärdats för fartyget med stöd av denna lag finnas ombord och hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning. Måste fartyget överges, skall befälhavaren om möjligt sörja för att dessa handlingar bringas i säkerhet.

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i tillsynsboken, såvitt hans rätt är beroende därav.

18 §[9] Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsverket anmäla vissa händelser ombord finnas bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1).

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som angives i sjölagen.

19 § Om skyldighet att anlita lots och om lotsavgift gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, förvaltningsmyndighet föreskriver.

20 §[10] Bestämmelserna i 1 § andra stycket och 2—18 §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

10 kap.

Ansvarsbestämmelser

1 § Underlåter redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget att tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap., dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

[9] Senaste lydelse av förutvarande 9 kap. 10 § se 1971: 293.
[10] Senaste lydelse av förutvarande 9 kap. 11 § se 1975: 83.

2 § Nyttjas fartyg till sjöfart utan att ha i denna lag föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat eller nyttjas fartyg till sjöfart utan att vara försett med lastmärke, om sådant är föreskrivet, dömes befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

3 § Iakttager befälhavare icke de föreskrifter om minimibesättning, som med stöd av denna lag fastställts att gälla för fartyget, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Gärning som avses i första stycket skall icke medföra ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning icke blivit uppfyllda för viss tjänst ombord.

Anställes den som ingår i minimibesättning och tillhör däcks- eller maskinavdelningen av annan än redaren, dömas redaren och befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Visar redaren eller befälhavaren att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han dock fri från ansvar.

4 § Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud som meddelats med stöd av 8 kap. 1 § eller föreläggande som meddelats med stöd av 8 kap. 4 §.

Bryter någon mot föreläggande eller förbud, som har förenats med vite, dömes ej till ansvar enligt första stycket.

5 § Beordrar befälhavare arbete i strid mot beslut av skyddsombud enligt 9 kap. 8 § utan att skäl som anges i 9 kap. 9 § föreligger och åsidosättes därmed uppenbart intresset att skyddsarbetet ombord bedrives i behörig ordning, dömes till böter.

6 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när det åligger honom på grund av särskild föreskrift, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

7 §[11] Ha flera medverkat till gärning som avses i 1—4 och 6 §§, gäller 23 kap. brottsbalken.

8 § Den som olovligen och utan giltigt skäl borttager skyddsanordning eller sätter den ur bruk, dömes till dagsböter.

9 § Lämnar någon uppsåtligen tillsynsmyndighet oriktig uppgift för att erhålla certifikat enligt denna lag eller att få sådant certifikat förlängt, dömes till dagsböter.

Den som uppsåtligen lämnar tillsynsmyndighet oriktig uppgift i fråga om åtgärd, varom tillsynsmyndigheten givit anvisning, dömes till dagsböter.

10 §[12] Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, 10 §, 13 § eller 15—17 §§, dömes till böter.

[11] Senaste lydelse av förutvarande 10 kap. 6 § se 1975: 83.
[12] Förutvarande 10 kap. 10 § upphävd genom 1975: 722.

11 § Till straff enligt denna lag må ej dömas om strängare straff för gärningen stadgas i brottsbalken eller sjölagen.

12 § I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller föreskrift som utfärdas med stöd av lagen äga bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen motsvarande tillämpning.

11 kap.

Besvär m. m.

1 § Talan mot beslut enligt denna lag som meddelats av tillsynsmyndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 8 kap. 1 §, föres genom besvär hos sjöfartsverket.

Beslut som avses i första stycket skall, om ej annat anges i beslutet, lända till efterrättelse, intill dess sjöfartsverket i anledning av anförda besvär eller eljest annorlunda förordnar.

2 § I ärende, som genom besvär kommit under sjöfartsverkets prövning, skall verket förordna om syn på fartyget, om klaganden begär det eller det eljest prövas erforderligt.

Begär klaganden syn, skall han förskjuta kostnaden därför. Om det överklagade beslutet fastställes, skall han slutligt bära denna kostnad. Ändras beslutet, skall verket med hänsyn till omständigheterna pröva om och i vad mån förskjutet belopp skall återbetalas till klaganden.

Regeringen förordnar efter vilka grunder kostnad som avses i andra stycket skall bestämmas.

3 § Mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom annan än sjösäkerhetsdirektören eller av annan tillsynsmyndighet i fråga, som avses i 8 kap. 1 §, må talan ej föras.

Talan mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga, som avses i 8 kap. 1 §, föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot annat beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, föres talan hos regeringen genom besvär.

Om ej annat anges i beslut som avses i denna paragraf, skall det utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess besvärsmyndigheten eller, i fråga om beslut som skall underställas, sjösäkerhetsdirektören annorlunda förordnar.

4 § Regeringen bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i denna lag. Regeringen får även meddela föreskrifter om behörighet att föra fartyg eller ha befattning på fartyg.

Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter som avses i första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

Innehåll

Propositionen 1
Propositionens huvudsakliga innehåll 1
Lagförslag
Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg 2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 15 december 1977 17
1 Inledning 17
2 Gällande rätt 18
2.1 Arbetarskyddslagen 18
2.2 Arbetsmiljölagen 20
2.3 Sjösäkerhetslagen 21
2.4 Annan lagstiftning 23
3 Fartygsmiljöutredningens förslag 23
4 Remissyttrandena 23
4.1 Allmänna synpunkter 23
4.2 Skyddsverksamheten ombord 24
4.2.1 Allmänna utgångspunkter 24
4.2.2 Skyddsombud 25
4.2.3 Skyddskommitté 30
4.3 Utbildningsfrågor 31
4.4 Fartyget som gemensamt arbetsställe 33
4.5 Övriga frågor 36
5 Föredraganden 38
5.1 Allmän översikt 38
5.2 Skyddsverksamheten ombord 43
5.2.1 Allmänna utgångspunkter 43
5.2.2 Skyddsombud 44
5.2.3 Skyddskommitté 59
5.3 Utbildningsfrågor 62
5.4 Fartyget som gemensamt arbetsställe 63
5.5 Övriga frågor 70
5.6 Verkställighetsföreskrifter 74
5.7 Ikraftträdande 75
6 Upprättat lagförslag 75
7 Specialmotivering 75
8 Hemställan 82
9 Beslut 82

Bilaga 1 Bättre fartygsmiljö (Ds K 1975: 2). Delbetänkande avgivet av fartygsmiljöutredningen 83

Bilaga 2 Sjösäkerhetslagen i dess föreslagna lydelse fr. o. m. den 1 juli 1978 173

NORSTEDTS TRYCKERI STOCKHOLM 1977 770285