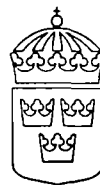


Regeringens proposition

1987/88:3

om en ny fartygssäkerhetslag



Prop.
1987/88:3

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 27 augusti 1987.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Sven Hulterström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny fartygssäkerhetslag, som skall ersätta den nuvarande lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. I förslaget har arbetsmiljöröglerna för sjöfarten omarbetats efter mönster från arbetsmiljölagen (1977:1160). Den föreslagna lagen har även i ett flertal andra hänseenden omarbetats i förhållande till gällande lag. Dessa ändringar är i huvudsak redaktionella. Karaktären av ramlag har förstärkts.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1988.

Fartygssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser*Lagens tillämpningsområde*

1 § Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden.

Definitioner

2 § Vad som sägs i denna lag om redare skall gälla även den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

Första stycket gäller inte vid tillämpning av 5 kap. 12 §.

3 § Med *ombordanställd* avses i denna lag den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål.

Med *fartygsarbete* avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av någon som följer med fartyget.

Certifikat

4 § Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

5 § Certifikat utfärdas av sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

Bemyndiganden

6 § Certifikat som har utfärdats av följande utländska klassificeringssällskap, nämligen American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Registro Italiano Navale eller klassificeringssällskapet i De socialistiska rådsrepublikernas union (Register of Shipping of the USSR), har samma giltighet som om

de utfärdats av sjöfartsverket, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om utfärdande av certifikat för svenska fartyg.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av sjöfartsverket.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, skall ha certifikat avseende något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

9 § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som skall finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för sjöfartsverket att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde skall ha annan omfattning än vad som följer av första meningen.

2 kap. Fartygs sjövärdighet

Sjövärdighet

1 § Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

Fartcertifikat

2 § Ett *fartcertifikat* är ett bevis att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt.

3 § Ett svenskt fartyg skall ha fartcertifikat, om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Sjöfartsverket får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 4 kap.

4 § Sjöfartsverket skall förklara ett fartcertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats så väsentligt att ändringen kan antas ha betydelse för sjövärdigheten.

2. fartyget eller dess utrustning har skadats på ett sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan inte avhjälps på det sätt som sjöfartsverket bestämmer,
3. någon annan omständighet har förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för fartygets sjövärdighet, eller
4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

3 kap. Fartygs lastning

Lastning

1 § Ett fartyg får inte vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande annars sätts i fara.

Fribordsmärken

2 § För fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som befordrar passagerare eller gods skall sjöfartsverket fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte lustfartyg.

Sjöfartsverket får medge att ett fartyg används till sjöfart trots att fartygets minsta tillåtna fribord inte har fastställts.

3 § Varje fartyg för vilket minsta tillåtna fribord har fastställts skall på vardera sidan ha fribordsmärken som utvisar minsta tillåtna fribord.

4 § Ett fartyg får inte lastas djupare än som anges av dess fribordsmärken.

Fribordscertifikat

5 § Ett fribordscertifikat är ett bevis att ett fartygs fribordsmärken vid tillsyn har befunnits anbragta på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt.

6 § Ett fartyg som enligt 3 § skall ha fribordsmärken skall också ha ett fribordscertifikat.

7 § Sjöfartsverket skall förklara ett fribordscertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett så väsentligt sätt att fribordet bör ändras.

2. fartyget inte är i betryggande skick såvitt rör något förhållande som har betydelse för certifikatets innehåll, eller

3. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn beträffande fribordsutmärkning.

Bemyndiganden

8 § Har minsta tillåtna fribord fastställts av något av de klassificeringssällskap som anges i 1 kap. 6 § första stycket och har det mellan staten och sällskapet träffats avtal om sådan fastställelse för svenska fartyg, skall fastställelsen ha samma giltighet som om den gjorts av sjöfartsverket.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning.

Utländska fartyg

10 § Bestämmelserna om fribordsmärken och fribordscertifikat gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

11 § För ett utländskt fartyg får som fribordscertifikat godtas en annan handling som anger fartygets minsta tillåtna fribord.

4 kap. Passagerarfartyg

Passagerarfartyg

1 § Med *passagerarfartyg* avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, samt
6. barn som inte har fyllt ett år.

Passagerarfartygscertifikat

2 § Ett *passagerarfartygscertifikat* är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra.

Det högsta tillåtna antalet passagerare skall bestämmas så, att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende skall fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för

utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Prop. 1987/88:3

3 § Ett svenskt passagerarfartyg skall ha ett passagerarfartygscertifikat.

Ett utländskt passagerarfartyg skall ha ett certifikat eller en annan handling, som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

4 § Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om ett utländskt fartyg, motsvarande handling.

5 § Bestämmelserna i 2 kap. 4 § om ogiltigförklaring av fartcertifikat skall tillämpas även i fråga om passagerarfartygscertifikat.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda passagerarfartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

5 kap. Fartygs bemanning

Bemanning

1 § Ett fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt.

Skyldigheter för befäl

2 § *Befälhavaren* skall se till att han har den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter beträffande säkerheten på fartyget.

Innan en resa påbörjas, skall befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart.

När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, skall han genom befälhavarens försorg få behövlig kännedom om fartyget samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid sjöolycka.

3 § *Maskinchefen* är ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar samt för fartygets brandsäkerhet.

Innan en resa påbörjas, skall maskinchefen se till att maskineriet med de anordningar som hör till detta är i behörigt skick, att brandskyddsanordningarna är klara till omedelbart bruk och att vad som behövs för maskineriets drift finns ombord.

Syn och hörsel

4 § Varje medlem av ett fartygs besättning skall ha så god syn och hörsel som hans uppgifter kräver.

Minimibesättning

5 § För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en brutto-dräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare skall fastställas det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i (*minimibesättning*).

På begäran skall minimibesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från någon annan.

6 § Ett fartyg för vilket minimibesättning skall fastställas enligt 5 § får inte framföras innan ett sådant beslut har meddelats.

Ett fartyg för vilket minimibesättning har fastställts får inte framföras, om inte besättningen har den storlek och den sammansättning i övrigt som anges i beslutet. Fartyget får inte heller framföras i annan fart än som anges i beslutet.

7 § Minimibesättning fastställs av sjöfartsverket.

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift skall minimibesättning fastställas av den myndighet som förvaltar fartyget, om inte regeringen föreskriver eller för särskilda fall beslutar annat. Myndigheten skall samråda med sjöfartsverket före beslutet.

8 § Innan sjöfartsverket meddelar ett beslut om minimibesättning, skall verket samråda med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

En myndighet som med stöd av 7 § andra stycket beslutar om minimibesättning skall före beslutet samråda med de organisationer som företräder de anställda inom myndigheten.

Sjöfartsverket och andra myndigheter som fastställer minimibesättning får meddela provisoriska beslut om minimibesättning utan att samråda med organisationerna. Sådana provisoriska beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet. Ett provisoriskt beslut gäller i högst två månader.

9 § Den myndighet som har meddelat ett beslut om minimibesättning får återkalla beslutet

1. om fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, eller
2. om andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats.

10 § Ett fartygs befälhavare får besluta att fartyget skall framföras trots att besättningen inte uppfyller kraven i beslutet om minimibesättning under förutsättning

att orsaken till att kraven inte uppfylls är att det inom besättningen har inträffat ett plötsligt sjukdomsfall eller någon annan oförutsedd händelse,

att bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, och

att den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

Beslutet får inte innebära att fartyget framförs i någon annan fart än som anges i beslutet om minimibesättning eller att detta beslut frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafister eller radiotelefonister.

Beslutet får inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit.

I ett beslut om minimibesättning får befälhavarens rätt att fatta beslut enligt första stycket inskränkas ytterligare.

11 § Innan befälhavaren fattar ett beslut enligt 10 § skall han samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet.

12 § Fartygets redare eller ägare skall anställa dem som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Om det finns särskilda skäl till det, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att sådan personal anställs av någon annan. Innan ett medgivande lämnas, skall samråd ske med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

Bemanningsföreskrifter

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i särskilda fall besluta att för fartyg, som inte enligt 5 § skall ha minimibesättning fastställd, skall gälla andra krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (*bemanningsföreskrifter*).

14 § Ett fartyg för vilket bemanningsföreskrifter gäller får framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna är uppfyllda.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om fartygs bemanning.

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om syn- och hörselkraven enligt 4 § första stycket samt om hälsoundersökning och läkarintyg avseende dessa krav.

17 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller för särskilda fall besluta att minimibesättning skall fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 5 §.

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anteckning av beslut enligt 10 § och om underrättelser om sådana beslut.

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt om avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

Utländska fartyg

20 § Bestämmelserna i 5–19 §§ gäller inte utländska fartyg.

Bestämmelserna i 2 och 3 §§ gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

6 kap. Arbetsmiljön

1 § Vid fartygsarbete skall arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav, arbetets natur samt 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 en arbetstagare själv kan påverka sin arbetssituation.

2 § Fartygsarbete skall planläggas och anordnas så, att det kan utföras i sund och säker miljö.

Fartyget skall vara så utformat och inrett att det är lämpligt från arbetsmiljösynpunkt.

3 § De arbetshygieniska förhållandena, bland annat såvitt avser luft, ljud, ljus och vibrationer, skall vara tillfredsställande.

Betryggande skyddsåtgärder skall vidtas mot skada genom väder eller sjö eller genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande.

4 § Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar skall vara så beskaffade och placerade och användas på ett sådant sätt att betryggande säkerhet ges mot ohälsa och olycksfall.

5 § Ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall får användas endast under förhållanden som ger betryggande säkerhet.

6 § Kan betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall vid fartygsarbete inte nås på annat sätt, skall personlig skyddsutrustning användas.

7 § Ett fartyg skall erbjuda de ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall i behövlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade ut-

rymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora och inredda och utrustade på lämpligt sätt.

8 § För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord skall sådana åtgärder vara vidtagna som behövs med hänsyn till antalet ombordanställda, fartygets beskaffenhet och den fart som det används i.

9 § Den kost som tillhandahålls de ombordanställda 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 tillräcklig mängd och av tillfredsställande beskaffenhet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för hantering av livsmedel finns i livsmedelslagen (1971:511).

10 § Bestämmelser om arbetstiden ombord finns i sjöarbetstidslagen (1970:105).

Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete finns i sjömanslagen (1973:282).

11 § Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

7 kap. Allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön

1 § Redaren och de ombordanställda skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

2 § Redaren och befälhavaren skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att någon som utför fartygsarbete utsätts för ohälsa eller olycksfall. De skall ägna uppmärksamhet åt att arbetet planläggs och anordnas så, att en tillfredsställande arbetsmiljö skapas. Fartyget samt maskiner, redskap, skyddsutrustning och andra tekniska anordningar skall underhållas väl.

Den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att en arbetstagare utför arbete ensam skall beaktas.

Vad som sägs i denna paragraf om redaren skall gälla även annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

3 § Befälhavaren skall särskilt se till att ingen minderårig anlitas till fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall eller för överansträngning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling.

Med minderårig avses i denna lag den som inte har fyllt 18 år.

4 § Redaren skall se till att de som utför fartygsarbete får god kännedom om de förhållanden under vilka arbetet bedrivs och att de upplyses om de risker som kan vara förbundna med arbetet. Redaren skall förvissa sig om att arbetstagarna har den utbildning som behövs och vet vad de har att iaktta för att undgå riskerna i arbetet. Redaren skall även i övrigt ta hänsyn till en arbetstages särskilda förutsättningar för arbetet.

Vad som sägs i första stycket om redaren gäller även annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

När fartygsarbete skall utföras med användande av personlig skyddsutrustning, svarar redaren för att lämplig sådan utrustning tillhandahålls, om inte någon annan arbetsgivare, hos vilken arbetstagaren är anställd, har åtagit sig detta ansvar.

5 § Redaren och andra arbetsgivare som samtidigt driver verksamhet på samma fartyg skall samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden på fartyget.

6 § Redaren är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på ett fartyg som är gemensamt arbetsställe för flera arbetsgivares anställda.

Om ett fartyg har tagits in på ett varv i Sverige, vilar ansvaret i stället på den arbetsgivare som svarar för varvsdriften. Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att ansvaret överläts på redaren.

I fråga om ett fartyg i svensk hamn vilar ansvaret för sådan samordning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning eller lossning på den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Ansvaret kan överlåtas till redaren.

Den som har ansvar enligt denna paragraf skall se till att skyddsåtgärderna på fartyget samordnas. Övriga arbetsgivare och de som arbetar på fartyget eller annars för fartygets räkning skall följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.

7 § Befälhavaren skall se till att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod beskaffenhet medförs på fartyget. Han skall även ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

8 § De som utför fartygsarbete skall medverka till att åstadkomma en tillfredsställande arbetsmiljö. De skall följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

9 § Om en arbetstagar finner att ett visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa, skall han snarast underrätta en ansvarig arbetsledare eller ett skyddsombud. Arbetstagaren är fri från ersättningskyldighet för skada till följd av att han underlåter att utföra arbete i avvaktan på besked om det skall fortsättas.

10 § Vad som sägs i detta kapitel skall iakttas i tillämpliga delar även när en arbetsgivare utför arbete själv. Detsamma gäller när någon ensam eller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha någon arbetstagare anställd.

11 § Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar, överlåter eller upplåter en maskin, ett redskap, en skyddsutrustning eller någon annan teknisk anordning skall se till att anordningen erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall, när den avlämnas för att tas i bruk eller ställs ut till försäljning eller i reklamsyfte. De anvisningar som behövs för anordningens montering, användning och skötsel skall följa med vid avlämnandet. Anordningen skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

12 § Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar eller överlåter ett ämne som vid sådan användning kan föranleda ohälsa eller olycksfall skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra eller motverka att ämnets användning innebär risk från skyddssynpunkt. När ämnet avlämnas för att tas i bruk skall de anvisningar följa med som behövs för hanteringen. Ämnet eller förpackning, kärl eller liknande, som det förvaras i, skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

13 § Den som installerar en anordning som avses i 11 § på ett fartyg skall se till att behövliga skyddsanordningar sätts upp och att i övrigt behövliga skyddsåtgärder blir vidtagna.

14 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller utom i fråga om 9 § inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

8 kap. Bemyndiganden att meddela föreskrifter om arbetsmiljön

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet och om allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön.

2 § Om det i fråga om fartygsarbete behövs från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva

1. att en arbetsprocess eller en arbetsmetod får användas endast efter tillstånd,

2. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § endast efter godkännande får användas eller avlämnas för att tas i bruk, varvid särskilda villkor får uppställas som förutsättning för godkännandet,

3. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § får användas endast efter godkännande eller under iakttagande av särskilda villkor.

Ett tillstånd eller ett godkännande kan förenas med villkor för användningen.

I anslutning till ett godkännande som avses i första stycket 2 får faststäl-

las krav på att monterings- och bruksanvisning skall följa med när en anordning avlämnas för att tas i bruk.

Även utan samband med en föreskrift enligt första stycket får i den ordning som anges där föreskrivas om kontroll, provning och fortlöpande tillsyn vid användning av en anordning som avses där samt om undersökning av de arbetshygieniska förhållandena i visst slag av verksamhet.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva

1. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § skall ha en skylt eller annan märkning, som upptar tillverkarens namn eller någon annan uppgift om anordningen,

2. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § eller en förpackning, ett kärl eller liknande, som ämnet förvaras i, skall vara märkt vid användningen,

3. att en förteckning skall föras över dessa anordningar eller ämnen.

I samma ordning får meddelas föreskrifter i fråga om installation av visst slag av anordning som avses i 7 kap. 11 §.

4 § Är det av särskild betydelse från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva förbud att i fartygsarbete använda en arbetsprocess, en arbetsmetod, en anordning som avses i 7 kap. 11 § eller ett ämne som avses i 7 kap. 12 §.

5 § Om ett visst slag av fartygsarbete innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva om skyldighet att föranstalta om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i arbetet. Föreskrift får också meddelas om förbud att till arbetet anlita den som vid läkarundersökning har företett någon sjuklighet eller svaghet som gör honom särskilt mottaglig för en sådan risk.

6 § Om ett visst slag av fartygsarbete medför särskild risk för vissa grupper av arbetstagare, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva förbud mot att arbetet utförs av arbetstagare som tillhör en sådan grupp eller föreskriva att särskilda villkor skall gälla när arbetet utförs av sådana arbetstagare.

Om ett visst slag av fartygsarbete medför påtaglig risk för minderåriga arbetstagare, såsom olycksfall, överansträngning eller någon annan skadlig inverkan på deras hälsa eller utveckling, får i samma ordning föreskrivas förbud mot eller villkor för att minderåriga anlitas till ett sådant arbete.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att redare, andra arbetsgivare eller andra som avses i 7 kap. 10 § skall göra anmälan eller lämna uppgifter till myndighet eller förvara handlingar som har betydelse från skyddssynpunkt.

8 § Regeringen får föreskriva skyldighet för läkare att göra anmälan till myndighet om sjukdom som han får kännedom om i sin verksamhet och som kan ha samband med fartygsarbete.

1 § Redaren och de ombordanställda skall bedriva en skyddsverksamhet som är organiserad på lämpligt sätt.

Om någon annan än redaren är arbetsgivare för ombordanställda, skall även den arbetsgivaren delta i skyddsverksamheten, om det lämpligen kan ske.

2 § På ett fartyg med minst fem ombordanställda skall bland dessa utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på andra fartyg, om det behövs. Ersättare bör utses för varje skyddsombud.

Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller sådan ledamot av skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Ett sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som ett annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.

3 § Om fler än ett skyddsombud har utsetts på ett fartyg eller gemensamt för flera fartyg, skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.

4 § Skyddsombudet företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Ombudet skall inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall. Ombudet skall i detta syfte delta vid planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vid planering av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet. Ombudet skall vidare övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.

Skyddsombudet skall försöka vinna arbetstagarnas medverkan i skyddsarbetet.

Redaren och i förekommande fall andra arbetsgivare samt de ombordanställda svarar gemensamt för att skyddsombudet får behövlig utbildning.

5 § Skyddsombudet har rätt att fullgöra sina uppgifter under arbetstid med bibehållna anställningsförmåner. Ombudet skall ges tillfälle att ombord disponera en lämplig lokal eller något annat utrymme som behövs för uppdraget.

6 § Redaren skall underrätta skyddsombudet om förändringar av betydelse för skyddsförhållandena på fartyget.

Skyddsombudet har rätt att ta del av de handlingar och få de upplysningar i övrigt som behövs för ombudets verksamhet.

Vid tillsyn enligt denna lag skall tillsynsmyndigheten tillställa skyddsombudet kopia av de skriftliga meddelanden som gäller fartyget i skyddsfrågor, om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.

7 § Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet skall avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 11 kap. 1 § överträds, får han avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

8 § Ett beslut av ett skyddsombud enligt 7 § gäller i fråga om ett fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

I andra fall eller då det är fråga om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning. Befälhavaren får beordra arbete mot skyddsombudets beslut endast om han finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som han bedömer vara större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut. Innan befälhavaren beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut, skall han höra skyddskommittén, om det finns en sådan ombord enligt 10 § första stycket och det inte föreligger tvingande hinder.

9 § För skada till följd av en åtgärd som avses i 7 § är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

10 § På ett fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer skall det finnas en skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté skall tillsättas även på ett annat fartyg, om de ombordanställda begär det.

I skyddskommittén kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att en skyddskommitté utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. En sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som andra skyddskommittéer.

11 § Skyddskommittén skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall, verka för tillfredsställande skyddsförhållanden i fartygsarbetet och övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. Skyddskommittén skall behandla frågor om de ombordanställdas hälsovård och om planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av

ämnena som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vidare andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet och frågor om upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön.

12 § Ett skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter.

Den som har utsetts till skyddsombud får inte ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av sitt uppdrag. När uppdraget upphör skall den som har haft det vara tillförsäkrad arbetsförhållanden och anställningsvillkor som överensstämmer med eller är likvärdiga med dem som skulle ha rätt om han inte hade haft uppdraget.

13 § Den som bryter mot 12 § skall ersätta därav uppkommen skada. Vid bedömning om och i vad mån skada har uppstått skall hänsyn tas även till omständigheter av annan än rent ekonomisk betydelse. Om det är skäligt med hänsyn till skadans storlek eller andra omständigheter, kan skadeståndet sättas ned eller helt falla bort.

Är flera ansvariga för en skada, skall skadeståndsskyldigheten fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

14 § En avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 12 § är ogiltig.

Om ett skyddsombud gör gällande att han med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har blivit uppsagd från sin anställning eller har fått sina arbetsförhållanden eller anställningsvillkor försämrade, har han rätt att stå kvar i sin befattning under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan har prövats slutligt. På yrkande av redaren får dock domstol förordna att vad som har sagts nu inte skall gälla.

Om ett skyddsombud efter det att anställningen upphört har väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen är ogiltig enligt första stycket, får domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall få återgå i arbetet för tiden till dess ett beslut eller en dom i frågan vunnit laga kraft. För den tid förordnandet gäller har skyddsombudet rätt till de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Vad som sägs i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattning eller återgå i arbetet utesluter inte tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973:282).

15 § Den som vill fordra skadestånd enligt 13 § eller väcka talan som avses i 14 § skall underrätta motparten om detta inom ett år och sex månader från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom sex månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på.

Första stycket skall tillämpas också i fråga om anspråk på anställningsförmåner enligt 5 §.

Iakttas inte vad som föreskrivs i första eller andra stycket, är rätten till talan förlorad.

16 § Mål om tillämpningen av 12–14 §§ handläggs enligt lagen (1974:371) om rättegången i arbetstvister. I fråga om talan mot arbetstagare gäller dock vad som är föreskrivet om rättegång i allmänhet.

17 § I förhållande till redaren eller annan arbetsgivare skall 4–9 och 12–16 §§ börja tillämpas när de som har utsett skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren eller befälhavaren om valet.

18 § Vad som sägs i 5 och 12–17 §§ skall tillämpas också på ledamöterna av en skyddskommitté.

19 § Beträffande ett skyddsombud och sådan ledamot av en skyddskommitté som har utsetts av de ombordanställda skall lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen tillämpas som om han vore facklig förtroendeman utsedd av den lokala arbetstagarorganisation han tillhör. Detta gäller dock inte i den mån hans rättigheter enligt detta kapitel därigenom skulle inskränkas.

20 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anteckning av beslut enligt 7 och 8 §§ samt om underrättelser om sådant beslut.

21 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

10 kap. Tillsyn

Tillsynsmyndigheter

1 § Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (1971:511).

2 § Tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods utövas av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat. Myndigheten skall samråda med sjöfartsverket.

3 § Regeringen får besluta att en svensk utlandsmyndighet skall utöva tillsyn utanför Sverige. Regeringen får vidare föreskriva att tillsynen av vissa slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord skall utövas av en särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

4 § Sjöfartsverket och svenska utlandsmyndigheter som har förordnats att utöva tillsyn av fartyg får uppdra åt Prop. 1987/88:3

1. svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige,
2. svenska eller utländska sakkunniga att biträda vid sådana förrättningar.

Ersättning åt sakkunniga som avses i denna paragraf betalas av redaren.

Tillsynsförrättningar

5 § Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar eller som inspektioner.

Besiktningar företas planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning företas även utom planen.

Besiktningar skall företas främst

för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg, och

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord.

Inspektioner företas när en tillsynsmyndighet finner det motiverat.

6 § Ett fartyg som byggs för en svensk beställare skall besiktigas innan det används till sjöfart för undersökning om det är sjövärdigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning beträffande sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

7 § Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas särskilt, om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

8 § Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om fartyget är bemannat på betryggande sätt, och

om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

9 § Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock sjöfarts-

verket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

10 § Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget. Han får där göra de undersökningar och ta de prov som han behöver och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna skall såvitt möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

11 § Polismyndigheter, tullmyndigheter, miljö- och hälsoskyddsnämnder samt läkare är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde och de upplysningar som de behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

När en tullmyndighet på begäran enligt första stycket medverkar vid tillsyn enligt denna lag, har tjänstemän vid tullverkets kustbevakning de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om tullverkets medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

Skyldigheter för redare m.fl.

12 § Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna varje upplysning som den begär vid sådana förrättningar.

13 § På anmodan av sjöfartsverket eller av annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka ämnen och material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen och material, vars inlastning är förestående men som ännu inte har kommit under redarens vård, har lastägaren den skyldighet som åvilar redaren enligt första stycket.

En undersökning enligt denna paragraf skall bekostas av den som har ålagts att föranstalta om undersökningen eller att tillhandahålla prov för undersökningen, om inte myndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

Om någon underlåter att följa en anmodan enligt denna paragraf eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärderna på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett

beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med beslutet. Prop. 1987/88:3

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

14 § Den som använder en viss produkt vid fartygsarbete eller som har uppdragit åt någon annan att utföra ett visst fartygsarbete är skyldig att på anmodan av en tillsynsmyndighet lämna upplysning om vem som har levererat produkten eller utför arbetet.

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

Ritningar

15 § Om ett fartyg byggs eller byggs om för svensk räkning och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen skall undergå besiktning, skall ritningar till fartyget ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna sändas in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför skall undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.

16 § Ett fartygs redare eller beställare skall se till att ritningar som avses i 15 § ges in till sjöfartsverket inom den tid som anges där.

17 § På begäran av en beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsverket granska ritningar som avses i 15 § och avge det yttrande som granskningen ger anledning till med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar till maskineri, utrustning eller särskilda anordningar ombord skall granskas även på framställning av en tillverkare.

Tillsynsbok

18 § Ett svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och ett annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok.

När en tillsynsförrättning har utförts, skall förrättningsmannen i tillsynsboken anteckna förrättningen, anmärkningar som har framkommit vid förrättningen och åtgärder som har vidtagits med anledning av anmärkningarna. Förrättningsmannen skall även underrätta tillsynsmyndigheten och fartygets redare om det som har antecknats i tillsynsboken.

19 § Befälhavaren skall se till att fartygets tillsynsbok och de certifikat som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, om han Prop. 1987/88:3
behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Bemyndiganden

20 § Undersökningar av fartyg och utrustning som företagits av de klassificeringssällskap som anges i 1 kap. 6 § första stycket får godtas som tillsynsförrättningar, verkställda av svensk myndighet, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om tillsyn av svenska fartyg.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att undersökningar som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning och som företagits av sakkunniga får godtas som tillsynsförrättningar verkställda av en tillsynsmyndighet.

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynsförrättningar och om tillsynsböcker.

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

23 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter som behövs om granskning och godkännande av ritningar och om vilka ritningar som skall ges in. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i särskilda fall medge undantag från skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i ett klassificeringssällskap.

11 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Förbud

1 § Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skäligen anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skäligen anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för

ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Prop. 1987/88:3

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat eller en motsvarande handling som fartyget skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

2 § Ett beslut enligt 1 § meddelas av sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet skall innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

3 § Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna.

Polismyndigheten skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på den.

Om fartyget står under tullkontroll, får tullmyndigheten inte tillåta det att avgå. Tullmyndigheten får också tillfälligt ta hand om fartygets nationalitetshandling, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till myndigheten.

4 § För att säkerställa ett förbud enligt 1 § andra eller tredje stycket får den myndighet som har meddelat beslutet även besluta om försegling eller annan avstängning av anordningar eller utrymmen som är bristfälliga. Ett sådant beslut verkställs genom myndighetens försorg.

Förelägganden

5 § Om det föreligger en brist som avses i 1 § men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen inom viss tid.

Gentemot den som har skyddsansvar enligt 7 kap. 2–13 §§ får en myndighet som avses i 2 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna i 6 och 7 kap. eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. skall efterlevas.

Om den som har fått ett föreläggande inte följer det eller om han inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med föreläggandet.

6 § I ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får vite sättas ut.

12 kap. Ansvarsbestämmelser

Påföljder

1 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra eller tredje stycket av nämnda paragraf,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

2 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift med stöd av 1 kap. 7 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha certifikat eller motsvarande handling som skall ha utfärdats för fartyget eller dess utrustning enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett certifikat eller en motsvarande handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna fribordsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i minimibesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. en befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, och

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när han är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift.

3 § Till böter döms

1. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

2. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 5 kap. 2 § tredje stycket,

3. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

4. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

5. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, maskinchef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i minimibesättningsbeslutet eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller en annan liknande händelse,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

8. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5–7 §§,

9. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §,

11. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

12. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts honom med stöd av 13 kap. 5 §.

4 § Bestämmelser om ansvar för den som överträder vad som sägs om tystnadsplikt i 13 kap. 9 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

5 § Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1891:35 s. 1).

6 § Har vid ett brott som avses i detta kapitel en anordning eller ett ämne använts i strid mot ett förbud enligt 8 kap. 4 § eller 11 kap. 1 § andra och tredje styckena, skall egendomen förklaras förverkad, om det inte är uppenbart oskäligt.

I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

Behörig domstol

7 § Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

13 kap. Övriga bestämmelser

Beslut

1 § Ett beslut enligt denna lag skall gälla omedelbart, om det inte föreskrivs något annat i beslutet eller den domstol eller myndighet som skall pröva en underställning eller ett överklagande förordnar annat.

Underställning och överklagande

2 § Har ett beslut om förbud enligt 11 kap. 1 § meddelats av en annan myndighet än sjöfartsverket, skall det genast underställas verket.

Ett beslut som skall underställas sjöfartsverket får inte överklagas. Detsamma gäller ett beslut som har meddelats inom sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen föreskriver, skall underställas någon inom verket.

3 § Ett beslut enligt denna lag som inte skall underställas någon får överklagas

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 5 kap. 12 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos kammarrätten i andra fall än som avses i 1 och 2.

Ett provisoriskt beslut om minimibesättning får inte överklagas.

4 § För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om ett sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

5 § Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns i sjölagen (1891:35 s. 1).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva skyldighet för redare och befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen,

2. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots och om lotsavgift.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får beträffande fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet meddela särskilda föreskrifter i de avseenden som lagen omfattar och i enskilda fall medge undantag från lagens bestämmelser.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelse från bestämmelserna i 6–9 kap. i denna lag.

Sekretess

9 § Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988, då lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg skall upphöra att gälla.

Bestämmelserna om preskription i 9 kap. 15 § i den nya lagen tillämpas endast om den åtgärd som anspråket grundas på har företagits efter ikraftträdandet. I annat fall tillämpas bestämmelserna om preskription i 3 kap. 11 § sjätte stycket i den gamla lagen.

Beslut som har meddelats före ikraftträdandet överklagas enligt äldre bestämmelser.

En föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen och som gäller vid ikraftträdandet skall fortfarande gälla och vid tillämpning av den nya lagen anses ha meddelats enligt denna. I fråga om påföljd för överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen

gäller dock alltid äldre bestämmelser, om dessa leder till lindrigare påföljd eller frihet från påföljd. Prop. 1987/88:3

Om det i en lag eller i en författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjöarbetstidslagen (1970:105)

dels att 3 och 17 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 21 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*3 §¹

I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller.

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning, för andra sysslor som har samband med sådant arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring.

dagman: sjöman vars skeppstjänst ej är indelad i vakter och som ej tillhör radio- eller ekonomipersonalen.

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24.

vecka: en fast period av sju på varandra följande dygn.

oavbruten gång: färd sätt som kännetecknas av att fartyget ej anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än 2 timmar vid något tillfälle.

lokal fart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång.

närfart: fart, dock ej lokal fart, inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller med denna i sjöfartsförbindelse varande farvatten innanför 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.

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

Fartyg anses under resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Hänsyn toges dock ej till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranledes av storm, sjöskada eller annan nödsituation.

Förordnande enligt 1 kap. 11 § tredje stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Förordnande enligt 1 kap. 8 § andra meningen fartygssäkerhetslagen (1987:000) gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Vid beräkningen av arbetstid undantages, utom i fall som avses i 8 §, dels måltidsrast, dels annat uppehåll i skeppstjänsten, om sjömannen enligt förmäns besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppehållet och detta varar minst 1 timme.

¹ Senaste lydelse 1982:257.

17 §²

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter för tillämpningen av lagen utövas av myndighet som regeringen bestämmer. Därvid äger 1 kap. 6, 8 och 15 §§, 7 kap. 1 och 16 §§ och 11 kap. 3 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg motsvarande tillämpning.

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter för tillämpningen av lagen utövas av myndighet som regeringen bestämmer. Därvid äger 10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1987:000) motsvarande tillämpning.

Anteckningar om arbetstid skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

21 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelse från denna lag. Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får dock inte meddelas med stöd av denna paragraf.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

² Senaste lydelse 1975:729.

Lag om ändring i livsmedelslagen (1971:511)

Härigenom föreskrivs att 4 § livsmedelslagen (1971:511) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning i fråga om vissa slag av livsmedel eller livsmedelstillsatser.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning på försvarsmakten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning på försvarsmakten *och såvitt avser fartyg och luftfartyg*.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Senaste lydelse 1982:1081.

Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 58 § sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

*Föreslagen lydelse*58 §¹

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (1987:000), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Senaste lydelse 1982:199.

Lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § arbetsmiljölagen (1977:1160) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**3 §¹

Lagen gäller ej

1. *skeppstjänst på andra fartyg*
än örlogsfartyg,

2. arbete som *utföres* i arbetsgi-
varens hushåll.

Lagen gäller ej

1. *fartygsarbete som avser andra*
fartyg än örlogsfartyg,

2. arbete som *utförs* i arbetsgiva-
rens hushåll.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Senaste lydelse 1982:674.

Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

6 §

Regeringen får föreskriva att undersökning av fartyg och utrustning som företas av en utländsk myndighet eller av en klassificeringsanstalt skall godkännas som tillsynsförrättning verkställd av svensk myndighet samt att ett certifikat som utfärdats efter en sådan undersökning har samma giltighet som ett certifikat utfärdat av svensk myndighet.

Har något av följande utländska klassificeringssällskap, nämligen American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Registro Italiano Navale eller klassificeringssällskapet i De socialistiska rådsrepublikernas union (Register of Shipping of the USSR) företagit undersökning av fartyg och utrustning eller utfärdat ett certifikat efter en sådan undersökning, har undersökningen eller certifikatet samma giltighet som en undersökning verkställd av eller ett certifikat utfärdat av en svensk myndighet. Detta gäller dock endast om det mellan staten och sällskapet föreligger avtal om undersökning av svenska fartyg och utrustning eller utfärdande av certifikat för svenska fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Lagen omtryckt 1983:463.

Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att 14 § mönstringslagen (1983:929) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

14 §

Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av *lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg*.

Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av *fartygssäkerhetslagen (1987:000)*.

Fackliga företrädare för sjömän ombord på fartyget har motsvarande rätt att ta del av handlingarna rörande bemanningen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 augusti 1987

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hultström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Hultström

Proposition om en ny fartygssäkerhetslag

1 Inledning

Fartygsmiljöutredningen tillkallades år 1973 för att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m.

Utredningen avlämnade år 1975 delbetänkandet Bättre fartygsmiljö (Ds K 1975:2), år 1976 delbetänkandet Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg (Ds K 1976:1) och år 1980 delbetänkandet Sjöarbetstidsfrågor (Ds K 1980:17). Av dessa betänkanden ledde det första, Bättre fartygsmiljö, till omfattande ändringar i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen) genom lag 1978:109. Det andra betänkandet, Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg, ledde till ändringar i sjösäkerhetslagen genom lag 1979:1107 samt i förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg m. fl. förordningar. Det tredje betänkandet, Sjöarbetstidsfrågor, ledde till vissa ändringar i sjömanslagen (1973:282) genom lag 1982:199.

Utredningen (f. d. hovrättspresidenten Karl Sidenbladh) avgav i mars 1982 slutbetänkandet Ny sjösäkerhetslag, del I och II (Ds K 1982: 2 och 3). Till protokollet i detta ärende bör fogas utredningens sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1* och de lagförslag som läggs fram i betänkandet som *bilaga 2*. Beträffande gällande ordning, direktiven för utredningen och utredningens närmare överväganden får jag hänvisa till betänkandet.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en inom kommunikationsdepartementet upprättad sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

I 9 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen föreskrivs att fartygets redare skall anställa den som ingår i fartygets minimibesättning och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Sveriges redareförening har i en skrivelse den 17 september 1981 hemställt att möjligheter till dispens från denna regel införs. Skrivelsen, som har remitterats till sjöfartsverket och personalorganisationerna, behandlas i det följande.

I mars 1985 tillsattes asbestkommissionen för att inom regeringskansliet skyndsamt utarbeta förslag till åtgärder mot asbest. Kommissionen har

avgivit en delrapport (Ds A 1985:5) Handlingsprogram mot asbest. Rapporten avser huvudsakligen asbest i arbetsmiljön. I rapporten föreslås bl. a. att det under arbetet med en ny lag om säkerheten på fartyg övervägs att införa straffsanktion för brott mot de av sjöfartsverket utarbetade föreskrifterna rörande asbest. Även rapporten kommer att behandlas i det följande.

Regeringen beslutade den 21 maj 1987 att inhämta lagrådets yttrande över förslag till ny fartygssäkerhetslag och förslag till lagar om ändring i sjöarbetstidslagen, livsmedelslagen och arbetsmiljölagen. De till lagrådet remitterade lagförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Lagrådet har yttrat sig över förslagen. Yttrandet bör fogas till protokollet som *bilaga 5*. I samband med att jag behandlar de enskilda paragraferna i mitt förslag kommer jag att gå in på lagrådets synpunkter. Som kommer att framgå instämmer jag, med något undantag, i vad lagrådet anför. Lagrådets granskning har också lett till vissa redaktionella ändringar i lagtexten.

I det följande föreslås vissa lagändringar som inte har granskats av lagrådet. Det är här fråga om följdlagstiftning till fartygssäkerhetslagen. Lagändringarna är av den beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

2 Allmän motivering

2.1 Bakgrund

Sjösäkerhetslagen är vid sidan av sjölagen (1891:35 s. 1) den viktigaste lagen rörande sjöfartens förhållanden. Den innehåller bl. a. bestämmelser om certifikat, sjövärdighet, åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarfartyg, bemanning, tillsyn, förbud att använda fartyg eller utrustning och om skyddsverksamhet. I anslutning till lagen har utfärdats förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg.

Att sjöfarten i hög grad är internationell återspeglas av det stora antal internationella överenskommelser som finns på området. Detta gäller inte minst i fråga om de ämnen som regleras i sjösäkerhetslagen. Sålunda innehåller t. ex. 1974 års s. k. SOLAS-konvention (Safety of Life at Sea), liksom dess föregångare, mycket detaljerade regler om konstruktion och skeppsbyggnad, sjövärdighet, utrustning, inspektioner m. m. Regler av den karaktären har emellertid inte tagits upp i sjösäkerhetslagen utan i tillämpningsföreskrifter utfärdade av främst sjöfartsverket. Sjösäkerhetslagen har därför i stora delar en utpräglad karaktär av ramlag med ganska allmänt hållna bestämmelser och bemyndiganden för regeringen och andra myndigheter att utfärda närmare föreskrifter.

Översynen av lagstiftningen om säkerheten på fartyg har främst föranletts av önskemål att bringa lagstiftningen om arbetsmiljön till sjöss i nivå med vad som gäller för arbetsmiljön på land. Samtidigt har sjösäkerhetslagen behövt en allmän författningsteknisk översyn.

Den centrala lagen på arbetsmiljöns område är arbetsmiljölagen

(1977:1160). Denna omfattar i stort sett inte arbete ombord på fartyg. De regler som är tillämpliga på fartyg finns i stället i sjösäkerhetslagen. Reglerna i den lagen är huvudsakligen avpassade efter vad som gällde enligt tidigare lag på arbetsmiljöns område, nämligen arbetarskyddslagen (1949:1). Arbetarskyddslagen genomgick år 1973 betydelsefulla ändringar, och dessa föranledde ändringar även i sjösäkerhetslagen. Arbetsmiljölagen innebar emellertid i väsentliga delar en helt ny reglering. Lagens övergripande karaktär i förhållande till annan säkerhetsinriktad lagstiftning betonas. En utgångspunkt var att arbetsmiljölagen skulle vara allmängiltig och omfatta så gott som allt arbete. En nyhet var sålunda att försvaret i princip fördes in under lagens tillämpningsområde.

Lagen utgår från att arbetsgivaren har huvudansvaret för arbetsmiljön. Arbetsgivaren skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att de anställda utsätts för ohälsa eller olycksfall. Även de anställda har emellertid ett skyddsansvar. En arbetstagare skall sålunda följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

I lagen anges också vilket ansvar i skyddshänseende som finns för dem som framställer eller överlåter anordningar eller ämnen som sedan utnyttjas i arbetslivet och för dem som upplåter lokaler eller markområden för arbete. Lagen utvecklar också de regler som år 1973 infördes om ett särskilt skyddsansvar för dem som driver verksamhet på ett gemensamt arbetsställe.

Frågan om de anställdas medverkan vid utformningen av arbetsmiljön, som haft en framträdande roll redan vid 1973 års reform av arbetarskyddslagstiftningen, fördes genom arbetsmiljölagen än mer i förgrunden. En strävan skall sålunda vara att anordna arbetet så att den anställde själv kan påverka sin arbetssituation.

Gnom arbetsmiljölagen infördes nya regler när det gäller de anställdas medverkan vid arbetsmiljöns utformning. Skyddskommittéernas och skyddsombudens deltagande redan på planeringsstadiet har uppmärksamhets ytterligare och skyddsombudens möjligheter att ingripa utvidgats. Den enskilde arbetstagaren har numera en uttrycklig rätt att i farosituationer avbryta sitt arbete för att rådgöra med skyddsombud och arbetsledare. All lokal tillsyn enligt arbetsmiljölagen sker genom yrkesinspektionens olika distrikt.

Påföljdsreglerna i arbetarskyddslagen kompletterades genom 1973 års delreform. Bl. a. fick yrkesinspektionen möjlighet att förelägga vite. Arbetsmiljölagen bygger vidare på denna grund. Arbetarskyddsmyndigheternas befogenheter att göra direkta ingripanden har stärkts. Nya regler har också införts om fullföljd av talan. Bl. a. får huvudskyddsombud eller, om sådant inte finns, annat skyddsombud föra talan mot beslut i ärende enligt arbetsmiljölagen.

Liksom arbetarskyddslagen tar lagen upp särskilda regler om minderåriga. Den allmänna minimiåldern för tillträde till arbete höjdes med hänsyn till bestämmelserna om skolgång.

I arbetsmiljölagen har efter år 1977 gjorts ändringar huvudsakligen genom lagarna 1980:428, 1982:674 och 1985:321 om ändring i arbetsmiljö-

lagen. Genom 1980 års lag gjordes arbetsmiljölagen tillämplig på skeppstjänst på örlogsfartyg. Sjöfartsverket blev tillsynsmyndighet enligt arbetsmiljölagstiftningen för örlogsfartygens del. Genom 1982 års lag överfördes arbetsmiljölagens regler om arbetstidens förläggning till den nya arbetstidslagen (1982:673). 1985 års lag, slutligen, innehöll nyheter i fråga om företagshälsovård samt arbets-, anpassnings- och rehabiliteringsverksamhet.

Samtidigt med att arbetsmiljölagen infördes gjordes omfattande ändringar i sjösäkerhetslagen. Dessa ändringar byggde på fartygsmiljöutredningens första delbetänkande och utgjorde ett led i strävandena att anpassa lagstiftningen på detta område till vad som gällde på land. Ändringarna avsåg huvudsakligen skyddsarbetet på fartygen. Skyddsarbetet effektiviserades och skyddsombuden fick vidgade befogenheter. Skyddsombud skulle utan undantag finnas på alla fartyg med minst fem ombordanställda. Begreppet huvudskyddsombud introducerades. Skyddsombud skulle kunna utses gemensamt för flera fartyg inom ett och samma rederi. Skyddsombudens uppgifter breddades och grundläggande regler om deras verksamhet fördes in i lagen. Skyddskommitté skulle finnas på fartyg med minst femton ombordanställda och även på andra fartyg om de ombordanställda begärde det. Även skyddskommittéernas uppgifter breddades.

Ändringar i sjösäkerhetslagen av betydelse har därefter gjorts genom lagarna 1979:1107 och 1981:318 om ändring i lagen om säkerheten på fartyg. 1979 års lag innebar ändringar främst av bemanningsreglerna men också av ansvarsreglerna. 1981 års lag rörde tillsynen i sjösäkerhetshänseende.

2.2 Behovet av åtgärder

2.2.1 Arbetsmiljön på fartyg

Mitt förslag: Reglerna om arbetsmiljön på fartyg anpassas till arbetsmiljölagens regler.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig tillstyrker utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Som jag tidigare har redovisat har reglerna om arbetsmiljön på fartyg redan till en del anpassats till reglerna i arbetsmiljölagen. I vissa avseenden har dock någon anpassning ännu inte skett. Sålunda har en hel del av bestämmelserna i 3 kap. en lydelse som ansluter till den numera upphävida arbetarskyddslagen.

I samband med att arbetsmiljölagen infördes gjordes vissa överväganden om författningens utformning (se prop. 1976/77:149 s. 219). Enligt vad som då anfördes kan en uppräknig av olika åtgärder till skydd mot skador i arbetslivet av naturliga skäl aldrig bli fullständig. När det gäller arbetsmiljölagens uppläggning ansågs det, med hänvisning till den mängd olika verksamhetsområden som skulle täckas, inte lämpligt att i lagen eller dess

tillämpningsförförordning meddela några detaljföreskrifter om arbetsmiljöns utformning. En sådan detaljreglering skulle dessutom inte vara förenlig med att regler av detta slag av den ansvariga myndigheten måste kunna anpassas till den snabba utvecklingen med minsta möjliga tidsutdräkt.

Dessa uttalanden får alltså anses giltiga. Det finns skäl att ytterligare minska detaljregleringen även såvitt gäller reglerna om arbetsmiljön på fartyg.

Reglerna i den nuvarande sjösäkerhetslagen syftar formellt främst till att – efter mönster från 1949 års arbetarskyddslag – undanröja faktorer som är omedelbart riskabla för den arbetandes säkerhet och att förebygga vissa speciella yrkessjukdomar. Denna tekniska och fysiologiska syn på arbetsplatsens hälsorisker har efter hand avlösts av en insikt att man för att värna om hälsan bör sträva efter bästa möjliga arbetsförhållanden också från social och psykologisk synpunkt. Arbetsmiljölagen ger uttryck för denna insikt. Det är angeläget att reglerna om arbetsmiljön till sjöss moderniseras på motsvarande sätt.

Den nya lagstiftningen måste dessutom driva fram effektiva insatser mot dåliga arbetsmiljöer. Ingripanden måste kunna ske på ett tidigt stadium även när arbetsförhållandena har sådana negativa verkningar på hälsan som ytrar sig först efter lång tid. Efter mönster från arbetsmiljölagen föreslår jag att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer be- myndigas att utfärda generella föreskrifter om olika slag av förhandsbe- dömmning. Härigenom skapas en ordning som även till sjöss ger tillfälle till förhandsbedömning i ett läge då åtgärder i ett visst skede kan bli styrande för möjligheterna att forma arbetsmiljön i ett senare skede.

Jag vill emellertid framhålla att någon fullständig överensstämmelse mellan bestämmelserna om arbetsmiljön i land och den till sjöss knappast kan åstadkommas. Förhållandena skiljer sig åt i åtskilliga hänseenden. Sjöfartens i hög grad internationella prägel medför också att vad som skall anses vara en god arbetsmiljö påverkas av förhållandena i andra traditio- nella sjöfartsnationer.

2.2.2 Tillämpning av utländsk lagstiftning på svenska fartyg och svensk lagstiftning på utländska fartyg

Mitt förslag: Några nya möjligheter till dispens från den svenska lagens tillämpning införs inte i detta sammanhang, inte heller regler om tillämpning av svensk lag på utländska fartyg.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att möjlighet till dispens in- förs efter mönster från sjömanslagen (betänkandet del II s. 40 f).

Remissinstanserna har inte uttalat sig i frågan.

Skälen för mitt förslag: Sjömanslagen och numera även mönstringslagen (1983: 929) innehåller möjligheter till dispens från de svenska bestämmel- serna då ett svenskt fartyg hyrts ut helt eller delvis till en utländsk redare. Utredningen har, främst med tanke på arbetsmiljoreglerna, föreslagit en

motsvarande möjlighet såvitt gäller lagen om säkerheten på fartyg. Som utredningen påpekat kan det, då ett svenskt fartygs drift upplåtits till ett utländskt rederi och fartyget har satts i trafik kanske i en annan världsdel, vara mindre lämpligt att tillämpa svenska regler om skyddsverksamheten på en i huvudsak utländsk besättning, som är van vid helt andra bestämmelser i ämnet. Det kan enligt utredningen å andra isdan vara önskvärt att kunna tillämpa svenska bestämmelser på ett utländskt fartyg som en svensk redare hyrt in för att förstärka kapaciteten hos en linje som i övrigt trafikeras med svenska fartyg.

En del av problemen med skeppslega har behandlats i promemorian (Ds K 1978:8) Skeppslega till utlänning (bare-boat charter). Utgångspunkten för denna promemoria var de formellt otillfredsställande förhållanden som kan inträda, om ett svenskt fartyg hyrs ut till en utlänning genom ett avtal som i huvudsak utformats enligt internationell förebild. Ett sådant avtal förutsätter vanligen att åtminstone vissa svenska offentligrättsliga föreskrifter inte tillämpas. Förslagen i promemorian har inte lett till någon lagstiftning utan frågorna i samband med skeppslega är nu föremål för en mera omfattande utredning av skeppslegoutredningen (K 1985:01). Skeppslegoutredningen har till uppgift bl. a. att ta ställning till om det i Sverige bör införas utökade möjligheter att meddela dispens från svensk lagstiftning vid uthyrning respektive att tillämpa svensk lagstiftning vid inhyrning.

Även om det finns skäl som talar för fartygsmiljöutredningens förslag om dispensmöjlighet m. m. även i lagen om säkerheten på fartyg, kan det konstateras att man levt med problemet med svensk respektive utländsk arbetsmiljö- och säkerhetslagstiftning under ganska lång tid. Svårigheterna bör inte bli särskilt mycket större med den nya lagen. Skeppslegoutredningens betänkande bör därför lämpligen avvaktas innan man tar slutlig ställning.

2.2.3 Arbetsmiljöbestämmelsernas tillämplighet på olika arbetstagare

Mitt förslag: Bestämmelserna om arbetsmiljön till sjöss görs tillämpliga på alla som utför fartygsarbete, vare sig de är att anse som ombordanställda eller ej.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: De båda remissinstanser som uttalat sig tillstyrker förslaget.

Skälen för mitt förslag: Arbetsmiljöbestämmelserna i sjösäkerhetslagen är tillämpliga endast på arbetstagare som är anställda ombord på fartyget (ombordanställda). Begreppet ombordanställning innefattar också det fallet att arbetstagaren är anställd av rederiet men att en befattning på fartyget tilldelats honom. Rederianställning är numera regel och alltså mycket vanligare än det tidigare systemet med anställning på ett bestämt fartyg.

Från arbetsmiljölagens tillämpning undantas enligt 1 kap. 3 § i den lagen

skeppstjänst på andra fartyg än örlogsfartyg. Skeppstjänst kan enligt förarbetena till sjöarbetstidslagen (1970:105) utföras endast av sådana arbetstagare vilkas vistelse ombord är av viss varaktighet, i princip minst en vecka. För en arbetstagare som under längre tid arbetar till sjöss men som byter fartyg ofta med korta mellantider till lands kan även en kortare tid än en vecka föranleda att arbetet betraktas som skeppstjänst (prop. 1970:29 s. 40). Det fordras inte att arbetstagaren skall vara anställd av redaren. Han anses utföra skeppstjänst även om han är anställd av en annan arbetsgivare, exempelvis en entreprenör för intendenttjänsten ombord.

Den nu lämnade redogörelsen har tagit sikte på svenska fartyg som befinner sig i Sverige. Så länge fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, är den nu berörda gränsdragningen mellan de båda lagarnas tillämpningsområden inte av så stor betydelse. Båda lagarna får anses innehålla en ganska tillfredsställande reglering av hithörande förhållanden, även om arbetsmiljölagen inte är anpassad för tillämpning ombord. Går fartyget utom riket, blir läget däremot strax ett annat, eftersom arbetsmiljölagen i princip inte gäller utanför Sveriges gränser (prop. 1976/77:149 s. 213f). Det förekommer alltså fall då arbetstagare ombord på svenska fartyg inte skyddas av någon svensk arbetarskyddslagstiftning annat än indirekt såtillvida att en bestämmelse som skyddar de ombordanställda ofta verkar till förmån även för annan arbetskraft ombord.

Problemet vilka regler som skall gälla i fråga om arbetarskyddet för dem som utför arbete för ett fartygs räkning men som inte är ombordanställda utan följer med fartyget mera tillfälligt är av åtskillig praktisk betydelse. Det kan t. ex. vara fråga om en inspektör från ett klassificeringssällskap eller reparatörer vilka söker avhjälpa ett fel som har uppstått under fartygets pågående resa. Listan på sådana personer kan göras lång, något som står i visst samband med att moderna fartyg i regel är tekniskt komplicerade men har en förhållandevis fåtalig besättning. Den specialkunskap och den arbetskraft som finns ombord måste då ofta förstärkas utifrån. Det kan emellertid också vara fråga om mindre kvalificerat arbete, exempelvis enkla underhållsarbeten som utförs av arbetstagare som går ombord i en hamn och lämnar fartyget i nästa.

Det måste anses klart otillfredsställande, att en del arbetstagare på svenska fartyg inte omfattas av någon arbetarskyddslagstiftning. Alla som arbetar för fartygets räkning bör i princip ställas lika, även om vissa regler särskilt bör avse de ombordanställda, vilka på ett annat sätt än de tillfälligt medföljande arbetstagarna har sin tillvaro förlagd till fartyget.

2.2.4 Arbetsgivare för minimibesättning

Mitt förslag: Nuvarande bestämmelse i 9 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen att endast redaren skall kunna anställa den som ingår i minimibesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen mjukas upp. I fortsättningen skall minimibesättningar kunna anställas även av fartygets ägare. Dessutom införs möjligheter till dispens.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit möjligheter till dispens från regeln.

Remissinstanserna: Sveriges redareförening och sjöfartsverket tillstyrker att dispens skall kunna meddelas, medan personalorganisationerna avstyrker det.

Skälen för mitt förslag: Regeln att de som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen skall anställas av redaren infördes år 1973 på förslag av 1964 års sjömanslagskommitté. Kommittén aktualiserade frågan om en begränsning av friheten att överlåta på företag utanför rederiet att som entreprenör anställa personal för fartygsdriften. Härvid föreslog kommittén att den ifrågavarande personalen skulle vara anställd av redaren eller den som i redarens ställe brukade fartyget. Skälet för den nya regeln var, enligt kommittén, att det inte kunde anses förenligt med redarens och befälhavarens ansvar för sjösäkerheten ombord att sådan personal inom däck- och maskinavdelningarna som tillhörde minimibesättningen i sitt anställningsförhållande var beroende av någon annan än redaren. Genom att regelns räckvidd begränsades till personal som tillhörde däck- eller maskinavdelningarna lämnade den enligt kommittén rimligt utrymme för den ofta tillämpade ordningen att driften av ekonomiavdelningen överläts på ett specialföretag som anställde erforderlig personal (SOU 1971:6 s. 26 och 103).

I prop. 1973:40 s. 182 uttalade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att han biträdde kommitténs uppfattning. Emellertid förordade han den begränsningen i kommitténs förslag att anställningsförhållande endast skulle få förekomma med den som var att anse som redare. Den nuvarande regeln i 9 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen är utformad i enlighet härmed.

Sveriges redareförening har i en framställning till kommunikationsdepartementet föreslagit att möjlighet införs till dispens från den ifrågavarande regeln. En uthyrning av fartygsdriften till ett annat svenskt rederiföretag såvitt gäller däck- och maskinavdelningarna hade enligt föreningen ibland visat sig vara rationell och ekonomiskt riktig. Vid sammanslagning av flera rederiers trafik för att möta svår konkurrens hade det t.ex. varit mest rationellt om ett företag stått som redare av fartyget och skött driften under det att anställningsförhållandet för viss personal stått kvar i ett annat rederiföretag som då inte kunnat anses som redare av just det fartyget. Enligt redareföreningen vore det olyckligt om konstruktioner av denna art, som kan visa sig nödvändiga för ett eller flera rederiers fortlevnad, omöjliggjordes av en alltför stelbent lagstiftning.

Sjöfartsverket har i sitt yttrande över redareföreningens skrivelse tillstyrkt förslaget. I sitt remissvar har verket bl. a. uppehållit sig vid situationen vid s.k. bare-boat charter, dvs. då ett fartyg för viss tid hyrs ut obemannat eller i huvudsak obemannat. I sådana situationer är befraktaren i allmänhet att anse som redare. Enligt verket tillämpas lagen i dag – utan stöd i lagtexten – så att ägaren i stället för befraktaren anställer befälhavaren och eventuellt maskinchefen. Verket föreslår att det övervägs om denna praxis kan lagfästas. Om i stället möjligheter till dispens skulle införas för denna situation, kompliceras frågan av att det vid bare-boat

charter till utländska redare redan nu vanligen sker en dispensprövning dels hos regeringen angående dispens från sjömanslagen och dels hos arbetsmarknadsstyrelsen angående dispens från kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg. Det vore enligt verket mindre praktiskt om en tredje dispensmyndighet, sjöfartsverket, nu skulle tillkomma.

I sitt remissvar pekar verket vidare på två andra typsituationer där dispens borde ifrågakomma. Det ena fallet är när en överenskommelse görs mellan två etablerade rederier. Det andra fallet är då någon med endast begränsad erfarenhet av rederiverksamhet finner sig böra överlåta ansvaret för bemanningen till någon med bättre kunskaper på detta område.

De ombordanställdas organisationer har i sina remissvar avstyrkt redareföreningens förslag. De pekar på risken att man öppnar vägen för s. k. bemanningsbolag eller managementbolag. Härmed avses bolag som varken är fartygsägare eller redare och som har som enda uppgift att bemanna fartyg. Den som är anställd i ett sådant bolag saknar lagligt stöd för inflytande i redarens verksamhet. Hans anställningstrygghet är dålig genom att redaren när som helst kan säga upp avtalet med bemanningsbolaget, vilket då inte längre kan erbjuda sina anställda några arbetsuppgifter. Dessutom försämrar säkerheten för arbetstagarnas lönefordringar.

Fartygsmiljöutredningen har föreslagit en dispensregel av samma innebörd som den som redareföreningen föreslagit. Som skäl härför har utredningen anfört att det i undantagsfall visat sig vara påkallat med möjlighet till dispens. Som exempel nämner utredningen att fartygets ägare själv bör kunna anställa i första hand befälhavaren men kanske också andra ombordanställda, även om en befäktare – särskilt en utländsk befäktare – har övertagit flertalet av redarfunktionerna. Det kan också enligt utredningen vara fråga om att någon utan fullständig redarerfarenhet blir redare för ett fartyg för en kortare tid eller att ett konkursbo finner sig vara ägare och redare av ett fartyg. I dessa fall kan det enligt utredningen vara lämpligt att överlåta ansvaret för bemanningen till ett väletablerat svenskt rederi.

Utredningen erinrar om ett par lagbestämmelser som innebär att de ombordanställdas intressen tillgodoses i ett väsentligt avseende. Enligt 61 § sjömanslagen gäller, i fall då en sjöman i sin anställning har en annan arbetsgivare än redaren, att redaren svarar jämte arbetsgivaren för dennes skyldigheter mot sjömannen enligt lagen i fråga. Utredningen nämner också 244 § sjölagen om sjöpanträtt i fartyget för fordran mot redaren som avser lön till ombordanställda på grund av deras anställning på fartyget; sjöpanträtten gäller även om fordringen riktar sig mot fartygets ägare som inte är redare eller mot den som i egenskap av befäktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.

Av remissinstanserna har redareföreningen tillstyrkt utredningens förslag, medan Svenska sjöfolksförbundet och Svenska maskinförbundet har avstyrkt det.

För egen del vill jag anföra följande.

Den nuvarande regeln innehåller ett kategoriskt förbud för annan än

redaren att anställa den personal som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Skälet för denna regel är att det inte kan anses förenligt med redarens och befälhavarens ansvar för sjösäkerheten ombord att denna personal i sitt anställningsförhållande är beroende av annan än redaren. Vidare kan hänsynen till personalens anställningstrygghet åberopas som ett ytterligare skäl att behålla regeln oförändrad.

Av sjöfartsverkets yttrande över redareföreningens framställning framgår att fartygets ägare – även om han inte är att anse som redare – i vissa fall kan ha ett legitimt intresse av att vilja anställa viss personal själv. Uppenbart är att den aktuella regeln i sjösäkerhetslagen inte tar sikte på dessa situationer. Att fartygets ägare anställer personalen kan inte anses inverka menligt på sjösäkerheten eller på personalens anställningstrygghet. Jag förordar därför den ändringen i regeln att både ägaren och redaren får anställa den personal som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Erfarenheten har visat att det finns situationer då även annan än redaren och ägaren bör kunna få anställa den ifrågavarande personalen. Det är här fråga om undantagsfall, och dispens från tillämpning av huvudregeln bör kunna ges av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. Vid dispensprövningen bör samråd ske med de ombordanställdas organisationer.

Jag kommer att i specialmotiveringen till 5 kap. 12 § i mitt förslag till ny lag om säkerheten på fartyg närmare redogöra för i vilka situationer jag anser att dispens bör kunna beviljas.

2.2.5 Asbesthantering

Asbest och asbesthaltiga produkter har använts under lång tid. De har därför fått en bred spridning. Asbest återfinns i dag inom praktiskt taget alla samhällsområden, bl. a. som isolering i fartyg. Det problem som är aktuellt i det här sammanhanget är emellertid hanteringen av asbest som last på fartyg.

Sjöfartsverket har med åberopande av förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg utfärdat föreskrifter (SJÖFS 1976:A3) om asbest på fartyg. Föreskrifterna är inte straffsanktionerade.

De övergripande bestämmelserna finns i 9 kap. 4 § lagen samt i 3 kap. 12 § och 9 kap. 4 § förordningen om säkerheten på fartyg. Bestämmelserna avser vad som skall iaktas för att undvika ohälsa och olycksfall. Inte heller dessa bestämmelser är straffsanktionerade.

I bakgrunden till asbestkommissionens förslag om införande av straffsanktion för brott mot sjöfartsverkets föreskrifter om asbest finns en händelse från år 1982. Ett svenskt torrlastfartyg hade i juni 1982 lastat krokidolit – blå asbest – i en sydafrikansk hamn, varvid sjöfartsverkets föreskrifter överträtts i flera avseenden. Sjöfartsverket anmälde saken till åklagare med åberopande av ansvarsbestämmelser i 324 § sjölagen (brister i gott sjömanskap) eller 3 kap. 9 § brottsbalken (framkallande av fara för annan). Åklagaren fann dock saken inte kunna leda till åtal, vare sig enligt dessa lagrum eller enligt lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor.

Det är givetvis angeläget att det finns möjlighet att beivra överträdelser av de regler som utfärdas med stöd av lagen. Under avsnitt 2.2.1 har jag översiktligt redogjort för mitt förslag till nya regler om arbetsmiljön på fartyg. Som jag närmare kommer att utveckla i specialmotiveringen ger de föreslagna reglerna goda möjligheter att åstadkomma en effektiv straffsanktionering av den typ av föreskrifter som det här är fråga om.

2.2.6 Livsmedelslagstiftningen

Mitt förslag: En möjlighet införs att göra undantag från den svenska livsmedelslagstiftningen såvitt gäller fartyg och luftfartyg.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Två remissinstanser har yttrat sig och tillstyrker utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Regler om livsmedelshantering finns i livsmedelslagen (1971:511) och i livsmedelsförordningen (1971:807). Livsmedelslagen reglerar i skilda avdelningar bl. a. livsmedels beskaffenhet – även vatten räknas i princip som livsmedel – och vidare märkning och saluhållande av livsmedel, personalhygien, livsmedelslokaler och tillsyn över efterlevnaden av lagen jämte tillämpningsföreskrifter. Den centrala tillsynen utövas av statens livsmedelsverk, medan länsstyrelser och miljö- och hälsoskyddsnämnder utövar tillsyn inom länen och kommunerna. Enligt livsmedelsförordningen har även bl. a. försvarets sjukvårdsstyrelse och lantbruksstyrelsen vissa centrala tillsynsfunktioner, varvid dock samråd med livsmedelsverket förekommer.

Det råder inte någon tvekan om att den svenska livsmedelslagstiftningen som sådan också är tillämplig på fartyg. Vad som kan ifrågasättas är i vilken omfattning lagstiftningen bör tillämpas på svenska fartyg utom riket och i vilken mån utländska fartyg som befinner sig i svenska farvatten bör vara underkastade den svenska lagstiftningen på området.

Den svenska livsmedelslagstiftningen kan i allmänhet inte anses gälla svenska fartyg som befinner sig utanför svenska farvatten. Vad angår utländska fartyg inom Sverige torde däremot den svenska lagstiftningen gälla i princip utan andra undantag än som beror på den folkrättsliga grundsatsen om havens frihet och den näraliggande regeln om rätt till oskadlig genomfart i territorialhavet.

Fartygsmiljöutredningen har inte ansett sig böra föreslå att livsmedelslagen på samma sätt som sjösäkerhetslagen skall gälla svenska fartyg som används till sjöfart utanför svenska farvatten, såvitt det är förenligt med tillämplig främmande lag. Skälet härför har framför allt angivits vara att en sådan utvidgning måste förse med ett stort antal undantag. Utredningen har i stället sökt ange en ram för hur lagstiftningen skall kunna anpassas till vad sjöfarten och sjösäkerheten kräver. Utredningen har därför föreslagit införande av en regel i livsmedelslagen om möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att förordna om undantag från lagens

tillämpning såvitt avser fartyg. Utredningen har vidare föreslagit en motsvarande regel beträffande luftfartyg.

Statens livsmedelsverk, som tillstyrkt utredningens förslag, har för egen del föreslagit att möjligheten att förordna om undantag inte skall avse fartyg och luftfartyg utan att bestämmelsen skall avse "viss hantering av livsmedel". Skälen för livsmedelsverkets förslag är dels att det inte är lämpligt att generellt undanta fartyg och luftfartyg från den svenska livsmedelskontrollen, dels att man genom den av livsmedelsverket föreslagna formuleringen håller möjligheterna öppna att ge dispens även för annan livsmedelshantering där erfarenheten visat på onödiga praktiska svårigheter att tillämpa livsmedelslagstiftningen.

För egen del instämmer jag med utredningen i att den föreslagna möjligheten till undantag från den svenska livsmedelskontrollen för fartyg och luftfartyg bör införas. Det finns inte anledning att i själva lagen precisera i vilken omfattning som undantag skall kunna göras. Ej heller finns det anledning att i förevarande sammanhang överväga en lagändring som ger utrymme för dispenser på andra områden.

2.2.7 Överklagande

Mitt förslag: Regeringen skall – med ett undantag – inte längre vara överprövningsinstans. Centrala förvaltningsmyndigheters beslut överklagas hos kammarrätten, medan andra myndigheters beslut överklagas hos sjöfartsverket.

Utredningens förslag innebär i stort sett att den nu gällande ordningen behålls.

Remissinstanserna har med ett undantag inte berört frågan.

Skälen för mitt förslag: Många av reglerna i sjösäkerhetslagen innefattar bestämmelser om myndighetsutövning. De flesta beslut med sådan innebörd fattas av sjöfartsverket, men även andra myndigheter kan ifrågakomma. Exempelvis kan vissa beslut fattas av svenska utlandsmyndigheter.

Det karakteristiska för sjösäkerhetslagens regler om överklagande är att det finns två skilda fullföljdvägar beroende på om beslutet gäller en fråga som avses i 8 kap. 1 §, alltså nyttjandeförbud, eller om det gäller någon annan fråga. Om det är fråga om ett beslut om nyttjandeförbud föreskrivs i slutet av 8 kap. 2 § första stycket att beslutet genast skall underställas chefen för den avdelning till vilken hör frågor om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetsdirektören), om det har meddelats antingen inom sjöfartsverket av någon annan än sjösäkerhetsdirektören eller också av någon annan myndighet. Enligt första stycket av 11 kap. 3 § får ett sådant beslut inte överklagas. Om beslutet däremot har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören, överklagas det enligt 11 kap. 3 § andra stycket genom besvär hos kammarrätten.

Om åter beslutet gäller något annat än ett nyttjandeförbud, gör lagen skillnad mellan beslut som har meddelats av en tillsynsmyndighet som inte

är central förvaltningsmyndighet och andra beslut. Mot beslut av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet förs talan enligt 11 kap. 1 § första stycket genom besvär hos sjöfartsverket. Om beslutet har meddelats av sjöfartsverket eller av någon annan tillsynsmyndighet som är central förvaltningsmyndighet överklagas det enligt 11 kap. 3 § tredje stycket genom besvär hos regeringen. Provisoriska beslut om minimibesättning får dock inte överklagas (11 kap. 3 § första stycket).

Det har länge varit en strävan att avlasta regeringen besvärssärenden av löpande art så att statsråden och departementen får bättre tid för större och övergripande frågor. I prop. 1983/84:120 om regeringens befattning med besvärssärenden har uttalats att regeringen inte bör vara besvärinstans annat än när det behövs en politisk styrning av praxis. I de fall då besvärsprovningens huvudsakliga funktion är att tillgodose ett rättsskyddsbehov bör provningen normalt läggas på regeringen bara om det inte går att ordna en tillräckligt kvalificerad besvärsprovning på lägre nivå. Propositionen har antagits av riksdagen.

Med anledning härav måste övervägas huruvida den nu gällande ordningen för överklagande skall behållas.

I sjösäkerhetslagen föreskrevs ursprungligen att besvär över alla sorters beslut enligt lagen skulle anföras hos Kungl. Maj:t. Mål om förbud mot fartygs resa m. m. (nyttjandeförbud) prövades av regeringsrätten medan andra administrativa besvärsmål prövades av regeringen (Kungl. Maj:t i statsrådet). Den nu gällande ordningen – att beslut om nyttjandeförbud skall överklagas hos kammarrätt – infördes i samband med förvaltningsdomstolsreformen den 1 januari 1972 på förslag av förvaltningsdomstolskommittén. Kommittén anförde härom, att ett beslut om förbud mot fartygs resa innebär ett så allvarligt och betungande ingrepp i enskilds rätt, att besvär över sådant beslut bör handläggas av administrativ domstol. Övervägande skäl syntes enligt kommittén tala för att också förbud att begagna arbetsinrättning eller arbetsredskap på fartyg avgjordes av administrativ domstol (SOU 1966:70 s. 584).

Fartygsmiljöutredningen har föreslagit att den nuvarande ordningen behålls i stort sett oförändrad. Utredningen har dock övervägt om inte beslut om förelägganden enligt förslagets 9 kap. 5 § borde anses stå besluten om användningsförbud så nära att samma fullföljdsregler borde gälla. För en sådan likställighet talade enligt utredningen främst att det i båda fallen är fråga om någon bristfällighet hos ett fartyg eller dess utrustning som behöver avhjälpas och att det kan vara en omdömesfråga om rättelse behöver framtvingas genom ett förbud eller om det kan räcka med ett föreläggande. Utredningen konstaterade emellertid att föreläggandena var talrika, medan besluten om användningsförbud var ganska fåtaliga. Om alla förelägganden skulle underställas sjösäkerhetsdirektören, skulle det enligt utredningen medföra en så stor belastning för denne att organisatoriska åtgärder skulle bli ofrånkomliga. Utredningen avstod därför från att påyrka någon ändring i fråga om vilka beslut som skulle fullföljas på det ena eller det andra sättet. Utredningen föreslog dock regler med innebörd att besvär över beslut om förelägganden, som meddelas i samband med nyttjandeförbud, skulle anföras hos kammarrätten.

Kammarrätten i Jönköping har i sitt remissyttrande påpekat att flera skäl talar för att prövningen av besvär över förelägganden bör överföras från regeringen till förvaltningsdomstol. Kammarrätten har därvid hänvisat till att man sedan länge har eftersträvat en utflyttning av besvärspövningen från regeringskansliet. Föreläggandena är också enligt kammarrätten till sin karaktär sådana att de väl kan prövas av förvaltningsdomstol. De skäl som utredningen åberopat för att inte överföra besvärspövningen rörande förelägganden till kammarrätt framstår enligt kammarrätten som nästan obegripliga. De hänför sig helt till den interna handläggningen inom sjöfartsverket och tycks utgå från att kammarrätten inte kan pröva frågor som dessförinnan inte prövats av sjösäkerhetsdirektören. Enligt kammarrättens mening torde en sådan prövning kunna göras lika väl av kammarrätten som av regeringen. Ett skäl att ha kvar viss prövning hos regeringen kan enligt kammarrätten vara att motsvarande fråga enligt arbetsmiljölagen prövas av regeringen. Enligt kammarrättens mening borde emellertid även arbetsmiljölagens besvärssystem kunna omprövas.

För egen del vill jag anföra följande.

De beslut som enligt nu gällande lag kan överklagas till regeringen är av skiftande slag. Som exempel kan nämnas beslut i frågor om utfärdande och ogiltigförklaring av certifikat, dispenser från skyldigheten att ha passagerarfartygscertifikat, beslut om minimibesättning och bemanningsföreskrifter samt beslut om förelägganden enligt lagens 8 kap. Det kan knappast hävdas att det i alla dessa frågor behövs en politisk styrning av praxis, och att det därför är motiverat att även i fortsättningen lägga prövningen av överklaganden på regeringen. Frågan är då om det går att ordna en kvalificerad sådan prövning på lägre nivå.

Den fullföljdsinstans över sjöfartsverket som, fränsett regeringen, ligger närmast till hands torde vara kammarrätten. En princip som tillämpas vid val av fullföljdsinstans är att ärenden där rättsfrågan är huvudsaken skall gå till domstol medan ärenden där lämplighetsbedömningar dominerar skall prövas i administrativ ordning. Mindre avsteg från denna grundsats anses dock kunna göras i båda riktningarna (jfr prop. 1983/84: 120 s. 32).

Redan enligt gällande rätt skall, som jag tidigare nämnt, sjöfartsverkets beslut om nyttjandeförbud överklagas till kammarrätten och inte till regeringen. Dessutom skall vissa beslut enligt sjösäkerhetsförordningen angående dispenser från behörighetskrav överklagas hos kammarrätten. Det kan visserligen sägas att den prövning som enligt nu gällande lag görs av regeringen när ett beslut har överklagats dit i flera fall innehåller inslag av lämplighetsbedömning. Prövningen skiljer sig dock inte i detta hänseende på något avgörande sätt från den som kammarrätten nu har att göra när beslut överklagas dit enligt sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetsförordningen. Jag anser därför att det bästa sättet att ordna överprövningen i framtiden är att låta kammarrätten pröva i princip alla beslut som överklagas från sjöfartsverket eller från någon annan central förvaltningsmyndighet enligt sjösäkerhetslagen.

Från denna ordning bör dock två undantag göras. Jag har tidigare (avsnitt 2.2.4) föreslagit en möjlighet till dispens från regeln att fartygets redare eller ägare skall anställa den däck- och maskinpersonal som ingår i

minimibesättningen. Beslut som meddelats av en myndighet i sådana frågor bör överklagas till regeringen. Vidare bör beslut som rör fartygs bemanning även i fortsättningen överklagas hos regeringen. Även i fråga om sådana beslut är inslaget av lämplighetsbedömning betydande.

Prop. 1987/88:3

2.2.8 Övriga frågor

Som framgår av remissammanställningen i detta ärende har flera remissinstanser tagit tillfället i akt och låtit sina yttranden innehålla en katalog över krav och önskemål vad gäller säkerhet och arbetsmiljö inom sjöfarten. De flesta sådana frågor kommer jag att redogöra för i specialmotiveringen. En del av frågorna hör emellertid inte hemma i sjösäkerhetslagen utan får behandlas i arbetet med tillämpningsföreskrifter.

Under remissbehandlingen har vidare föreslagits införande av en lagstiftning om företagshälsovård till sjöss. Denna fråga vill jag kommentera närmare.

Inom det område av arbetslivet som regleras av arbetsmiljölagen har sedan länge funnits avtal mellan arbetsmarknadens parter om företagshälsovård. Avtalen innebär bl. a. att företagshälsovården som en opartisk, rådgivande expertresurs till den lokala skyddsverksamheten skall medverka till att arbetsmiljön i största möjliga utsträckning anpassas till människans förutsättningar. Genom lag 1985:321 infördes regler i arbetsmiljölagen i syfte att möjliggöra för arbetarskyddsmyndigheterna att i enskilda fall, om arbetsförhållanden så kräver, föreskriva att en arbetsgivare skall föranstalta om företagshälsovård. Vidare ålades skyddskommittéerna ett ansvar för att en organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet bedrivs på arbetsstället.

Inom sjösäkerhetslagens område erbjuder vissa rederier företagshälsovård. Någon för hela avtalsområdet gemensam organisation finns dock inte. Redareföreningen och de ombordanställdas organisationer träffade år 1986 ett avtal av innebörd att företagshälsovård skulle erbjudas de anställda hos föreningens medlemmar. Emellertid har detta avtal ännu inte kunnat verkställas.

För egen del anser jag att det finns skäl som talar för att företagshälsovården till sjöss regleras i lag efter mönster av 1985 års ändringar i arbetsmiljölagen. Denna fråga kräver emellertid ytterligare överväganden och kan inte tas upp i detta sammanhang.

2.3 Den lagtekniska lösningen

Mitt förslag: En ny lag om säkerheten på fartyg (fartygssäkerhetslagen) utfärdas. Lagen bygger på den gamla lagen om säkerheten på fartyg men karaktären av ramlag förstärks. Uppställningen av de avsnitt som behandlar arbetsmiljön till sjöss anpassas så nära som möjligt till arbetsmiljölagen (1977:1160).

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med mitt men går mindre långt i fråga om armlagskaraktären. Dispositionen avviker delvis från vad jag föreslår.

Remissinstanserna stöder utredningens förslag eller lämnar det utan erinran.

Skälen för mitt förslag: Författningsförslaget har föranletts av önskemål om en förändring av reglerna om arbetsmiljön på fartyg och en anpassning av dessa regler till vad som gäller om arbetsmiljön på land. Den första frågan som inställer sig är därför om reglerna bör inarbetas i den allmänna arbetsmiljölagen. Andra möjligheter är att reglerna tas in i en särskild lag eller i den lag som reglerar säkerheten i övrigt på fartyg.

Arbetsmiljoreglerna för sjöfarten bör ansluta till de allmänna reglerna om arbetsmiljön och avvika från dem endast när det finns bärande skäl för avvikelsen. Detta talar för att reglerna bör tas in i den allmänna arbetsmiljölagen. Arbetsmiljölagen täcker emellertid ett stort och varierande fält. Dess bestämmelser är förhållandevis allmänt hållna och förutsätter i betydande utsträckning att detaljbestämmelser meddelas i tillämpningsföreskrifter.

När det gäller arbetsmiljön på fartyg finns det ofta anledning att göra avvikelser från de allmänna reglerna med hänsyn främst till sjöfartens särskilda förhållanden. Bl. a. är arbetsstället, dvs. fartyget, rörligt och kan därför befinna sig utanför Sveriges sjöterritorium under långa tidsperioder, under vilka det kan vara oåtkomligt eller svåråtkomligt för svensk myndighetsutövning. Befälhavarens särskilda ställning inverkar också i skilda sammanhang. Det skulle störa arbetsmiljölagens uppställning och karaktär, om man försökte att infoga ett större antal specialregler för sjöfartens förhållanden i den lagen.

Alternativet att ta in bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg i en särskild lag innebär att sambandet både med arbetsmiljölagen och med lagen om säkerheten på fartyg skulle brytas. Många stadganden skulle åtminstone delvis behöva dubbleras, kanske t. o. m. tas tre gånger.

Det tredje alternativet innebär att arbetsmiljöbestämmelserna tas in i samma lag som reglerar säkerheten i övrigt på fartyg. Det finns många anknytningspunkter mellan dessa regler. Förutom den omständighet som påpekats nyss, nämligen att fartyget är rörligt och därför kan befinna sig utanför svenskt farvatten under långa tidsperioder, är också att beakta den omständigheten att fartyget utgör ett enhetligt arbetsställe som tillkommit efter noggrann planläggning och under omfattande kontroll både av fartygets sjösäkerhet och den arbetsmiljö det erbjuder. Med tanke på sambandet mellan de sjösäkerhetsmässiga reglerna, som ofta dessutom är konventionsbundna, och reglerna om arbetsmiljön bör därför reglerna om arbetsmiljön på fartyg meddelas i samma lag som reglerar säkerheten i övrigt på fartyg.

För att det skall vara så lätt som möjligt att jämföra sjöfartens arbetsmiljöregler med de allmänna arbetsmiljöreglerna bör de, så långt möjligt, meddelas i samma inbördes ordning i de båda lagarna. Detta förutsätter en omredigering av den nuvarande lagen om säkerheten på fartyg, vars disposition närmast är historiskt betingad.

Både den nuvarande lagen om säkerheten på fartyg och fartygsmiljöutredningens förslag till sådan lag innehåller en hel del bestämmelser som inte kräver lagform. En omredigering ger tillfälle att sortera föreskrifterna på området på den nivå där de olika föreskrifterna hör hemma, dvs. lag, förordning respektive myndighetsföreskrifter.

Vid valet mellan att göra omfattande ändringar i den nuvarande lagen om säkerheten på fartyg och att skriva en helt ny lag som bygger på den gamla lagen, anser jag därför att ändringarna blir så omfattande att en ny lag är att föredra.

Jag vill också säga något om lagens rubrik. Den nuvarande lagens rubrik är Lagen om säkerheten på fartyg. Lagen kallas emellertid i dagligt tal "sjösäkerhetslagen". Denna beteckning är inte helt lyckad, eftersom lagen endast reglerar den del av sjösäkerheten som kan hänföras till fartyget i vid mening, medan andra viktiga delar av sjösäkerhetsbestämmelserna, exempelvis sjövägsreglerna och bestämmelserna om utmärkning av farleder inte ingår i lagen. Beteckningen bör därför inte upphöjas till officiell rubrik. Som fartygsmiljöutredningen påpekat skulle benämningen "fartygssäkerhetslagen" vara riktigare. Utredningen har ansett den benämningen alltför klumpig för att komma i fråga. Jag delar inte helt utredningens uppfattning i det avseendet. Eftersom rubriken "sjösäkerhetslagen" inte är bra, står valet mellan den nuvarande fullständiga rubriken och den kortare "fartygssäkerhetslagen".

När jag i det följande talar om den nya lag som jag föreslår, kommer jag att använda beteckningen "fartygssäkerhetslagen". Denna beteckning är visserligen en stavelse längre än den redan långa "sjösäkerhetslagen", men jag anser inte detta vara någon avgörande nackdel. Benämningen har den fördelen att det klart framgår att det är den nya lagen som avses. Jag anser vidare att benämningen är användbar också som officiell rubrik och föreslår den som sådan i stället för den ännu längre "lagen om säkerheten på fartyg".

Till sist några ord om kapitelindelningen. Utredningen har ansett det angeläget att i största möjliga utsträckning behålla den gamla lagens kapitelindelning. Jag anser inte att resultatet är helt lyckat. I valet mellan få kapitel med många paragrafer i varje och ett större antal kapitel med färre paragrafer i varje föredrar jag det senare. Vidare bör kapitlen ordnas mera systematiskt. De kapitel som hänger samman med fartygs sjövärdighet bör ordnas tillsammans. De kapitel som närmast anknyter till arbetsmiljön bör också ordnas in efter varandra.

3 Upprättade lagförslag

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

1. fartygssäkerhetslag,
2. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),
3. lag om ändring i livsmedelslagen (1971:511),
4. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).

5. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),

6. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

7. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).

Det under 3 angivna lagförslaget har upprättats i samråd med chefen för jordbruksdepartementet och det under 5 angivna förslaget i samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet.

Lagrådet har granskat lagförslagen under 1, 2 (delvis), 3 och 5.

4 Specialmotivering

4.1 Förslaget till fartygssäkerhetslag

Rubriken

Övervägandena i fråga om rubriken redovisas i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.3).

1 kap. Inledande bestämmelser

Med hänsyn till lagens ändrade disposition har det inledande kapitlet fått ny rubrik. Dessutom har en del mellanrubriker införts.

1 kap. 2 § sjösäkerhetslagen innehåller ett stadgande enligt vilket lagens bestämmelser skall lända till efterrättelse för att trygga säkerheten på fartyg. En motsvarande bestämmelse har tagits upp i 1 kap. 1 § utredningens förslag. Hovrätten för Västra Sverige har i sitt remissyttrande anfört att bestämmelsen är onödig och kan utgå. Jag delar den uppfattningen. Bestämmelsen har således ingen motsvarighet i den nya lagen.

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 1 § sjösäkerhetslagen och 1 kap. 2 § utredningsförslaget.

Utredningen har, i överensstämmelse med vad som nu gäller, föreslagit att lagen skall tillämpas på alla fartyg som används till sjöfart i svenska farvatten. Utanför svenska farvatten skall lagen tillämpas på svenska fartyg såvitt det är förenligt med lagen i en främmande stat som efter överenskommelse eller annars är tillämplig. Under remissbehandlingen har den sistnämnda begränsningen kritiserats av en remissinstans främst med motiveringen att den inte överensstämmer med brottsbalkens regler om svensk strafflags tillämplighet på svenska fartyg utom riket.

Lagen om säkerheten på fartyg bör komma att gälla på fartyg, oavsett nationalitet, i svenskt farvatten och på svenska fartyg utanför svenskt farvatten såväl på internationellt vatten som i annat lands farvatten. I sistnämnda hänseende skall dock den inskränkningen gälla – som för övrigt följer av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser – att den svenska lagstiftningen måste vika för de lagbestämmelser som gäller i det land vari fartyget befinner sig. Då sjösäkerhetsbestämmelserna genom tillkomsten av internationella konventioner på området i huvudsak är lika i sjöfartsländerna, lär knappast i praktiken inträffa att svenska bestämmelser är oförenliga eller strider mot säkerhetsföreskrifter i det land där svenskt fartyg befinner sig. Något särskilt uttalande i lagtexten om denna fråga anser jag därför ej behöva ske. – – – I svenskt farvatten skall lagen i princip tillämpas på utländskt fartyg. Vissa av bestämmelserna är dock av nationell natur varför de icke utan vidare bör tillämpas på andra fartyg än svenska.

För egen del vill jag tillägga följande. I lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium finns bestämmelser om vad Sveriges sjöterritorium omfattar. Till sjöterritoriet hör dels inre vatten, dels territorialhavet. Inre vatten omfattar insjöar, vattendrag och kanaler, vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär. Gränsen mot territorialhavet utgörs av räta linjer, de s. k. baslinjerna, som bestäms på visst sätt. Territorialhavet sträcker sig tolv sjömil utanför dessa linjer. Särskilda regler gäller bl. a. i fråga om Öresund och vid gränsen mot Finland och Norge.

Enligt allmänt erkända folkrättsliga grundsatser anses främmande fartyg ha rätt till s. k. oskadlig genomfart genom kuststatens territorialhav. En genomfart anses oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning och säkerhet. Ett främmande fartyg under genomfart anses skyldigt att följa kuststatens bestämmelser hänförliga till bl. a. säkerheten vid framförande av fartyget, sjövägsregler och regler som ställts upp till skydd för fisket och den marina miljön. Däremot anses fartyget inte skyldigt att följa kuststatens regler om t. ex. utformning, konstruktion, utrustning och bemanning av fartyget, såvida inte sådana regler grundas på konventioner eller allmänt erkända folkrättsliga grundsatser (jfr artikel 21 i 1982 års havsrättskonvention; konventionen har undertecknats av Sverige men ännu inte tillträtts). Den viktigaste konventionen på sjösäkerhetsområdet är 1974 års SOLAS-konvention (Safety of Life at Sea).

När det gäller inre vatten anses varje stat ha oinskränkt rätt att själv bestämma i vad mån dess lagstiftning skall tillämpas i fråga om främmande fartyg. Detta gäller såväl offentligrättslig som civilrättslig lagstiftning. Undantag kan naturligtvis även här följa av internationella överenskommelser.

Enligt min mening är det inte möjligt att i lagtexten närmare ange i vilken utsträckning den nya lagen skall gälla i olika situationer. Huvudregeln om att lagen skall gälla alla fartyg inom svenskt territorium och svenska fartyg utanför territoriet bör emellertid slås fast. Lagen innehåller i följande

paragrafer en hel del undantag från tillämpligheten när det gäller främman-de fartyg. Sådana undantag kan följa även av andra föreskrifter. Detta bör lämpligen, i linje med vad utredningen har föreslagit, komma till uttryck i lagtexten.

I det till *lagrådet* remitterade förslaget föreskrevs undantag från lagens tillämplighet även när det följde av internationella överenskommelser. Lagrådet har kritiserat förslaget på denna punkt under hänvisning till att sådana överenskommelser för att vara bindande i princip måste ha införlivats med svensk rätt och därmed täcks av uttrycket "i den mån det är särskilt föreskrivet". Jag godtar lagrådets påpekande och har utformat paragrafen i enlighet med vad lagrådet föreslagit.

Med anledning av vad en remissinstans anfört vill jag framhålla att den svenska straffrättsliga kompetensen är oinskränkt i fall som avses i 2 kap. 3 § 1 brottsbalken, således även om fartyget befunnit sig i en främmande stats inre vatten. Har någon dömts för samma gärning i den främmande staten, tillämpas 2 kap. 6 § brottsbalken.

Med stöd av den nuvarande motsvarigheten till bestämmelsen i *andra stycket* har utfärdats förordningen (1980:431) om säkerheten på örlogsfartyg. Enligt dess 1 § gäller bl. a. bestämmelserna i 1 kap. 3 § första stycket sjösäkerhetslagen för örlogsfartyg, dvs. sjöfartsverket är tillsynsmyndighet för örlogsfartygen. För andra icke kommersiella statsfartyg gäller enligt 1 kap. 4 § sjösäkerhetslagen att tillsynen utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, om regeringen inte bestämmer något annat. Generaltullstyrelsen har under remissbehandlingen föreslagit att bestämmelserna om tillsynen över örlogsfartyg ändras så att tillsynen skall utövas av försvaret i samråd med sjöfartsverket. Jag är emellertid inte beredd att i detta sammanhang föreslå någon förändring av de nuvarande reglerna.

Bestämmelsen i tredje stycket har införts efter förslag av *lagrådet*. Genom bestämmelsen klargörs att de olika bemyndiganden att meddela föreskrifter som lagen innehåller inte kan utnyttjas för att meddela sådana föreskrifter som enligt regeringsformen faller under det s. k. obligatoriska lagområdet.

2 §

Vad som sägs i denna lag om redare skall gälla även den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

Första stycket gäller inte vid tillämpning av 5 kap. 12 §.

Paragrafen saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen. Första stycket motsvarar 1 kap. 5 § utredningsförslaget medan andra stycket saknar motsvarighet även i utredningsförslaget.

I sjösäkerhetslagen talas omväxlande om "redaren" och om "redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget". Detta uttryckssätt tynger framställningen. Det kan undvikas genom en generell bestämmelse. Man behöver då genomgående nämna endast redaren när man avser den som fyller redarfunktionerna.

Det går inte att med en enkel formel klargöra vem som skall anses vara ett fartygs redare. I princip kan redaren sägas vara den som utrustar ett

fartyg så att det kan användas för sitt ändamål. Redarens funktioner kan dock vara delade mellan flera på olika sätt. Redaren behöver inte vara fartygets ägare. Ägaren kan ha upplåtit sitt fartyg. I äldre tid var fråga främst om skeppslega eller om ren befraktning, antingen tidsbefraktning eller resebefraktning. Utvecklingen har emellertid medfört charteravtal som innefattar mellanformer mellan de äldre avtalstyperna. Redarfunktionerna kan fördelas mellan ägaren och befräktaren på skilda sätt. För att avgöra vem som i det enskilda fallet skall anses vara redare måste man genom en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet bilda sig en uppfattning om på vem den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar. Detta medför att bedömningens resultat kan växla beroende på vilka regler man fäster särskilt avseende vid. (Se t. ex. Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden, Stockholm 1952, s. 305 f. och Sjörättens kollisionsansvar, Arkiv för Sjørett, band 12, Oslo, 1975, s. 340. Se också rättsfallet NJA 1978 s. 14, särskilt s. 20.) Det är alltså inte givet att den som anses som ett fartygs redare i ett frakträttsligt sammanhang också bör betraktas som redare vid tillämpning av fartygssäkerhetslagen.

Sjösäkerhetslagens uttryck "redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget" måste anses vara svårgenomträngligt (jfr prop. 1965:132 s. 194). Den som brukar fartyget torde i allmänhet vara redaren. Det är svårt att se i vilka situationer man kan anse att någon brukar fartyget i redarens ställe. I sjölagens 58, 214, 319 och 333 §§ används i stället uttrycket "den som i redarens ställe har befattning med fartyget" eller ett liknande uttryck. Härmed avses den som rättsligen ägt disponera över fartyget, exempelvis någon som fått fartyget upplåtet åt sig genom avtal om tidsbefraktning (NJA II 1915 s. 397 och 401, prop. 1965:132 s. 164, prop. 1966:145 s. 213, prop. 1970:29 s. 85). Motsvarande uttryck används också i annan lagstiftning, se t. ex. 18 § sjöarbetstidslagen (1970:105).

I likhet med utredningen och i enlighet med den terminologi som används i bl. a. sjölagen föreslår jag alltså en generell bestämmelse som gör lagens regler om redare tillämpliga även på den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

Enligt andra stycket gäller inte första stycket vid tillämpning av 5 kap. 12 § om vem som skall anställa den däck- och maskinpersonal som ingår i minimibesättningen. Som jag redogjort för under avsnitt 2.2.4 togs, när motsvarigheten till 5 kap. 12 § infördes i sjösäkerhetslagen, uttrycklig ställning mot att med redaren skulle jämföras även sådana arbetsgivare som var i redarens ställe. Jag finner inte anledning att frånga den bedömningen.

3 §

Med *ombordanställd* avses i denna lag den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål.

Med *fartygsarbete* avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av någon som följer med fartyget.

Paragrafen, som innehåller definitioner av begreppen "ombordanställd" och "fartygsarbete" (jfr 3 § sjömanslagen), saknar motsvarighet i gällande lag. Den motsvarar 1 kap. 6 § utredningsförslaget.

En ombordanställd är numera, såsom berörts i den allmänna motivering- en (avsnitt 2.2.3), i allmänhet inte anställd på det fartyg där han tjänstgör utan av redaren, som har tilldelat honom en befattning på fartyget. Arbets- tagaren behöver emellertid inte heller vara rederianställd. Hans arbetsgi- vare kan vara en annan än redaren, t. ex. en entreprenör för intendenturav- delningen ombord. Han skall emellertid ha till huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål, dvs. tillhöra dem som fullgör det rutinmässiga arbetet för fartygets drift.

Definitionen av "fartygsarbete" skiljer sig från motsvarande definition i 3 § sjömanslagen på det sättet att med fartygsarbete enligt förevarande paragraf avses även arbete som utförs av någon som inte är att anse som anställd, t. ex. en seglande delägare i fartyget eller annan som närmast får anses som arbetsgivare. Från säkerhetssynpunkt är det av underordnad betydelse om den som utför fartygsarbete är att betrakta som anställd eller inte.

Den som utför fartygsarbete utan att vara ombordanställd har vanligen arbetsuppgifter också i land. Arbetet ombord är av tillfällig art även om det ibland kan ta avsevärd tid i anspråk. Arbetet är emellertid inte att anse som ett naturligt led i fartygets sedvanliga drift. Det kan inte sägas vara av rutinkaraktär ombord. Inte heller har arbetstagarna primärt anställts för arbete på fartyg. Exempel på sådant fartygsarbete är arbete som utförs av resereparatörer, garantipersonal eller rederiets fartygsinspektörer (jfr prop. 1973:40 s.115). Det kan emellertid också förekomma arbete på fartyg som inte är fartygsarbete, eftersom det inte utförs för fartygets räkning. Jag tänker framför allt på övervaknings- och justeringsarbeten eller slutfasen i ett annat arbete som varvspersonal utför under korta provturer eller eljest under gång som ett led i ett arbete som huvudsakligen utförs på varvet.

Det kan i sammanhanget nämnas att arbetsmiljölagen i princip gäller verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning (se 1 kap. 1 och 2 §§). Någon motsvarande bestämmelse finns inte i förevaran- de lag. Bestämmelserna i t. ex. 6 kap. om arbetsmiljön vid fartygsarbete gäller sålunda även den som utan att vara anställd utför fartygsarbete. I 7 kap. 10 § finns vidare en bestämmelse av innebörd att föreskrifter i det kapitlet eller som utfärdats med stöd av det och som närmast tar sikte på anställda i tillämpliga delar gäller i fråga om arbete som en arbetsgivare utför själv.

4 §

Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

Första stycket motsvarar 1 kap. 11 § första stycket sjösäkerhetslagen och 1 kap. 8 § första stycket utredningsförslaget med tillägget i första meningen om att fartyg skall ha certifikat i fall som anges i lagen. Bestämmelser om detta finns i 2–4 kap. Andra stycket motsvarar 1 kap. 14 § sjösäkerhetslagen och 1 kap. 9 § utredningsförslaget.

Enligt hovrätten för Västra Sverige bör uttrycket "certifikat", som här används för första gången i lagen, presenteras närmare. Hovrätten efterlyser en särskild bestämmelse som ger en allmän upplysning om certifikat enligt lagen. – För egen del menar jag att uttrycket "certifikat" är väl känt i de kretsar till vilka lagen främst vänder sig. Definitioner av olika former av certifikat har tagits in i de kapitel där de olika certifikaten behandlas.

Av 9 § framgår att regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som skall finnas och omfattningen av dessa. F. n. är fartområdena angivna i 1 kap. 11 § sjösäkerhetslagen.

5 §

Certifikat utfärdas av sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 13 § sjösäkerhetslagen och 1 kap. 10 § andra stycket utredningsförslaget.

6 §

Certifikat som har utfärdats av följande utländska klassificeringssällskap, nämligen American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Registro Italiano Navale eller klassificeringssällskapet i De socialistiska rådsrepublikernas union (Register of Shipping of the USSR), har samma giltighet som om de utfärdats av sjöfartsverket, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om utfärdande av certifikat för svenska fartyg.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av sjöfartsverket.

Paragrafens *första stycke* skall jämföras med 1 kap. 15 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 7 § utredningsförslaget.

Enligt 1 kap. 15 § sjösäkerhetslagen får regeringen förordna att undersökning rörande fartyg och utrustning, som företas av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt, skall godkännas som tillsynsförrättning, verkställd av svensk myndighet samt att certifikat som har utfärdats efter en sådan undersökning har samma giltighet som certifikat utfärdade av svensk myndighet.

Detta stadgande är av stor praktisk betydelse. Kommersiella fartyg är i regel underkastade privat kontroll av de internationella klassificeringssällskapen. Hos sällskapen förs en registerbok över de registrerade fartygen med uppgifter om deras tekniska beskaffenhet. Uppgifterna tjänar till ledning när avtal skall slutas om befraktning eller om försäkring av fartyg eller last. Vid inregistrering i ett klassificeringssällskap erhåller fartyget en viss klass som anger att det med hänsyn till beskaffenheten av skrov,

maskineri och viss utrustning anses från befракtnings- och försäkringssynpunkt betryggande och att det uppfyller kraven i sällskapets reglemente.

Redogörelser för de internationella klassificeringssällskapens verksamhet finns i bl. a. betänkandena (Ds K 1981:17) Samordnad säkerhetstillsyn av fartyg och (Ds K 1984:4) Tillsyn av fartyg. Av redogörelserna framgår bl. a. att sällskapen har omfattande tekniska resurser och att de får anses vara pålitliga.

Sedan länge läggs klassificeringssällskapets åtgärder och bekräftelser av fartygets tillstånd till grund för bedömningen av ett klassat fartyg. Beträffande det praktiska tillsynsarbetet innebär detta att klassificeringssällskapets åtgärder och bedömningar vad gäller skrov och maskineri inte närmare kontrolleras av sjöfartsverket. Den av verket utövade tillsynen i dessa delar består i praktiken av att på grundval av en rapport från sällskapet utfärda de officiella certifikat som fartyget skall ha.

I kap. 15 § sjösäkerhetslagen innehåller f. n. bemyndigande att överlåta både tillsyn och certifiering av fartyg till klassificeringssällskap. Bemyndigandet i sistnämnda del har utnyttjats endast i fråga om fribordscertifikat, se 1 kap. 15 § tredje stycket förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg.

Enligt 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen kan riksdagen överlåta vissa förvaltningsuppgifter till bl. a. andra stater eller utländska inrättningar eller samfälligheter. Riksdagen får också i lag bemyndiga regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att i särskilda fall besluta om sådan överlåtelse. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, krävs beslut av riksdagen med tre fjärdedels majoritet.

Det är i hög grad önskvärt att certifikat som har utfärdats av ett klassificeringssällskap kan godtas på samma sätt som om en svensk myndighet hade utfärdat certifikatet. Det är i så fall fråga om överlåtande av en förvaltningsuppgift.

I samband med remissen till lagrådet anförde jag att frågan huruvida överlåtande av certifieringsuppgiften kan delegeras till regeringen eller annan myndighet beror på om uppgiften är så specificerad och avser en så begränsad krets att regeringsformens krav på att det skall röra sig om "särskilda fall" kan anses uppfyllt. För egen del ansåg jag att ett överlåtande av certifieringsuppgift enligt fartygssäkerhetslagen till vissa bestämda utländska myndigheter eller klassificeringssällskap var en sådan överlåtelse i särskilda fall som avses i regeringsformen. I det till lagrådet remitterade förslaget föreslog jag därför bestämmelser om bemyndiganden för regeringen eller sjöfartsverket att föreskriva att certifikat som utfärdats av bl. a. viss utländsk myndighet eller ett visst svenskt eller utländskt klassificeringssällskap skulle ha samma giltighet som certifikat utfärdade av sjöfartsverket.

Jag vill erinra om att den i remissen föreslagna regleringen i förevarande paragraf och 10 kap. 20 § i princip överensstämmer med vad som nu gäller enligt 1 kap. 15 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (vattenföroreningslagen).

Lagrådet har beträffande överlåtelse av certifieringsuppgifter till utländska subjekt anfört åtskilliga synpunkter och pekat på en annan lösning.

nämligen att det direkt i lag överläts till angivna utländska rättssubjekt att utfärda vissa typer av certifikat.

Jag godtar den lösning som lagrådet har föreslagit. I enlighet härmed föreslår jag att man direkt i lagen överlåter certifieringsuppgiften till vissa bestämda utländska inrättningar med stöd av 10 kap. 5 § tredje stycket första meningen regeringsformen.

Jag förordar att uppgiften överläts till de klassificeringssällskap som nu anges i 1 kap. 9 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg (jfr 6 kap. 2 § förordningen 1980:789 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg). Däremot finns det inte i detta lagstiftningsärende underlag för att föreslå överlåtelse till utländska myndigheter, t. ex. tillsynsmyndigheterna i de övriga nordiska länderna. F.n. torde det knappast heller föreligga något egentligt behov av en möjlighet till sådan överlåtelse.

De klassificeringssällskap som anges i 1 kap. 9 § sjösäkerhetsförordningen är alla välrenommerade och har erforderlig kompetens på området. Förhållandena kan emellertid ändras. Det är därför viktigt att den närmast ansvariga svenska myndigheten, sjöfartsverket, ges tillfälle att fortlöpande följa verksamheten vid sällskapen för kontroll av att den kvalitetsmässigt håller tillräcklig nivå. Frågor som rör en sådan kontrollverksamhet måste regleras i avtal med sällskapen. Avtalsvägen bör vidare vissa andra frågor regleras, t. ex. ansvaret vid fel eller försummelser från sällskapens sida. Vilka frågor som i övrigt bör avtalsregleras bör lämpligen sjöfartsverket bedöma.

Jag föreslår därför att överlåtelsen av certifieringsuppgiften till de aktuella klassificeringssällskapen görs beroende av att det föreligger ett avtal om detta mellan staten och sällskapet i fråga. Att ett sådant villkor ställs upp kan inte anses strida mot 10 kap. 5 § eller någon annan bestämmelse i regeringsformen. Det bör ankomma på regeringen eller sjöfartsverket att på lämpligt sätt ge tillkänna med vilka av de aktuella klassificeringssällskapen som avtal har träffats och vars certifikat sålunda skall ha samma verkan som om de utfärdats av sjöfartsverket.

Vattenföroreningsslagen innehåller i 6 kap. 6 § en bestämmelse motsvarande den som nu finns i 1 kap. 15 § sjösäkerhetslagen. Även den bestämmelsen bör ändras till överensstämmelse med vad jag nu har förordat.

Andra stycket i förevarande paragraf saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen men motsvarar 8 kap. 7 § utredningsförslaget. Genom förordnanden som avses i paragrafen kan befintlig specialkunskap på skilda områden tillgodogöras på ett praktiskt sätt. Som lagrådet framhållit gäller bestämmelsen enbart svenska sakkunniga (jfr 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen).

Förevarande paragraf måste såvitt avser första stycket antas av riksdagen med tre fjärdedels majoritet för att bli gällande.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, skall ha certifikat avseende något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 12 § sjösäkerhetslagen och 1 kap. 10 § första stycket utredningsförslaget.

Prop. 1987/88:3

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Paragrafen saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen men motsvarar 1 kap. 11 § utredningsförslaget. Den har också viss motsvarighet i 4 kap. 2 § vattenföreningenslagen.

Bestämmelsen skall försvåra användningen av undermåliga utländska fartyg, vilket är särskilt viktigt när det gäller fartyg som för laster av speciellt farlig art. Genom internationella överenskommelser kan fastställas att fartygen i vissa avseenden skall uppfylla viss standard, samtidigt som det slås fast att fartyg från icke fördragsslutande stater inte skall behandlas förmånligare än konventionsstaternas fartyg. Särskilt i sistnämnda hänseende är ett bemyndigande som det förevarande av värde.

9 §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som skall finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för sjöfartsverket att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde skall ha annan omfattning än vad som följer av första meningen.

Paragrafen ersätter 1 kap. 11 § andra och tredje styckena sjösäkerhetslagen och 1 kap. 8 § andra och tredje styckena utredningsförslaget.

Bestämmelser om vilka fartområden som skall finnas och omfattningen av dessa bör lämpligen meddelas av regeringen. Regeringen bör också bemyndigas att överlåta åt sjöfartsverket att pröva frågan om ett fartygs fartområde i särskilda fall.

2 kap. Fartygs sjövärdighet

Utredningen har till 2 kap. fört ett par bestämmelser från 9 kap. sjösäkerhetslagen om befälhavares och maskinchefs skyldigheter. Jag anser emellertid att de bestämmelserna knappast har sin plats här utan föreslår att de tas in i 5 kap. tillsammans med bemanningsbestämmelserna.

I sjösäkerhetslagens 2 kap. 5 § finns bestämmelser om att ett fartcertifikat bl. a. när det inte längre är giltigt skall lämnas till sjöfartsverket. Denna bestämmelse har utgått ur lagen. Den kan i stället meddelas som en verkställighetsföreskrift.

1 §

Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hålllet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

Paragrafen motsvarar i sak helt 2 kap. 1 § sjösäkerhetslagen och 2 kap. 1 § utredningsförslaget.

Prop. 1987/88:3

2 §

Ett *fartcertifikat* är ett bevis att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt.

Till paragrafen har förts den definition av fartcertifikat som nu återfinns i 2 kap. 2 § första stycket sjösäkerhetslagen och som i utredningsförslaget har tagits upp i 2 kap. 1 § första meningen.

3 §

Ett svenskt fartyg skall ha fartcertifikat, om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Sjöfartsverket får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 4 kap.

Paragrafen, som motsvarar 2 kap. 2 och 3 §§ sjösäkerhetslagen samt 2 kap. 2 § andra och tredje meningarna samt 3 § utredningsförslaget, reglerar skyldigheten för fartyg att ha fartcertifikat. Den definition av passagerarfartyg som nu finns i 2 § andra stycket har flyttats till 4 kap. 1 § i den nya lagen.

Formuleringen i *andra stycket* angående vilka statsfartyg som är utesluta från certifikatskyldigheten skiljer sig från den tidigare och ansluter i stället till sjölagens uttryckssätt (se 11 och 230 §§ sjölagen). Ändringen innebär att bl. a. vägverkets färjor inte längre behöver ha fartcertifikat.

TCO har ifrågasatt undantaget från fartcertifikatskyldigheten för kustbevakningens fartyg. Enligt TCO skulle ett av sjöfartsverket utfärdat sjövärdighetsbevis vara av värde såväl för de ombordanställda som för myndigheten eftersom kustbevakningens fartyg ofta används under extrema betingelser, t. ex. i samband med sjöräddning och miljöskyddsoperationer. TCO har påpekat att ett antal samarbetsavtal har träffats med andra länder i fråga om sjöräddning och miljöskydd, vilket innebär att fartygen lämnar sitt ordinarie verksamhetsområde och övergår i en vidare fart.

För egen del anser jag inte att det finns skäl att ändra den nu gällande ordningen som innebär att generaltullstyrelsen, liksom andra förvaltningsmyndigheter, själv svarar för att dess fartyg är sjösäkra. Jag vill också erinra om den i tillsynskapitlet (10 kap.) föreskrivna skyldigheten för sådana myndigheter att i tillsynsfrågor samråda med sjöfartsverket.

4 §

Sjöfartsverket skall förklara ett fartcertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats så väsentligt att ändringen kan antas ha betydelse för sjövärdigheten.

2. fartyget eller dess utrustning har skadats på ett sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan inte avhjälpas på det sätt som sjöfartsverket bestämmer.

3. någon annan omständighet har förekommit som uppenbarligen kan ha

betydelse för fartygets sjövärdighet, eller
4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Prop. 1987/88:3

Paragrafen motsvarar utan ändring i sak 2 kap. 4 § sjösäkerhetslagen och 2 kap. 4 § utredningsförslaget.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.

I förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg och i föreskrifter som utfärdats av sjöfartsverket finns ett stort antal regler om fartygs konstruktion m. m., avsedda att garantera sjövärdigheten. Dessa regler har meddelats med stöd av 11 kap. 4 § första meningen sjösäkerhetslagen. Som jag kommer att redogöra för i anslutning till 13 kap. föreslår jag att den bestämmelsen inte får någon motsvarighet i fartygssäkerhetslagen. I den mån särskilda bemyndiganden behövs i fortsättningen, har de tagits upp i de kapitel där de sakligt sett hör hemma. I enlighet härmed har i förevarande paragraf tagits in ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion m. m.

6 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

Paragrafen motsvarar 2 kap. 6 § sjösäkerhetslagen och 2 kap. 6 § utredningsförslaget. Till skillnad från vad som nu gäller kan regeringen delegera sin rätt att meddela föreskrifter till sjöfartsverket.

Under remissbehandlingen har sjöfartsverket föreslagit att möjlighet införs att befria fartyg som har certifikat enligt vissa internationella konventioner från skyldigheten att ha fartcertifikat. Den förevarande paragrafen ger enligt min uppfattning erforderliga möjligheter härtill.

3 kap. Fartygs lastning

Utredningen har föreslagit att det i kapitlet om lastning skall tas in en hänvisning till bl. a. sjölagens regler om befälhavarens skyldigheter beträffande lastning när fartyget skall göras sjöklart. Jag anser emellertid en sådan hänvisning onödig vid sidan av den regel om befälhavarens skyldigheter som jag föreslår i 5 kap. 2 §.

1 §

Ett fartyg får inte vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande annars sätts i fara.

Paragrafen motsvarar utan ändring i sak 4 kap. 1 § sjösäkerhetslagen och 4 kap. 1 § utredningsförslaget.

2 §

För fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som befordrar passagerare eller gods skall sjöfartsverket fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte lustfartyg.

Sjöfartsverket får medge att ett fartyg används till sjöfart trots att fartygets minsta tillåtna fribord inte har fastställts.

3 §

Varje fartyg för vilket minsta tillåtna fribord har fastställts skall på vardera sidan ha fribordsmärken som utvisar minsta tillåtna fribord.

Paragraferna motsvarar närmast 4 kap. 2 § sjösäkerhetslagen och 4 kap. 2 § utredningsförslaget.

Enligt gällande lag fastställer sjöfartsverket lastmärken (fribordsmärken) för fartyg som anges i den aktuella bestämmelsen. Därmed avses dock inte märket som sådant utan det minsta tillåtna fribordet. Detta kan vara olika för olika förhållanden under vilka fartyget används. Själva utmärkningen sker sedan i enlighet med vad som fastställts angående fribord. Dessa förhållanden bör komma till direkt uttryck i lagtexten.

Utredningen har föreslagit att det nuvarande undantaget för lustfartyg inarbetas i bestämmelsen på så sätt att denna endast skall gälla fartyg som används till att i förvärvssyfte transportera gods eller passagerare. Sjöfartsverket och generaltullstyrelsen har påpekat att härigenom undantas även vissa fartyg i allmän trafik som framförs utan förvärvssyfte, t. ex. avgiftsfria vägfärjor. — Avsikten har inte varit att ändra regelns tillämpningsområde. Undantaget för lustfartyg bör därför stå kvar.

I 3 § har nuvarande uttryck "lastmärken" ersatts med det mer träffande uttrycket "fribordsmärken".

Av 8 § framgår att uppgiften att fastställa minsta tillåtna fribord kan delegeras till vissa klassificeringssällskap.

4 §

Ett fartyg får inte lastas djupare än som anges av dess fribordsmärken.

Paragrafen motsvarar 4 kap. 4 § sjösäkerhetslagen och 4 kap. 3 § utredningsförslaget.

5 §

Ett *fribordscertifikat* är ett bevis att ett fartygs fribordsmärken vid tillsyn har befunnits anbragta på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt.

6 §

Ett fartyg som enligt 3 § skall ha fribordsmärken skall också ha ett fribordscertifikat.

Paragraferna motsvaras närmast av 4 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 4 kap. 4 § utredningsförslaget.

7 §

Sjöfartsverket skall förklara ett fribordscertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett så väsentligt sätt att fribordet bör ändras,

2. fartyget inte är i betryggande skick såvitt rör något förhållande som har betydelse för certifikatets innehåll, eller
3. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn beträffande fribordsutmärkning.

Paragrafen motsvarar 4 kap. 5 § första stycket sjösäkerhetslagen och bestämmelser i utredningsförslaget med samma beteckning.

I förhållande till den nu gällande bestämmelsen har paragrafen förenklats. I stället för den nuvarande uppräkningslistan av detaljer har de bakomliggande principerna angetts.

4 kap. 5 § andra stycket sjösäkerhetslagen rör avlämnande av fribordscertifikat som blivit ogiltigt. Denna bestämmelse har inte fått någon motsvarighet i den nya lagen. Det är här fråga om en verkställighetsföreskrift som kan meddelas av regeringen.

8 §

Har minsta tillåtna fribord fastställts av något av de klassificeringssällskap som anges i 1 kap. 6 § första stycket och har det mellan staten och sällskapet träffats avtal om sådan fastställelse för svenska fartyg, skall fastställelsen ha samma giltighet som om den gjorts av sjöfartsverket.

Bestämmelsen saknar motsvarighet i såväl sjösäkerhetslagen som i utredningens förslag.

I specialmotiveringen till 1 kap. 6 § har jag redogjort för bestämmelsen i 1 kap. 15 § sjösäkerhetslagen. Den nu föreslagna bestämmelsen gör det möjligt att förutom tillsyn och utfärdande av certifikat låta de i 1 kap. 6 § angivna klassificeringssällskapen fastställa minsta tillåtna fribord. På detta område gäller vissa internationellt godtagna regler, främst 1966 års lastlinjekonvention.

I det till *lagrådet* remitterade förslaget innefattade paragrafen rätt för regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket att föreskriva att minsta tillåtna fribord får fastställas av ett klassificeringssällskap. Efter påpekande av *lagrådet* (se under 1 kap. 6 §) har paragrafen erhållit den nu föreslagna lydelsen. Att ett klassificeringssällskap som har fastställt minsta tillåtna fribord under vissa förutsättningar också kan utfärda ett giltigt certifikat om detta följer av 1 kap. 6 §.

I enlighet med vad som gäller i fråga om 1 kap. 6 § första stycket måste förevarande paragraf antas av riksdagen med tre fjärdedels majoritet för att bli gällande.

9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning.

Regeringen och sjöfartsverket har med stöd av bemyndigandet i 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen meddelat ytterligare föreskrifter om lastning m. m. Eftersom någon motsvarighet till 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen inte föreslås i fartygssäkerhetslagen, har ett bemyndigande såvitt gäller de ämnen som avses i kapitlet tagits upp i förevarande paragraf.

10 §

Bestämmelserna om fribordsmärken och fribordscertifikat gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

11 §

För ett utländskt fartyg får som fribordscertifikat godtas en annan handling som anger fartygets minsta tillåtna fribord.

Paragraferna motsvarar 4 kap. 6 § sjösäkerhetslagen och 4 kap. 7 § utredningsförslaget.

4 kap. Passagerarfartyg

1 §

Med *passagerarfartyg* avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, samt
6. barn som inte har fyllt ett år.

Paragrafen motsvarar 2 kap. 2 § andra stycket och 5 kap. 4 § andra stycket sjösäkerhetslagen samt 1 kap. 7 § utredningsförslaget. Bestämmelserna har samlats till en paragraf som inleder kapitlet om passagerarfartyg. Några sakliga förändringar är inte avsedda.

5 kap. 4 § tredje och fjärde styckena sjösäkerhetslagen får anses obsoleta och saknar motsvarighet i den nya lagen.

2 §

Ett *passagerarfartygscertifikat* är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra.

Det högsta tillåtna antalet passagerare skall bestämmas så, att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende skall fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärlighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Definitionen av passagerarfartygscertifikat i *första stycket* är densamma som i sjösäkerhetslagen, där den återfinns i 5 kap. 2 §, liksom i utredningens förslag.

Andra stycket motsvarar närmast 5 kap. 1 § i såväl sjösäkerhetslagen som utredningens förslag. I enlighet med vad utredningen har föreslagit har särskilt utsagts att säkerheten för passagerarna skall vara betryggande. Dessutom anges vissa särskilda omständigheter som skall beaktas. Vid prövningen blir det naturligt att fästa avseende även vid exempelvis brandskyddet ombord.

I förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg finns f. n. regler om beräkningen av högsta tillåtna antal passagerare. Regler av detta slag kan meddelas utan särskilt bemyndigande med stöd av 8 kap. 13 § första stycket 1 regeringsformen.

I 5 kap. 3 § sjösäkerhetslagen föreskrivs att ett passagerarfartygscertifikat inte får utfärdas för längre tid än den som gäller för fartygets fartcertifikat. Denna regel saknar motsvarighet i fartygssäkerhetslagen. Den kan lämpligen utfärdas av regeringen som en verkställighetsföreskrift.

3 §

Ett svenskt passagerarfartyg skall ha ett passagerarfartygscertifikat.

Ett utländskt passagerarfartyg skall ha ett certifikat eller en annan handling, som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Paragrafen motsvarar 5 kap. 2 § sjösäkerhetslagen och samma paragraf i utredningens förslag.

Av bestämmelsen i andra stycket följer att man inte från svensk sida skall pröva på vilket sätt ett utländskt passagerarfartygs högsta tillåtna passagerarantal har fastställts.

4 §

Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om ett utländskt fartyg, motsvarande handling.

5 §

Bestämmelserna i 2 kap. 4 § om ogiltigförklaring av fartcertifikat skall tillämpas även i fråga om passagerarfartygscertifikat.

Paragraferna motsvarar 5 kap. 4 § första stycket och 5 kap. 5 § sjösäkerhetslagen samt 5 kap. 4 och 5 §§ utredningsförslaget.

2 kap. 5 § sjösäkerhetslagen har inte någon motsvarighet i den nya lagen. Nuvarande hänvisning i 5 kap. 5 § till den paragrafen har sålunda utgått.

6 §

Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda passagerarfartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

Paragrafen motsvarar 5 kap. 6 § sjösäkerhetslagen och samma paragraf i utredningsförslaget. Till skillnad från vad som nu gäller kan regeringen delegera sin rätt att meddela föreskrifter till sjöfartsverket.

Bestämmelsen tillkom för att förenkla förfarandet i samband med provturer med nybyggda eller ombyggda fartyg (prop. 1965:132 s. 107). Vid sådana tillfällen brukar bl. a. redare och varvspersonal samt gäster följa med ombord. Enligt den före sjösäkerhetslagen gällande lagstiftningen fordrades att fartyget först undergick passagerarfartygsbesiktning med därtill hörande prov, innan det fick ta ombord passagerare för den slutliga provturen. Detta ansågs väl omständligt. Redan före sjösäkerhetslagen fanns vidare möjlighet att meddela föreskrifter om att passagerarfartygscertifikat inte heller behövdes för resor med däckade fiskefartyg till sam-

5 kap. Fartygs bemanning

I sjösäkerhetslagens 6 kap. 8 § finns föreskrifter om hur länge ett beslut om minimibesättning gäller. Dessa regler behöver inte stå i lagen utan kan med stöd av 8 kap. 13 § första stycket 1 regeringsformen meddelas av regeringen. Föreskrifter motsvarande 6 kap. 7 § sjösäkerhetslagen om anteckning av beslut av befälhavare m. m. kan i fortsättningen meddelas av regeringen eller förvaltningsmyndighet med stöd av bemyndigandet i 18 § av förevarande kapitel (se vidare *lagrådets* yttrande).

Sjöfartsverket har i sitt remissyttrande tagit upp frågan om ett byggnadsvarvs ansvar för bemanningsförhållandena under provturer. Enligt verkets uppfattning bör en bestämmelse om att ansvaret för en betryggande bemanning åvilar varvsföretaget tas in i bemanningskapitlet.

Enligt 58 § sjölagen skall fartygets befälhavare innan en resa anträds se till att fartyget är bemannat på betryggande sätt. Denna bestämmelse gäller även under provturer. Någon ytterligare bestämmelse om byggnadsvarvets ansvar anser jag inte erforderlig.

1 §

Ett fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 1 § första stycket i såväl sjösäkerhetslagen som utredningens förslag.

De föreskrifter som nu finns i 6 kap. 1 § andra och tredje styckena sjösäkerhetslagen kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av bemyndigandet i 15 § (se vidare *lagrådets* yttrande).

2 §

Befälhavaren skall se till att han har den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter beträffande säkerheten på fartyget.

Innan en resa påbörjas, skall befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart.

När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, skall han genom befälhavarens försorg få behövlig kännedom om fartyget samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid sjöolycka.

Första stycket motsvarar 9 kap. 15 § första stycket sjösäkerhetslagen och 2 kap. 7 § första stycket utredningsförslaget.

Enligt utredningen skulle det bättre svara mot nu tillämpade tjänstgöringsförhållanden att föreskriva att befälhavaren skulle skaffa sig den behövliga kännedomen när han tillträder sin befattning ombord.

Vad som är relevant är enligt min uppfattning att befälhavaren inte bara när han hörjar sin tjänstgöring utan även vid resa med fartyget har den behövliga kännedomen. I hans ansvar ingår att inför en resa eller inför

tillträddandet av sin befattning bedöma om han i omedelbart samband med detta tillfälle behöver skaffa någon ytterligare kännedom om fartyget eller om den kännedom han har sedan tidigare är tillräcklig.

Andra stycket motsvarar 9 kap. 16 § första stycket och i viss mån andra stycket sjösäkerhetslagen samt 2 kap. 7 § andra stycket utredningsförslaget. Det är i detta fall naturligt att anknyta skyldigheten i tiden till innan en resa påbörjas.

Liksom fartygsmiljöutredningen anser jag att uppräknings av det slag som 9 kap. 16 § andra stycket innehåller om möjligt bör undvikas. En sådan uppräknings blir lätt missvisande och föråldrad. Lagen bör i stället ange de huvudsakliga riktlinjerna.

Närmare bestämmelser om vad befälhavaren har att iaktta finns i sjölagen, främst i dess 58 §. Där används dock inte uttrycket "sjöklart" utan uttrycket "behörigt skick", vilket innefattar olika moment såsom sjövärdighet, bemanning, utrustning m.m. I förarbetena till sjösäkerhetslagen (prop. 1965:132 s. 119 f) uttalade departementschefen bl. a. att ordet sjöklart – som betyder klart för den avsedda resan – torde vara allmänt vedertaget i sjöfartskretsar och synes vara en språkligt klar sammanfattning av de olika åtgärder beträffande fartyget som skall ha vidtagits före en resa. – Jag delar den uppfattningen.

Ytterligare bestämmelser om vad befälhavaren har att iaktta kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter.

Bestämmelsen i *tredje stycket*, som utgjorde 7 kap. 8 § i det remitterade förslaget, har på inrådan av *lagrådet* i stället tagits upp i förevarande paragraf. Bestämmelsen motsvarar 9 kap. 15 § tredje stycket sjösäkerhetslagen och 3 kap. 15 § utredningsförslaget. Genom den ändrade placeringen betonas att befälhavarens skyldigheter i de hänseenden som anges i bestämmelsen främst tar sikte på sjösäkerheten och mindre på arbetsmiljön. Vidare har ordet "fartygsolycka" bytts ut mot "sjöolycka" (jfr 2 kap. 1 § och 4 kap. 1 § andra stycket).

3 §

Maskinchefen är ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar samt för fartygets brandsäkerhet.

Innan en resa påbörjas, skall maskinchefen se till att maskineriet med de anordningar som hör till detta är i behörigt skick, att brandskyddsanordningarna är klara till omedelbart bruk och att vad som behövs för maskineriets drift finns ombord.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 15 § andra stycket och 16 § tredje stycket sjösäkerhetslagen samt 2 kap. 8 § utredningsförslaget.

Maskinchefens åligganden enligt första stycket i förevarande paragraf omfattar hela den tid han är i tjänst. Han är skyldig se till inte bara att maskineriet och övriga anordningar kan fungera utan också att vederbörlig tillsyn sker inom hans ansvarsområde. I sjösäkerhetslagen talas om maskineriet med tillhörande "anläggningar och inrättningar". I denna paragraf används i stället termen "anordningar" (jfr 2 kap. 5 § arbetsmiljölagen).

Maskinchefen är ansvarig för driften och underhållet av maskineriet med tillhörande anordningar samt för fartygets brandsäkerhet. Utredningen har

med förebild i 9 kap. 15 § andra stycket sjösäkerhetslagen föreslagit en andra mening i samma stycke med innehåll att maskinchefen är skyldig att skaffa sig behövlig kännedom om vad han enligt första meningen är ansvarig för. Jag anser att det är självklart att han har den skyldigheten. Någon särskild bestämmelse härom behövs inte.

I paragrafens *andra stycke* regleras maskinchefens åligganden när en resa skall påbörjas. Den nuvarande föreskriften om att uppgift om medförräda drivmedel skall lämnas till befälhavaren har inte tagits med eftersom den avser en enda detalj och inte den viktigaste. Föreskrifter om detta kan vid behov meddelas i tillämpningsföreskrifter.

Sveriges fartygsbefälsförening har i sitt remissyttrande hemställt att det av lagtext eller kommentarer klart skall framgå att den förevarande paragrafen inte inskränker befälhavarens övergripande ansvar för hela fartyget enligt sjölagen gentemot myndigheter, rederi och andra intressenter.

Befälhavarens ansvar och befogenheter enligt sjölagen framgår främst av dess 58–70 §§. Den nu förevarande paragrafen inskränker inte vad som sålunda gäller.

Det är uppenbart att bestämmelserna om maskinchefens ansvar inte har någon aktualitet om en maskinchef inte ingår i besättningen.

4 §

Varje medlem av ett fartygs besättning skall ha så god syn och hörsel som hans uppgifter kräver.

Bestämmelser om hälsoundersökning av sjömän finns i 18–21 §§ mönstringslagen (1983:929).

Första stycket motsvarar utan ändring i sak 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen och samma paragraf i utredningsförslaget.

Den nuvarande bestämmelsen i sjösäkerhetslagen infördes genom lagen 1979:1107 (se prop. 1978/79:117 s. 75 och 89). Bestämmelsen gäller all slags sjöfart, alltså även sådan där personalen inte behöver gå igenom regelbunden hälsokontroll och skall kunna visa upp läkarintyg. Den avser alla som har befattning på ett fartyg, alltså även den eller de ansvariga på en fritidsbåt och hela besättningen på ett fartyg som inte på annat sätt berörs av bemanningsreglerna.

Kraven på syn- och hörselförmåga kan variera mellan olika befattningshavare i besättningen. Utredningen har föreslagit att paragrafen utformas så att det görs klarare att kravet på tillräcklig syn och hörsel gäller varje medlem av besättningen, envar med hänsyn till de uppgifter som åligger honom. Jag biträder detta förslag.

Hovrätten för Västra Sverige har efterlyst en bestämmelse i detta sammanhang som tar sikte på vikten från säkerhetssynpunkt av nykterhet till sjöss. I 13 kap. sjölagen finns bestämmelser om ansvar för olika klandervärda beteenden till sjöss, bl. a. onykterhet (325 §, jfr 1 kap. 6 § sjötrafikförordningen 1986:300). Enligt min mening finns det inte tillräcklig anledning att ta upp en liknande bestämmelse även i detta sammanhang.

I *andra stycket* har tagits in en hänvisning till mönstringslagens bestämmelser om hälsoundersökning av sjömän.

För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare skall fastställas det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i (*minimibesättning*).

På begäran skall minimibesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från någon annan.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 3 § första stycket första och andra meningarna samt delar av andra stycket sjösäkerhetslagen. Den motsvarar 6 kap. 3 § första stycket utredningsförslaget. Definitionen av vad som avses med minimibesättning har gjorts tydligare.

De närmare anvisningar om vad som skall beaktas vid fastställandet av minimibesättning som nu finns i 6 kap. 4 § har utgått. De behöver inte stå i lagen utan kan meddelas i annan ordning. Bestämmelserna om vem som skall fastställa minimibesättning i normalfallet och i andra fall har flyttats till en särskild paragraf (7 §), liksom bestämmelserna om samråd före beslut (8 §).

6 §

Ett fartyg för vilket minimibesättning skall fastställas enligt 5 § får inte framföras innan ett sådant beslut har meddelats.

Ett fartyg för vilket minimibesättning har fastställts får inte framföras, om inte besättningen har den storlek och den sammansättning i övrigt som anges i beslutet. Fartyget får inte heller framföras i annan fart än som anges i beslutet.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 6 § utredningsförslaget. Den anger betydelsen av bestämmelserna om minimibesättning. Någon ändring i sak har inte gjorts. Detta innebär att förbudet att framföra fartyg innan beslut om minimibesättning har fattats alljämt gäller endast fartyg för vilka föreskrift om fastställande av minimibesättning meddelats direkt i lagen, däremot inte fartyg för vilka föreskrifter meddelats i annan form enligt 17 §.

7 §

Minimibesättning fastställs av sjöfartsverket.

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift skall minimibesättning fastställas av den myndighet som förvaltar fartyget, om inte regeringen föreskriver eller för särskilda fall beslutar annat. Myndigheten skall samråda med sjöfartsverket före beslutet.

I paragrafen återfinns de bestämmelser om vem som skall fastställa minimibesättning som finns i 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och samma paragraf i utredningens förslag. Definitionen av icke kommersiella statsfartyg har på förslag av utredningen ändrats till överensstämmelse med motsvarande definition i sjölagen. Ändringen medför bl. a. att minimibesättning såvitt gäller vägverkets färjor i förekommande fall fastställs av vägverket.

I paragrafen har också tagits in en bestämmelse om samråd med sjöfartsverket. I samband med 1979 års ändringar i sjösäkerhetslagen (prop. 1978/79:117 s. 63 f) uttalade föredraganden att han fann det naturligt att den myndighet som förvaltar ett fartyg samråder med sjöfartsverket och utnyttjar dess sakkunskap i bemanningsfrågor och andra säkerhetsfrågor, då tveksamhet uppstår eller då ny materiel eller ny organisation skall införas. Någon föreskrift om samråd ansågs emellertid inte behövlig.

Fartygmiljöutredningen har föreslagit att en sådan föreskrift tas in i lagen med motiveringen att det ansetts riktigast att där uttrycka vad som oftast tillämpas i praktiken. Remissinstanserna har inte berört frågan.

För egen del anser jag att en föreskrift om samråd skulle ha sitt värde. Föreskriften kan i och för sig meddelas i förordning. Jag förordar ändå att föreskriften i syfte att öka läsbarheten tas upp i själva lagen.

8 §

Innan sjöfartsverket meddelar ett beslut om minimibesättning, skall verket samråda med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

En myndighet som med stöd av 7 § andra stycket beslutar om minimibesättning skall före beslutet samråda med de organisationer som företräder de anställda inom myndigheten.

Sjöfartsverket och andra myndigheter som fastställer minimibesättning får meddela provisoriska beslut om minimibesättning utan att samråda med organisationerna. Sådana provisoriska beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet. Ett provisoriskt beslut gäller i högst två månader.

I paragrafens båda första stycken upptas de bestämmelser om samråd med redares och ombordanställdas organisationer som finns i 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 4 § första stycket utredningsförslaget.

Paragrafens tredje stycke upptar de bestämmelser om provisoriska beslut om minimibesättning som nu återfinns i 6 kap. 3 § tredje stycket och 8 § andra stycket sjösäkerhetslagen. I utredningsförslaget motsvaras bestämmelserna av 6 kap. 4 § andra stycket och 9 § andra stycket.

9 §

Den myndighet som har meddelat ett beslut om minimibesättning får återkalla beslutet

1. om fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, eller
2. om andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats.

Paragrafen innehåller bestämmelser om återkallelse av beslut om minimibesättning och motsvarar med endast redaktionella ändringar 6 kap. 9 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 10 § utredningsförslaget.

10 §

Ett fartygs befälhavare får besluta att fartyget skall framföras trots att besättningen inte uppfyller kraven i beslutet om minimibesättning under förutsättning

- att orsaken till att kraven inte uppfylls är att det inom besättningen har inträffat ett plötsligt sjukdomsfall eller någon annan oförutsedd händelse, att bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, och

att den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

Beslutet får inte innebära att fartyget framförs i någon annan fart än som anges i beslutet om minimibesättning eller att detta beslut frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafister eller radiotelefonister.

Beslutet får inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit.

I ett beslut om minimibesättning får befälhavarens rätt att fatta beslut enligt första stycket inskränkas ytterligare.

11 §
Innan befälhavaren fattar ett beslut enligt 10 § skall han samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet.

Paragraferna innehåller bestämmelser om s.k. befälhavarbeslut och motsvarar utan ändringar i sak 6 kap. 6 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 7 § utredningsförslaget. I fråga om de situationer för vilka möjligheten till befälhavarbeslut är avsedd får jag hänvisa till prop. 1978/79:117 s. 53 och 92. Det är naturligt att befälhavaren före beslutet överlägger även med maskinchefen och övrigt sjöbefäl, jfr prop. 1978/79:117 s. 56.

12 §
Fartygets redare eller ägare skall anställa dem som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Om det finns särskilda skäl till det, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att sådan personal anställs av någon annan. Innan ett medgivande lämnas, skall samråd ske med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

I paragrafen anges vem som skall anställa den däck- och maskinpersonal som ingår i minimibesättningen. Paragrafen ersätter 9 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen. Den motsvarar 6 kap. 5 § andra stycket utredningsförslaget.

Bestämmelsen har i fartygssäkerhetslagen ändrats i två hänseenden. Dels har en möjlighet införts att låta fartygets ägare anställa personalen även om han inte själv är redare. Beträffande skälen härtill får jag hänvisa till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2.4). Vidare har införts en möjlighet till dispens från regeln. Den möjligheten vill jag kommentera närmare.

Den huvudregel som har slagits fast i paragrafen är av stor vikt för sjösäkerheten och för de ombordanställdas anställningstrygghet och möjligheter till medinflytande på arbetsplatsen. Det bör därför finnas vägande skäl för att dispens skall kunna medges. Detta har i lagtexten markerats genom uttrycket "särskilda skäl".

En första förutsättning för dispens bör vara att sjösäkerheten inte försämrats. Vidare måste i dispensärendet klarläggas att den tilltänkte arbetsgivaren kan erbjuda en anställningstrygghet som är likvärdig med den som personalen skulle ha haft om dispens inte hade meddelats. Slutligen måste naturligtvis den som ansöker om dispens kunna visa att det föreligger ett verkligt behov därav.

Om dessa grundförutsättningar är uppfyllda bör dispens kunna meddelas främst i två typer av situationer. Den ena är när en svensk redare vill anlita ett annat seriöst svenskt rederiföretag för driften av fartyget. Som redareföreningen påpekat kan det förekomma fall då ett sådant samarbete är motiverat av företagsekonomiska skäl. Den andra typsituationen som berörts under remissbehandlingen är när någon med ingen eller endast begränsad redarerfarenhet blir redare för ett fartyg. Det har exempelvis förekommit att ett till svenska varvsföretag närstående företag genom omständigheternas makt har blivit ägare till fartyg. Vidare kan det tänkas att ett konkursbo är ägare och redare av ett fartyg. Under förutsättning att den tilltänkte arbetsgivaren är ett etablerat svenskt rederiföretag bör dispens kunna meddelas.

Det ligger i sakens natur att det inte i dag går att förutse huruvida dispens kan vara möjlig även i andra situationer än de berörda. Jag vill dock understryka att det krävs särskilda skäl för dispens.

I anledning av farhågor som under remissbehandlingen har uttalats av de ombordanställdas organisationer vill jag anföra att jag inte avsett att öppna vägen för andra bemannings- eller managementbolag än sådana som på grund av att de ansvarar för sjösäkerheten ombord och är arbetsgivare för de ombordanställda är att anse som redare.

13 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i särskilda fall besluta att för fartyg, som inte enligt 5 § skall ha minimibesättning fastställd, skall gälla andra krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (*bemanningsföreskrifter*).

Bestämmelsen har avfattats i enlighet med vad två av *lagrådets* ledamöter har föreslagit. Den motsvarar det bemyndigande angående bemanningsföreskrifter som ingår i 6 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen och utredningsförslaget.

14 §

Ett fartyg för vilket bemanningsföreskrifter gäller får framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna är uppfyllda.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 10 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 11 § utredningsförslaget.

15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om fartygs bemanning.

Paragrafen har införts efter förslag av *lagrådet*. Den ger möjlighet att meddela bl. a. sådana föreskrifter som nu återfinns i 6 kap. 1 § andra och tredje styckena sjösäkerhetslagen.

16 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om syn- och hörselkraven enligt 4 § första stycket samt om hälsoundersökning och läkarintyg avseende dessa krav.

I 6 kap. 3 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg föreskrivs att för kravet på tillräcklig syn- och hörselförmåga hos besättningen skall gälla de föreskrifter som utfärdats med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Vidare föreskrivs att fordringarna på syn- och hörselförmåga skall styrkas med läkarintyg. Sjöfartsverket har med stöd av 6 § förordningen om läkarintyg för sjöfolk i sjöfartsverkets författningssamling 1981:56 preciserat kraven på syn- och hörselförmåga.

Den förevarande paragrafen, som saknar direkt motsvarighet i utredningsförslaget, ger erforderligt bemyndigande för utfärdande av föreskrifter om syn- och hörselkraven samt om hälsundersökning och läkarintyg.

Lagrådet har, under hänvisning till sitt yttrande beträffande 8 kap. 5 §, uttalat följande om förevarande paragraf, som i lagrådsremissen betecknades 5 kap. 15 §:

Paragrafen upptar ett bemyndigande för regeringen och myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl. a. hälsundersökning avseende syn- och hörselkrav för besättningsmedlemmar. Någon bestämmelse som straffbelägger vågran att låta undersöka sig föreslås inte i själva lagen, och det får förutsättas att bemyndigandet inte skall utnyttjas för en sådan straffregel i en förordning. I själva verket torde avsikten vara att de tilltänkta föreskrifterna i första hand har arbetsgivaren som adressat. Under sådana förhållanden får bemyndigandet anses godtagbart från grundlagssynpunkt.

Jag delar lagrådets uppfattning.

17 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller för särskilda fall besluta att minimibesättning skall fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 5 §.

Paragrafen motsvarar det bemyndigande angående minimibesättning som ingår i 6 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen och utredningsförslaget.

18 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anteckning av beslut enligt 10 § och om underrättelser om sådana beslut.

Paragrafen har införts efter påpekande från *lagrådet*. Den ger bemyndigande att utfärda sådana föreskrifter som återfinns i 6 kap. 7 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 8 § utredningsförslaget.

19 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt om avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § första stycket andra meningen och andra stycket sjösäkerhetslagen samt delvis 6 kap. 12 § utredningsförslaget.

Bestämmelserna i 5–19 §§ gäller inte utländska fartyg.

Bestämmelserna i 2 och 3 §§ gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Enligt 6 kap. 11 § sjösäkerhetslagen gäller de flesta bestämmelserna i bemanningskapitlet inte utländska fartyg. Endast 1 § första stycket och 2 § har ansetts böra gälla alla fartyg, även utländska. Det första stycket av förevarande paragraf innebär ingen förändring i sak.

2 och 3 §§ i mitt förslag motsvaras av bestämmelser i 9 kap. sjösäkerhetslagen. De bör liksom tidigare gälla utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

6 kap. Arbetsmiljön

Sjösäkerhetslagens 3 kap. innehåller bestämmelser om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m., av vilka en del avser ämnen som i arbetsmiljölagen behandlas i kapitlet om arbetsmiljöns beskaffenhet, nämligen 2 kap. I förevarande 6 kap. fartygssäkerhetslagen har nu inarbetats regler som motsvarar arbetsmiljölagens regler om arbetsmiljöns beskaffenhet. Till skillnad från utredningen anser jag att bestämmelser motsvarande sjösäkerhetslagens 9 kap. och arbetsmiljölagens 3 kap. lämpligen bör tas upp i ett särskilt kapitel, 7 kap.

6 kap. fartygssäkerhetslagen föreslås alltså bli parallellt till 2 kap. arbetsmiljölagen och innehålla grundläggande regler om arbetsmiljön.

1 §

Vid fartygsarbete skall arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav, arbetets natur samt 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 en arbetstagare själv kan påverka sin arbetssituation.

Paragrafen, som motsvarar 3 kap. 1 § sjösäkerhetslagen och samma paragraf i utredningsförslaget, avviker något från motsvarande bestämmelse i arbetsmiljölagen (2 kap. 1 §). Ombord på fartyg måste före allting annat beaktas vad sjösäkerheten kräver. Hänsynen till sjösäkerhetens krav nämns därför före övriga hänsyn.

Motsvarande paragraf i sjösäkerhetslagen avser alla ombordvarande och inte bara arbetstagare. I fartygssäkerhetslagen har kapitlet reserverats för bestämmelser om arbetsmiljön vid fartygsarbete och de ombordanställdas miljö i övrigt. Hänsynen till passagerarnas säkra miljö regleras i 4 kap.

I arbetsmiljölagen föreskrivs att det skall eftersträvas att arbetet anordnas så, att arbetstagare själv kan påverka sin arbetssituation. Utredningen har inte föreslagit att någon motsvarighet till denna regel tas med i fartygssäkerhetslagen. Skälet till utredningens ståndpunkt är att det synts något falla ur ramen att i en sådan speciallag som fartygssäkerhetslagen nämna detta förhållande, åt vilket säkerligen ändå mycken uppmärksamhet ägnas

när det gäller fartygs byggande och fartygsarbetets planläggning. Under remissbehandlingen har Sjöfolksförbundet kritiserat utredningens förslag i denna del.

För egen del anser jag att ett stadgande om möjlighet för arbetstagare att själva påverka sin arbetssituation väl motiverar sin plats i fartygssäkerhetslagen. Jag har därför som en sista mening i paragrafens andra stycke tagit upp en motsvarighet till arbetsmiljölagens föreskrift härom.

2 §

Fartygsarbete skall planläggas och anordnas så, att det kan utföras i sund och säker miljö.

Fartyget skall vara så utformat och inrett att det är lämpligt från arbetsmiljösynpunkt.

Paragrafen har inte någon motsvarighet i sjösäkerhetslagen men motsvarar 2 kap. 2 och 3 §§ arbetsmiljölagen och 3 kap. 2 § utredningsförslaget.

3 §

De arbetshygieniska förhållandena, bland annat såvitt avser luft, ljud, ljus och vibrationer, skall vara tillfredsställande.

Betryggande skyddsåtgärder skall vidtas mot skada genom väder eller sjö eller genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen, 2 kap. 4 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 3 § utredningsförslaget.

Utredningen har föreslagit att som exempel på arbetshygieniska förhållanden skall nämnas "ljus, värme, ljud och vibrationer". Utredningen har också pekat på att luftförhållandena nämns särskilt i arbetsmiljölagen. Enligt förarbetena till den lagen (prop. 1976/77:149 s. 233) skall till luftförhållandena räknas t. ex. luftföroreningar genom farliga ämnen och olika klimatfaktorer såsom värme, kyla, drag och luftfuktighet. Enligt utredningen kan inom sjöfarten allt sådant bli aktuellt, kanske särskilt besvärande värme. Svenska maskinbefälsförbundet har påpekat att även faktorn "luft" bör nämnas. Själv anser jag att om en av faktorerna inom exemplet luftförhållanden dras fram finns en risk för att de övriga kommer i skymundan och föreslår därför att samma exempel anges som i arbetsmiljölagen.

I de nyss nämnda förarbetena till arbetsmiljölagen anges också strålning och vibrationer som ytterligare exempel på arbetshygieniska frågor som bestämmelsen omfattar. Utredningen har valt att även särskilt nämna "vibrationer" som exempel. Jag godtar detta. Såsom utredningen vill jag dock också understryka att många andra förhållanden kan vara av arbetshygienisk betydelse. Bl. a. måste tillses att otillfredsställande strålning från exempelvis mikrovågsugnar och radaranläggningar inte förekommer.

Den långa uppräknningen i 3 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen av de särskilda risker som skall förebyggas har ersatts av en kortare exemplifiering. Exempelen är hämtade från sjösäkerhetslagen (väder eller sjö) och från arbetsmiljölagen.

4 §

Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar skall vara så beskaffa-

de och placerade och användas på ett sådant sätt att betryggande säkerhet ges mot ohälsa och olycksfall.

Prop. 1987/88:3

Paragrafen motsvarar 3 kap. 3 § första stycket sjösäkerhetslagen, 2 kap. 5 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 4 § utredningsförslaget.

5 §

Ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall får användas endast under förhållanden som ger betryggande säkerhet.

Paragrafen saknar direkt motsvarighet i sjösäkerhetslagen, låt vara att 3 kap. 3 § andra stycket i den lagen till en del avser hithörande förhållanden. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 2 kap. 6 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 5 § utredningsförslaget.

Svenska sjöfolksförbundet har i sitt remissyttrande föreslagit en ytterligare inskränkning, nämligen att ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall får användas endast om ofarliga ämnen ej finns att tillgå. Jag anser emellertid inte att det finns tillräcklig anledning att frånga den i arbetsmiljölagen använda formuleringen.

6 §

Kan betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall vid fartygsarbete inte nås på annat sätt, skall personlig skyddsutrustning användas.

Paragrafen motsvarar delvis 3 kap. 4 § sjösäkerhetslagen och 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen. Den överensstämmer i huvudsak med 3 kap. 6 § utredningsförslaget.

En bestämmelse om att utrustningen i princip skall tillhandahållas genom arbetsgivarens försorg har tagits upp i 7 kap. 4 § tredje stycket.

7 §

Ett fartyg skall erbjuda de ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall i behövlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora och inredda och utrustade på lämpligt sätt.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 2 § sjösäkerhetslagen, 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (delvis) och 3 kap. 7 § utredningsförslaget.

Svenska maskinförbunds förbundet har i sitt remissyttrande anført att motionsutrymmen bör vara krav i fartyg över en viss storlek. Som framgår av lagtexten skall det ombord på fartyget finnas en tillfredsställande fritidsmiljö. Hur denna bör vara utformad kan knappast anges generellt. Enligt min mening skulle en uttrycklig skyldighet att inrätta motionsutrymmen föra för långt. Frågan lämpar sig bättre för avtalsreglering.

Vägverket har föreslagit att regeln i 7 § inte skall gälla för vägverkets färjor.

Det ligger i sakens natur att det ombord på fartyg som enbart går korta turer i färjetrafik mellan inrikes hamnar, exempelvis vägverkets färjor, i

allmänhet inte erfordras särskilda utrymmen för bostads- och fritidsändamål. Det behöver enligt min mening inte särskilt utsägas i lagtexten.

Prop. 1987/88:3

8 §

För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord skall sådana åtgärder vara vidtagna som behövs med hänsyn till antalet ombordanställda, fartygets beskaflenhet och den fart som det används i.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 5 § sjösäkerhetslagen, 2 kap. 8 § arbetsmiljölagen (delvis) samt 3 kap. 8 § utredningsförslaget.

Sjösäkerhetslagen talar i detta sammanhang endast om de ombordanställda och arbetsmiljölagen avser ju endast skydd för arbetstagare. Utredningen har beträffande denna och följande paragraf förordat att "ombordvarande" skall omfattas i stället för endast "ombordanställda". För egen del anser jag det riktiga att i detta sammanhang endast nämna ombordanställda. Av paragrafen följer emellertid att t. ex. passagerarfartyg även skall ha den utrustning som behövs för att lämna hjälp åt skadade eller sjuka passagerare.

9 §

Den kost som tillhandahålls de ombordanställda skall vara tillräcklig och av fullgod beskaflenhet.

Vatten för de ombordanställdas behov, såsom till dryck, personlig hygien, matlagning och diskning, skall finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av tillfredsställande beskaflenhet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för hantering av livsmedel finns i livsmedelslagen (1971:511).

Paragrafen motsvarar 3 kap. 6 § sjösäkerhetslagen och 3 kap. 9 § utredningsförslaget.

I ett tredje stycke har tagits upp en erinran om att livsmedelslagstiftningen gäller i fråga om livsmedel och utrymmen för hantering av livsmedel. Dessa förhållanden har jag redogjort för i avsnitt 2.2.6.

Vägverket har föreslagit att regeln i 9 § inte skall gälla för vägverkets färjor.

I enlighet med vad jag anfört vid 7 § om bostads- och fritidsutrymmen ligger det i sakens natur att det ombord på vissa fartyg i allmänhet inte erfordras kost eller vatten. Något särskilt stadgande härom torde inte behövas.

10 §

Bestämmelser om arbetstiden ombord finns i sjöarbetstidslagen (1970:105).

Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete finns i sjömanslagen (1973:282).

Paragrafen motsvarar 3 kap. 7 § sjösäkerhetslagen och 3 kap. 10 § utredningsförslaget med den skillnaden att hänvisningar gjorts till de lagar som är aktuella i sammanhanget.

Ytterligare bestämmelser om minderårigas fartygsarbete har tagits upp i bl. a. 7 kap.

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 12 § sjösäkerhetslagen och 3 kap. 31 § utredningsförslaget.

7 kap. Allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön

Rubriken

Rubriken anknyter till rubriken till 3 kap. arbetsmiljölagen. Kapitlet innehåller bestämmelser om de skyldigheter som måste uppfyllas för att arbetsmiljön skall vara tillfredsställande. Motsvarande bestämmelser återfinns huvudsakligen i 9 kap. sjösäkerhetslagen och i 3 kap. arbetsmiljölagen.

1 §

Redaren och de ombordanställda skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen, 3 kap. 1 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 11 § utredningsförslaget.

Det förhållandet att endast redaren nämns på arbetsgivarsidan framhäver paragrafens karaktär av principförklaring. Andra förekommande arbetsgivare har också sina skyldigheter, men det huvudsakliga ansvaret är redarens. På arbetstagarsidan är endast de ombordanställda nämnda. Anledningen till detta är att man knappast kan ålägga tillfälliga arbetstagare ombord något ansvar för fartygsmiljöns utveckling på lång sikt.

2 §

Redaren och befälhavaren skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att någon som utför fartygsarbete utsätts för ohälsa eller olycksfall. De skall ägna uppmärksamhet åt att arbetet planläggs och anordnas så, att en tillfredsställande arbetsmiljö skapas. Fartyget samt maskiner, redskap, skyddsutrustning och andra tekniska anordningar skall underhållas väl.

Den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att en arbetstagare utför arbete ensam skall beaktas.

Vad som sägs i denna paragraf om redaren gäller även annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

Paragrafen är att jämföra med 9 kap. 4 § första stycket sjösäkerhetslagen, 3 kap. 2 § första och tredje styckena arbetsmiljölagen och 3 kap. 12 § utredningsförslaget.

I sjösäkerhetslagen är "redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord" angivna som ansvariga för skyddet mot ohälsa och olycksfall. I arbetsmiljölagen har ansvaret lagts på arbetsgivaren.

Fartygssäkerhetslagen har utformats närmast efter mönster från arbetsmiljölagen. Befälhavarens särskilda ställning gör att även han har ålagts ett ansvar enligt förevarande paragraf.

Första styckets båda sista meningar ansluter närmare till arbetsmiljölagens uttryckssätt än vad utredningen föreslagit.

Paragrafen avser, liksom de närmast följande, inte bara ombordanställda utan också andra som utför fartygsarbete. Detta framgår av bestämmelsernas avfattning.

Med förebild i 3 kap. 2 § tredje stycket arbetsmiljölagen har i andra stycket tagits upp en bestämmelse enligt vilken skall beaktas den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att en arbetstagare utför arbete ensam.

I förarbetena till bestämmelsen i arbetsmiljölagen (prop. 1976/77:149 s. 253) uttalade föredragande statsrådet följande: Det är — — — nödvändigt med en nyanserad bedömning när man ställer kraven på arbetsmiljön. De insatser som krävs för att förbättra arbetsmiljön får inte vara orimliga i förhållande till de resultat som kan uppnås. Inte bara arbetets natur utan även yttre förhållanden av olika slag kan inverka.

3 §

Befälhavaren skall särskilt se till att ingen minderårig anlitas till fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall eller för överansträngning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling.

Med minderårig avses i denna lag den som inte har fyllt 18 år.

Paragrafens första stycke motsvarar 9 kap. 4 § tredje stycket första meningen sjösäkerhetslagen, 5 kap. 3 § första stycket arbetsmiljölagen och 3 kap. 13 § utredningsförslaget. Bestämmelsen har avfattats i huvudsaklig överensstämmelse med arbetsmiljölagens innehåll.

Såsom ett andra stycke har tagits upp en med 5 kap. 1 § arbetsmiljölagen likalydande definition att med minderårig avses i lagen den som inte har fyllt 18 år.

Det bemyndigande att meddela föreskrifter som nu finns i sjösäkerhetslagen (nämnda lagrumms tredje stycke andra meningen) har flyttats till det särskilda kapitlet med bemyndiganden.

4 §

Redaren skall se till att de som utför fartygsarbete får god kännedom om de förhållanden under vilka arbetet bedrivs och att de upplyses om de risker som kan vara förbundna med arbetet. Redaren skall förvissa sig om att arbetstagarna har den utbildning som behövs och vet vad de har att iaktta för att undgå riskerna i arbetet. Redaren skall även i övrigt ta hänsyn till en arbetstages särskilda förutsättningar för arbetet.

Vad som sägs i första stycket om redaren gäller även annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

När fartygsarbete skall utföras med användande av personlig skyddsutrustning, svarar redaren för att lämplig sådan utrustning tillhandahålls, om inte någon annan arbetsgivare, hos vilken arbetstagaren är anställd, har åtagit sig detta ansvar.

Motsvarighet till första och andra styckena finns i 9 kap. 4 § sjösäkerhetslagen, 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 14 § utredningsförslaget.

Paragrafen rör de viktiga frågorna om arbetsgivarens skyldighet att introducera och instruera arbetstagarna och att förvissa sig om att de har

behövlig utbildning. Endast redaren och andra arbetsgivare har ansetts som ansvariga i paragrafen. De kan sedan på lämpligt sätt delegera sitt ansvar. Varje arbetsgivare svarar för sina anställda.

I tredje stycket fastslås, efter mönster från 2 kap. 7 § andra meningen arbetsmiljölagen (jfr 3 kap. 14 § andra stycket utredningsförslaget) att personlig skyddsutrustning skall tillhandahållas genom redarens försorg, om inte någon annan arbetsgivare har åtagit sig detta ansvar.

5 §

Redaren och andra arbetsgivare som samtidigt driver verksamhet på samma fartyg skall samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden på fartyget.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 5 § första stycket sjösäkerhetslagen, 3 kap. 6 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 19 § utredningsförslaget. Paragrafen uttrycker principen om samråd och samverkan mellan arbetsgivarna när de samtidigt driver verksamhet på samma fartyg. Sjösäkerhetslagens ordalydelse har ändrats så att ändamålet för de gemensamma ansträngningarna anges vara tillfredsställande skyddsförhållanden. Därmed uppnås överensstämmelse med arbetsmiljölagens uttryckssätt.

6 §

Redaren är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på ett fartyg som är gemensamt arbetsställe för flera arbetsgivares anställda.

Om ett fartyg har tagits in på ett varv i Sverige, vilar ansvaret i stället på den arbetsgivare som svarar för varvsdriften. Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att ansvaret överläts på redaren.

I fråga om ett fartyg i svensk hamn vilar ansvaret för sådan samordning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning eller lossning på den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Ansvaret kan överlätas till redaren.

Den som har ansvar enligt denna paragraf skall se till att skyddsåtgärder på fartyget samordnas. Övriga arbetsgivare och de som arbetar på fartyget eller annars för fartygets räkning skall följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 5 § andra–femte styckena sjösäkerhetslagen och 3 kap. 20 § utredningsförslaget. En liknande bestämmelse finns i 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen. Jämfört med de angivna bestämmelserna i sjösäkerhetslagen har gjorts den ändringen i sista stycket att allt fartygsarbete omfattas.

7 §

Befälhavaren skall se till att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod beskaffenhet medförs på fartyget. Han skall även ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 13 § sjösäkerhetslagen och 3 kap. 16 § utredningsförslaget. Bestämmelserna skall ses i samband med 6 kap. 7–9 §§ med deras materiella innehåll. I den nu aktuella paragrafen konstateras

ras att det ytterst är befälhavaren som har ansvaret för att de bestämmelserna följs, låt vara att under numera rådande förhållanden befälhavarens möjligheter att sörja för proviantering och hälsovård ofta är begränsade.

Vägverket har föreslagit att bestämmelsen inte skall gälla för vägverkets fartyg. Jag får i denna fråga hänvisa till vad jag anført i anslutning till 6 kap. 7 och 9 §§.

8 §

De som utför fartygsarbete skall medverka till att åstadkomma en tillfredsställande arbetsmiljö. De skall följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Bestämmelserna, som i det remitterade förslaget togs upp som första stycke i 9 §, skall jämföras med 9 kap. 4 § andra stycket sjösäkerhetslagen, 3 kap. 4 § första stycket arbetsmiljölagen och 3 kap. 17 § första stycket utredningsförslaget.

I denna paragraf, liksom i den följande, avhandlas arbetstagarnas åligganden när det gäller att åstadkomma en tillfredsställande arbetsmiljö. Utredningen har föreslagit att den inledande meningen, som hämtats från arbetsmiljölagens motsvarande lagrum, skall utelämnas. Jag finner dock inte anledning att i detta hänsende avvika från arbetsmiljölagens reglering.

Andra meningen har utformats i nära anslutning till andra meningen i det nämnda lagrummet i arbetsmiljölagen. Enligt motiven (prop. 1976/77:149 s. 259) innefattas i den bestämmelsen att arbetstagare är skyldiga att använda föreskriven skyddsutrustning och att vårda utrustningen. Utredningen har föreslagit en utförligare skrivning men jag anser att man inte heller här bör gå ifrån den ordalydelse som används i arbetsmiljölagen.

9 §

Om en arbetstagare finner att ett visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa, skall han snarast underrätta en ansvarig arbetsledare eller ett skyddsombud. Arbetstagaren är fri från ersättningskyldighet för skada till följd av att han underlåter att utföra arbete i avvaktan på besked om det skall fortsättas.

Paragrafen saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen. Den skall jämföras med 3 kap. 4 § andra stycket arbetsmiljölagen och 3 kap. 17 § andra stycket utredningsförslaget. Bestämmelsen hänger nära samman med rätten för skyddsombud att i vissa fall avbryta arbete (se 9 kap. 7 §). I förevarande lag bör man dock hellre tala om ansvarig arbetsledare – till vilka också befälhavaren räknas – än om företrädare för arbetsgivaren.

10 §

Vad som sägs i detta kapitel skall iakttas i tillämpliga delar även när en arbetsgivare utför arbete själv. Detsamma gäller när någon ensam eller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha någon arbetstagare anställd.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 5 § sjätte stycket sjösäkerhetslagen, 3 kap. 5 § första stycket arbetsmiljölagen och 3 kap. 18 § utredningsförslaget.

Prop. 1987/88:3

11 §

Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar, överlåter eller upplåter en maskin, ett redskap, en skyddsutrustning eller någon annan teknisk anordning skall se till att anordningen erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall, när den avlämnas för att tas i bruk eller ställs ut till försäljning eller i reklausyfte. De anvisningar som behövs för anordningens montering, användning och skötsel skall följa med vid avlämnandet. Anordningen skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Paragrafen motsvaras i sjösäkerhetslagen av en hänvisning i 9 kap. 6 § till arbetsmiljölagen. Den bestämmelse där som närmast är aktuell är 3 kap. 8 §. I utredningsförslaget motsvaras paragrafen av 3 kap. 21 §.

Förslaget till ändring i 1 kap. 3 § arbetsmiljölagen innebär att den lagen inte blir tillämplig på någon form av fartygsarbete. För att täcka den lucka som annars skulle uppstå har en motsvarighet till 3 kap. 8 § arbetsmiljölagen tagits med även i fartygssäkerhetslagen med tillägget att tillverkningen e. d. skall avse användning på fartyg. Det är för att nämna ett exempel tänkbart att tillverkningen avser en anordning som inte är avsedd att komma till marin användning men att någon annan senare upplåter ett exemplar av anordningen för användning på ett visst fartyg. Tillverkarens ansvar skall då bedömas enligt arbetsmiljölagen, medan upplåtarens ansvar bedöms enligt fartygssäkerhetslagen.

Bestämmelserna i paragrafen befriar inte redaren eller andra som är ansvariga enligt någon annan bestämmelse från därigenom ålagt ansvar.

12 §

Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar eller överlåter ett ämne som vid sådan användning kan föranleda ohälsa eller olycksfall skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra eller motverka att ämnets användning innebär risk från skyddssynpunkt. När ämnet avlämnas för att tas i bruk skall de anvisningar följa med som behövs för hanteringen. Ämnet eller förpackning, kärl eller liknande, som det förvaras i, skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Paragrafen, som motsvarar 3 kap. 22 § utredningsförslaget, har inte någon motsvarighet i sjösäkerhetslagen. Förebild är 3 kap. 9 § arbetsmiljölagen. De skäl som anförts vid 11 § gäller på motsvarande sätt för denna paragraf.

13 §

Den som installerar en anordning som avses i 11 § på ett fartyg skall se till att behövliga skyddsanordningar sätts upp och att i övrigt behövliga skyddsåtgärder blir vidtagna.

Paragrafen motsvaras i utredningsförslaget av 3 kap. 23 § men i sjösäkerhetslagen endast av hänvisningen i 9 kap. 6 § till arbetsmiljölagen. I arbets-

miljölagen finns motsvarande bestämmelse i 3 kap. 10 §. De skäl som anförts vid 11 § gäller på motsvarande sätt för den nu aktuella paragrafen.

Prop. 1987/88:3

14 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller utom i fråga om 9 § inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 20 § sjösäkerhetslagen och 3 kap. 31 § utredningsförslaget.

I det till lagrådet remitterade förslaget föreskrevs i förevarande paragraf beträffande samtliga tidigare paragrafer i kapitlet att de inte skulle gälla utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskrev det. *Lagrådet* har påpekat att det bland kapitlets bestämmelser finns en av civilrättslig natur – nämligen regeln i 9 § om arbetstagares frihet från ersättningsskyldighet vid underlåtenhet att utföra farligt arbete. Eftersom regeringsformen inte medger att tillämpligheten av en sådan bestämmelse görs beroende av regeringens förordnande, har lagrådet ifrågasatt om inte bestämmelserna i 9 § direkt i lag kan förklaras gälla också utländska fartyg.

Jag delar lagrådets uppfattning. Paragrafen har avfattats i enlighet med av lagrådet föreslagen lydelse. Frågan i vad mån lagen över huvud taget är tillämplig på utländska fartyg framgår av 1 kap. 1 §.

8 kap. Bemyndiganden att meddela föreskrifter om arbetsmiljön

Arbetsmiljölagen är en ramlag, vars närmare innehåll bestäms av verkstälighetsföreskrifter till lagen. Arbetsmiljölagens tredje kapitel innehåller i 12–18 §§ en serie bemyndiganden för regeringen eller, efter regeringens bestämmande, arbetarskyddsstyrelsen att utfärda föreskrifter i särskilda hänseenden. Bemyndigandenas främsta ändamål har i förarbetena till arbetsmiljölagen angivits vara att skapa en ordning som ger tillfälle till förhandsbedömning i varje läge då åtgärder i en viss etapp av planeringsprocessen kan bli styrande för möjligheterna att forma arbetsmiljön i ett senare skede. Sjösäkerhetslagen saknar, med obetydliga undantag, motsvarigheter till dessa bemyndiganden. Sådana bestämmelser är dock påkallade också i fråga om sjöfarten. De har här placerats i ett eget kapitel efter de båda kapitlen med materiella regler om arbetsmiljön.

För en utförlig redogörelse för motiven till bestämmelserna får jag hänvisa till prop. 1976/77: 149 s. 272–300.

I det till lagrådet remitterade förslaget innehöll 8 kap. 9 § en bestämmelse enligt vilken tillämpningen av övriga bestämmelser i kapitlet på utländska fartyg gjordes beroende av regeringens förordnande. Efter påpekande från *lagrådet* har denna bestämmelse i propositionen utgått som överflödig.

1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet och om allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön.

I förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg och i föreskrifter utfärdade av sjöfartsverket finns detaljerade regler bl. a. om arbetsmiljöns beskaffenhet. Dessa föreskrifter torde ha utfärdats med stöd av 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen. Förevarande paragraf ger erforderligt bemyndigande att även i fortsättningen meddela sådana föreskrifter.

2 §

Om det i fråga om fartygsarbete behövs från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva

1. att en arbetsprocess eller en arbetsmetod får användas endast efter tillstånd,

2. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § endast efter godkännande får användas eller avlämnas för att tas i bruk, varvid särskilda villkor får uppställas som förutsättning för godkännandet.

3. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § får användas endast efter godkännande eller under iakttagande av särskilda villkor.

Ett tillstånd eller ett godkännande kan förenas med villkor för användningen.

I anslutning till ett godkännande som avses i första stycket 2 får fastställas krav på att monterings- och bruksanvisning skall följa med när en anordning avlämnas för att tas i bruk.

Även utan samband med en föreskrift enligt första stycket får i den ordning som anges där föreskrivas om kontroll, provning och fortlöpande tillsyn vid användning av en anordning som avses där samt om undersökning av de arbetshygieniska förhållandena i visst slag av verksamhet.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 12 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 24 § utredningsförslaget.

Bestämmelserna i *första stycket 1 och andra stycket* gör det möjligt att med avseende på visst slag av riskfylld verksamhet föreskriva tillståndstvång innan en arbetsprocess eller en arbetsmetod tas i bruk och att i tillståndsbeslutet ange de villkor som skall gälla. Med arbetsprocess avses en del av ett produktionsförlopp som utförs med hjälp av ett system av tekniska anordningar. Begreppet arbetsmetod täcker samspelet mellan flera olika komponenter eller aktiviteter på arbetsplatsen. Härvid kan även innefattas vissa arbetsorganisatoriska frågor.

Någon motsvarighet till arbetsmiljölagens regel om möjlighet till tillståndstvång för anläggningar har inte tagits upp i fartygssäkerhetslagen. I arbetsmiljölagen innefattar detta uttryck arbetslokal med inredning och utrustning liksom samtliga komponenter i en verksamhet som bedrivs i det fria och detta kan inte utan vidare tillämpas på fartygsförhållanden.

Enligt *första stycket 2* kan föreskrifter meddelas om obligatorisk förprovning av tekniska anordningar av olika slag. Som förutsättning för godkännande kan fastställas villkor. Härmed avses villkor som skall provas vid officiell kontroll. Ett godkännande kan enligt andra stycket föras med villkor för användningen.

En föreskrift enligt första stycket 2 kan innebära förbud mot såväl överlåtelse och upplåtelse som användning av en teknisk anordning som inte är godkänd. Med användning avses varje slag av hantering i fartygsarbete, således även transport och förvaring. I vad föreskriften riktas mot överlåtelse och upplåtelse inbegrips varje överlåtelse och upplåtelse av en

teknisk anordning som kan användas yrkesmässigt. En föreskrift kan avse enbart överlätare eller enbart brukare eller endast en viss grupp, t. ex. arbetsgivare, av dessa kategorier. Det är viktigt att det tydligt framgår av föreskriften mot vilka grupper den riktar sig.

En föreskrift om krav på godkännande enligt första stycket 2 kan utformas antingen som ett typgodkännandekrav eller som ett krav på godkännande vid individuell kontroll innan anordningen avlämnas eller tas i bruk. En särskild föreskrift om typgodkännande torde ofta få kompletteras med en föreskrift om märkning som visar att anordningen har utförts i enlighet med uppställda krav. En föreskrift om märkning kan meddelas med stöd av 3 §.

En föreskrift om obligatoriskt typgodkännande bör ange grundläggande krav på egenskaper eller funktion som är av betydelse från skyddssynpunkt. Mera detaljerade regler om dimensioner eller andra egenskaper som kan fordras i fråga om en viss anordning för att den skall uppfylla dessa krav bör undvikas i en föreskrift om typgodkännande. Föreskriften kan annars få en hämmande effekt på den tekniska utvecklingen, hindra förbättringar och begränsa en önskvärd konkurrens. Däremot bör till en typgodkännandeföreskrift kunna knytas provningsbestämmelser som ställer detaljerade krav.

Ett typgodkännande bör inte utan översyn få kvarstå under alltför lång tid.

Villkor som enligt första stycket 2 anges som förutsättning för godkännande kan avse bl. a. tillverkningskontroll, tillverkningsmetod, materialbeskaffenhet eller kunnighet hos tillverkaren. Prövningen av om sådana villkor är uppfyllda får ske i samband med att godkännande söks. Påföljd för underlåtenhet att uppfylla villkoren kan sålunda bli att godkännande vägras.

Tillverkningskontroll o. d. bör kunna föreskrivas i anslutning till krav på godkännande vare sig det gäller typgodkännande eller individuell kontroll.

Fastställande av krav på monterings- eller bruksanvisning enligt tredje stycket förutsätts ske först i samband med godkännande.

Villkor för användningen kan avse t. ex. maximilast vid användning av godkänd kran eller högsta tryck vid användning av godkänt tryckkärl. Villkor bör också kunna gälla instruktionskrav, kompetenskrav e. d. Användning i strid mot fastställda villkor kan i sådana fall sätta förutsättningarna för ett godkännande ur spel. Detta kan för att nämna ytterligare några exempel också vara fallet om en roterande slipskiva körs med för högt varvtal, om underhållsarbete utförs på maskiner som inte har säkrats mot start på betryggande sätt, om svetsning utförs med godkänd utrustning men i strid mot fastställda villkor etc. Även i sådana avscenden kan alltså villkor för användningen behöva fastställas.

I första stycket 3 ges bemyndigande att föreskriva krav på godkännande som förutsättning för att ett ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, skall få användas.

Som jag tidigare har redogjort för har asbestkommissionen föreslagit att det under arbetet med en ny lag om säkerheten på fartyg övervägs att införa en straffsanktion för brott mot de av sjöfartsverket utarbetade

föreskrifterna rörande asbest. Den nu föreslagna bestämmelsen ger bemyndigande att utfärda regler om hantering av asbest vid bl. a. lastning. Dessa regler bör, som jag senare skall återkomma till, bli straffsanktionerade.

I fråga om farliga ämnen gäller enligt första stycket 3 att villkor för användningen kan föreskrivas separat. Enligt andra stycket kan villkor för användningen anges även vid godkännandeprovningen. Villkor för användningen av farliga ämnen kan avse specificerade krav på ventilation, hygieniska anordningar, personlig skyddsutrustning, medverkan av en person med särskild sakkunskap, visst arbetsförfarande m. m.

Föreskrifter enligt 2 § första stycket 1 kan utformas som krav på kontroll innan bl. a. en arbetsprocess eller en arbetsmetod vari används vissa kemiska produkter tas i bruk. Med stöd av första stycket 3 kan å andra sidan med godkännande av en viss kemisk produkt förknippas villkor om en viss arbetsprocess eller arbetsmetod. Vilken typ av förfarande som bör väljas är avhängigt av om tyngdpunkten ligger i provningen av arbetsprocessen eller arbetsmetoden eller i provningen av den kemiska produkten. Det kan också bero på hur provningen bör utföras.

Enligt paragrafens *andra stycke* kan som nämnts ett tillstånd eller ett godkännande förenas med villkor. Tredje stycket ger möjlighet att i anslutning till ett godkännande fastställa krav på att en monterings- eller bruksanvisning skall medfölja en anordning när den avlämnas för att tas i bruk. Enligt paragrafens *fjärde stycke* kan bl. a. föreskrivas att tekniska anordningar av visst slag vid användningen skall kontrolleras, provas eller fortlöpande tillses.

3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva

1. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § skall ha en skylt eller annan märkning, som upptar tillverkarens namn eller någon annan uppgift om anordningen,

2. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § eller en förpackning, ett kärl eller liknande, som ämnet förvaras i, skall vara märkt vid användningen,

3. att en förteckning skall föras över dessa anordningar eller ämnen.

I samma ordning får meddelas föreskrifter i fråga om installation av visst slag av anordning som avses i 7 kap. 11 §.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 13 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 25 § utredningsförslaget.

Första stycket 1 avser ett bemyndigande att meddela märkningsföreskrifter beträffande tekniska anordningar. Avsikten är att sådana föreskrifter skall kunna meddelas såväl med som utan samband med föreskrifter som innehåller godkännandekrav enligt 2 § första stycket 2. Märkningsföreskrifter kan avse märkningsplikt vid både avlämnande och brukande.

I punkt 2 ges bemyndigande att meddela föreskrifter i fråga om märkning av ett farligt ämne. En sådan föreskrift kan avse endast brukare.

Första stycket 3 avser bemyndigande att meddela föreskrifter om förande av förteckning över vissa slag av tekniska anordningar eller farliga ämnen.

Enligt paragrafens *andra stycke* skall föreskrifter kunna meddelas även i fråga om installation av tekniska anordningar.

Är det av särskild betydelse från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva förbud att i fartygsarbete använda en arbetsprocess, en arbetsmetod, en anordning som avses i 7 kap. 11 § eller ett ämne som avses i 7 kap. 12 §.

Paragrafen, som motsvarar 3 kap. 14 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 26 § utredningsförslaget, innehåller bemyndigande att förbjuda användning av visst slag av arbetsprocess, arbetsmetod, teknisk anordning eller farligt ämne.

Sjöfartsverket har ifrågasatt huruvida bestämmelsen täcker t. ex. lasthantering eller arbeten i anslutning till lastning. Enligt min uppfattning täcker den allt slag av fartygsarbete, således även lasthantering.

5 §

Om ett visst slag av fartygsarbete innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva om skyldighet att föranstalta om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i arbetet. Föreskrift får också meddelas om förbud att till arbetet anlita den som vid läkarundersökning har företett någon sjuklighet eller svaghet som gör honom särskilt mottaglig för en sådan risk.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 15 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 27 § utredningsförslaget. Som exempel på fall där föreskrifter med stöd av paragrafen kan behövas kan nämnas kemikalietankfartyg och bilfärjornas bildäck med därmed förbundna hälsorisker.

I det till *lagrådet* remitterade förslaget hade paragrafens första mening följande lydelse: "Om ett visst slag av fartygsarbete innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i arbetet."

Lagrådet har i anslutning till paragrafen uttalat följande:

Enligt remissförslaget bemyndigas regeringen och myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i fartygsarbete som innebär risk för ohälsa eller olycksfall. Bemyndigandet gäller i och för sig ett ämne som är delegeringsbart enligt 8 kap. 7 § RF. Av 2 kap. RF följer emellertid att föreskrifter som begränsar vissa rättigheter likväl får meddelas endast genom lag. En av dessa rättigheter är det i 2 kap. 6 § uppställda skyddet för enskilda gentemot det allmänna mot påtvingat kroppsligt ingrepp.

Med kroppsligt ingrepp enligt nämnda grundlagsbud torde avses även läkarundersökning (se t. ex. prop. 1975/76:209 s. 147). Det är däremot tveksamt, om sådan läkarundersökning som åsyftas i förevarande 5 § skall anses vara påtvingad.

Överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 5 § är belagd med bötesstraff i 12 kap. 3 § 8. Innebörden härav har inte belysts i remissprotokollet. Lydelsen av 8 kap. 5 § första meningen kan ge intryck av att straffsanktionen riktar sig mot en arbetstagare som inte efterkommer en föreskrift om läkarundersökning. Förarbetena till 3 kap. 15 § arbetsmiljölagen (jfr straffbestämmelsen i 8 kap. 2 § andra stycket 2 samma lag), vilken paragraf har stått modell för 8 kap. 5 § förslaget till fartygsäkerhets-

lag, ger emellertid vid handen att föreskrifterna om läkarundersökning – och därmed också anknyttande straffsanktion – avses rikta sig enbart mot arbetsgivaren och således ålägger denne att se till att angivna läkarundersökningar av arbetstagarna kommer till stånd (prop. 1976/77: 149 s. 297).

Någon straffsanktionerad skyldighet för arbetstagarna att genomgå läkarundersökning kan alltså med denna tolkning inte föreskrivas med stöd av 8 kap. 5 §. Inte heller något annat offentligrättsligt maktmedel torde kunna riktas mot den som inte följer arbetsgivarens anmaning att undersöka sig. Är läkarundersökning ett villkor för nyanställning, kan knappast bli tal om tvång mot den som hellre avstår från anställningen än underkastar sig stipulerad undersökning. Riktas begäran om undersökning mot den som redan är anställd, kan konsekvensen av en vägran i allmänhet endast bli att han inte kan tilldelas viss ny arbetsuppgift respektive att han omplaceras till annan uppgift. Det kan synas något långsocht att med hänsyn till sådana verkningar beteckna föreskrifterna om läkarundersökning som bestämmelser om "påtvingat" kroppsligt ingrepp. Så har lagstiftaren tydligen inte heller sett saken vid tillkomsten av motsvarande reglering i arbetsmiljölagen. Lagrådet anser sig därför från konstitutionell synpunkt kunna godta den föreslagna delegationsregeln. Till förtydligande av lagtextens innebörd i det hänseende som diskuterats ovan föreslås emellertid att 5 § första meningen formuleras enligt följande: "Om ett visst – – – föreskriva om skyldighet att föranstälta om läkarundersökning – – – i arbetet."

Jag delar lagrådets uppfattning. Paragrafen har avfattats i enlighet med vad lagrådet har föreslagit.

6 §

Om ett visst slag av fartygsarbete medför särskild risk för vissa grupper av arbetstagare, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva förbud mot att arbetet utförs av arbetstagare som tillhör en sådan grupp eller föreskriva att särskilda villkor skall gälla när arbetet utförs av sådana arbetstagare.

Om ett visst slag av fartygsarbete medför påtaglig risk för minderåriga arbetstagare, såsom olycksfall, överansträngning eller någon annan skadlig inverkan på deras hälsa eller utveckling, får i samma ordning föreskrivas förbud mot eller villkor för att minderåriga anlitas till ett sådant arbete.

Paragrafens första stycke motsvarar 3 kap. 16 § arbetsmiljölagen och 3 kap. 28 § första stycket utredningsförslaget. Det är här fråga om arbetstagare tillhörande viss riskgrupp, t.ex. allergiker, äldre arbetstagare eller kvinnor som väntar barn.

Paragrafens andra stycke är avsett att skydda minderåriga arbetstagare. Den har motsvarighet i 9 kap. 4 § tredje stycket sjösäkerhetslagen, 5 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen och 3 kap. 28 § andra stycket utredningsförslaget.

Paragrafen täcker enligt min uppfattning, liksom 4 §, allt slags fartygsarbete, således även t. ex. lasthantering.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att redare, andra arbetsgivare eller andra som avses i 7 kap. 10 § skall göra anmälan eller lämna uppgifter till myndighet eller förvara handlingar som har betydelse från skyddssynpunkt.

Denna paragraf svarar mot 3 kap. 17 § andra stycket arbetsmiljölagen och har viss motsvarighet i 3 kap. 29 § utredningsförslaget.

Prop. 1987/88:3

8 §

Regeringen får föreskriva skyldighet för läkare att göra anmälan till myndighet om sjukdom som han får kännedom om i sin verksamhet och som kan ha samband med fartygsarbete.

Sjösäkerhetslagen innehåller i 1 kap. 10 § ett stadgande om att en läkare, som i sin verksamhet får kännedom om sjukdom som kan ha samband med fartygsarbete, skall anmäla detta till myndighet som regeringen bestämmer. En liknande bestämmelse finns i 3 kap. 18 § arbetsmiljölagen. Utredningen har föreslagit en motsvarighet i 3 kap. 30 § i dess förslag.

En rapportskyldighet av det slag det här är fråga om kan uppenbarligen vara av värde, exempelvis i fråga om fartyg som transporterar kemikalier. Skyldigheten bör dock vara beroende av att en särskild föreskrift därom har utfärdats av regeringen, jfr 14 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100).

9 kap. Skyddsverksamhet

Sjösäkerhetslagens bestämmelser om skyddsverksamhet förekommer dels i 3 kap. och dels i 9 kap. Efter mönster av arbetsmiljölagen, där bestämmelserna om skyddsverksamhet är samlade i 6 kap., har bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen förts samman i förevarande kapitel. Detta motsvaras i utredningens förslag av 7 kap.

Med anledning av vad *lagrådet* yttrat har i propositionen förts in en ny paragraf i förevarande kapitel, betecknad 20 §.

1 §

Redaren och de ombordanställda skall bedriva en skyddsverksamhet som är organiserad på lämpligt sätt.

Om någon annan än redaren är arbetsgivare för ombordanställda, skall även den arbetsgivaren delta i skyddsverksamheten, om det lämpligen kan ske.

Paragrafen motsvaras närmast av 3 kap. 8 § sjösäkerhetslagen och 6 kap. 1 § arbetsmiljölagen. Den överensstämmer i sak med 7 kap. 1 § utredningsförslaget.

På arbetsgivarsidan finns när det gäller fartygsarbete alltid en redare. Ibland finns därutöver t. ex. en entreprenör för intendenturverksamheten. Dennes anställda är, liksom redarens, att anse som ombordanställda och skall ha rätt att delta i skyddsverksamheten. Har en del av de ombordanställda en annan arbetsgivare än redaren, får det bero på omständigheterna om denne arbetsgivare skall delta i skyddsverksamheten eller inte. Enligt andra stycket skall en sådan arbetsgivare delta i skyddsverksamheten om det lämpligen kan ske.

Fartygsarbete kan också utföras av tillfälligt medföljande arbetstagare med en arbetsgivare som befinner sig långt borta och vars intresse för fartyget är högst tillfälligt. Sådana tillfälligt medföljande arbetstagare och

deras arbetsgivare bör inte kopplas in i skyddsverksamheten. Det skulle bara leda till omgång och oklarhet. Detta hindrar inte att de ändå i allmänhet kan ha fördel av en väl organiserad skyddsverksamhet.

Det bör understrykas att, om ett fartyg är gemensamt arbetsställe och därvid förekommer arbete som inte är att hänföra till fartygsarbete, de som utför detta senare arbete inte avses med förevarande paragraf och inte heller deras arbetsgivare. För sådana arbetsgivare kan emellertid skyldighet att samråda och samverka föreligga enligt 7 kap. 5 och 6 §§ (jfr prop. 1977/78:55 s. 77).

2 §

På ett fartyg med minst fem ombordanställda skall bland dessa utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på andra fartyg, om det behövs. Ersättare bör utses för varje skyddsombud.

Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller sådan ledamot av skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Ett sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som ett annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § första—tredje styckena sjösäkerhetslagen och 7 kap. 2 § utredningsförslaget. Den bör jämföras med 6 kap. 2 § arbetsmiljölagen. Innehållet skiljer sig dock i åtskilliga avseenden från arbetsmiljölagen, vilket beror på sjöfartens förhållanden (jfr prop. 1977/78:55 s. 44 ff).

Till skillnad från vad som gäller enligt sjösäkerhetslagen får skyddsombud utses för flera fartyg som har samma redare, även om de inte tillhör redaren. I sammanhanget kan erinras om att det i vissa fall kan vara lämpligt att gemensamt ombud kompletterar ett eller flera skyddsombud som finns utsedda på de enskilda fartygen (a. prop. s. 46).

Under remissbehandlingen har Sjöfolksförbundet framhållit att arbetsledande uppgifter svårigen kan förenas med skyddsombudets grundläggande uppgifter, nämligen att företräda övriga arbetstagare ombord i skyddsfrågor, verka för tillfredsställande skyddsförhållanden inom sitt skyddsområde samt vaka över sundhet och säkerhet i arbetet. Med anledning härav har förbundet hemställt om en begränsning av den grupp ombordanställda som kan utses till skyddsombud på så sätt att arbetsledare inte skall kunna utses till skyddsombud.

Sjöfolksförbundet anförde samma synpunkter i samband med att den nu ifrågavarande regeln infördes i sjösäkerhetslagen. Med anledning härav uttalade min företrädare: "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 förtro-

ende 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." (Prop. 1977/78:55 s. 45.)

Några olägenheter med nuvarande ordning har inte framkommit. Jag ser därför inte f. n. någon anledning att föreslå någon ändring av vad som nu gäller.

3 §

Om fler än ett skyddsombud har utsetts på ett fartyg eller gemensamt för flera fartyg, skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § fjärde stycket sjösäkerhetslagen och 7 kap. 3 § utredningsförslaget. Den skall också jämföras med 6 kap. 3 § arbetsmiljölagen.

4 §

Skyddsombudet företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Ombudet skall inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall. Ombudet skall i detta syfte delta vid planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vid planering av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet. Ombudet skall vidare övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.

Skyddsombudet skall försöka vinna arbetstagarnas medverkan i skyddsarbetet.

Redaren och i förekommande fall andra arbetsgivare samt de ombordanställda svarar gemensamt för att skyddsombudet får behövlig utbildning.

Paragrafen behandlar ett skyddsombuds uppgifter och ansvaret för att skyddsombud får den utbildning som behövs. Den motsvarar 9 kap. 7 § första–tredje styckena sjösäkerhetslagen och 7 kap. 4 § utredningsförslaget. Den ansluter nära till 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen.

I fråga om begreppen arbetsprocess och arbetsmetod får jag hänvisa till vad som anförts i anslutning till 8 kap. 2 §. I sjösäkerhetslagen nämns uttryckligen att skyddsombudet skall delta vid planeringen av andra åtgärder än de särskilt uppräknade som är av betydelse för säkerheten i arbetet. I sak torde detta inte innebära någon egentlig skillnad i förhållande till arbetsmiljölagen, men den uttryckliga bestämmelsen om detta bör behållas.

Nytt är att ombudet även får till uppgift att övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. Härmed avses väsentligen att fartyget skall vara bemannat i överensstämmelse med tillämpligt beslut om minimibesättning. Det behövs en bättre kontroll av detta. Utvägen med ökad tillsyn är förenad med svårigheter, eftersom det kan gälla fartyg långt från Sverige

och en effektiv tillsyn bl. a. därför får beräknas dra betydande kostnader. Det rör här en viktig säkerhetsfråga och det är en lämplig utväg att förstärka övervakningen av fartygs bemanning genom att koppla in skyddsverksamheten. I praktiken torde redan nu denna uppgift på sina håll utövas av skyddsombudet. Den nya bestämmelsen innebär naturligtvis inte någon inskränkning i befälhavarens ansvar.

I andra stycket har valts arbetsmiljölagens uttryckssätt, innebärande att det är arbetstagarnas och inte endast de ombordanställdas medverkan i skyddsarbetet som skall eftersträvas. Detta innebär att även tillfälligt medföljande arbetskraft innefattas.

Enligt tredje stycket läggs det gemensamma ansvaret för erforderlig utbildning på dem som enligt 1 § skall bedriva skyddsverksamheten.

5 §

Skyddsombudet har rätt att fullgöra sina uppgifter under arbetstid med bibehållna anställningsförmåner. Ombudet skall ges tillfälle att ombord disponera en lämplig lokal eller något annat utrymme som behövs för uppdraget.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 7 § fjärde stycket sjösäkerhetslagen och 7 kap. 5 § utredningsförslaget. Den kan jämföras med 6 kap. 5 § arbetsmiljölagen.

Sjösäkerhetslagens bestämmelser tillkom genom lagen 1978:109, varvid sjöfartens förhållanden särskilt beaktades (prop. 1977/78:55 s. 49, 71 f). Bestämmelserna förs över till fartygssäkerhetslagen med endast en mindre, redaktionell ändring.

Även om rätten till lokal eller utrymme följer av 19 §, bidrar det till önskvärd klarhet att en uttrycklig bestämmelse ges i den nu aktuella paragrafen.

6 §

Redaren skall underrätta skyddsombudet om förändringar av betydelse för skyddsförhållandena på fartyget.

Skyddsombudet har rätt att ta del av de handlingar och få de upplysningar i övrigt som behövs för ombudets verksamhet.

Vid tillsyn enligt denna lag skall tillsynsmyndigheten tillställa skyddsombudet en kopia av de skriftliga meddelanden som gäller fartyget i skyddsfrågor, om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.

Paragrafen behandlar ett skyddsombuds möjlighet att hålla sig underrättad om förhållandena av betydelse för skyddsverksamheten.

Första stycket, som överensstämmer med 7 kap. 6 § första stycket i utredningens förslag, saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen men har sin förebild i 6 kap. 4 § första stycket sista meningen arbetsmiljölagen. Undermålsbrottsskyldighet för arbetsgivare enligt förevarande paragraf gäller dock bara redare och endast skyddsförhållandena på fartyget. Om det finns fler skyddsombud, räcker det med en underrättelse till huvudskyddsombudet.

Andra stycket motsvarar 9 kap. 7 § femte stycket sjösäkerhetslagen, 7 kap. 6 § andra stycket utredningsförslaget och 6 kap. 6 § arbetsmiljölagen.

Tredje stycket, som överensstämmer med 7 kap. 6 § tredje stycket

utredningsförslaget, motsvarar en bestämmelse i sjösäkerhetsförordningen, nämligen 1 kap. 8 § andra stycket första meningen. En liknande bestämmelse finns i 7 kap. 14 § arbetsmiljölagen, dit bestämmelsen fördes över från arbetsmiljöförordningen i samband med sekretesslagens (1980:100) tillkomst.

Enligt 14 kap. 7 § sekretesslagen utgör sekretess enligt ett antal paragrafer i 6–8 kap. i lagen inte hinder mot att myndighet fullgör vad som i lag är föreskrivet om skyldighet att lämna information till företrädare för arbetstagarorganisation eller till skyddsombud. För att annars sekretessbelagda uppgifter skall kunna lämnas till ett skyddsombud, räcker det alltså inte att föreskriva det i en förordning. Bestämmelsen har därför med viss redaktionell jämkning tagits in i fartygssäkerhetslagen.

Det bör anmärkas i sammanhanget att tillsynsboken (se 10 kap. 18 §) inte är sekretesskyddad. För övrigt kan hänvisas till förarbetena till sekretesslagstiftningen (särskilt prop. 1979/80:80 s. 60 ff).

Att skyddsombud, liksom ledamöter av skyddskommittéer, är underkastade tystnadsplikt framgår av 13 kap. 9 §.

Svenska maskinbefälsförbundet har i sitt remissyttrande ansett att paragrafen innebär en uttunning av arbetsmiljöbegreppet i jämförelse med arbetsmiljölagen. Skyddsombudet har inte endast att hantera strikta skyddsförhållanden utan även arbetsmiljöförhållanden i vid mening. Förbundet hävdar därför att ombudet måste ha rätt att ta del av alla informationer och handlingar som han behöver i sitt arbete och inte bara sådana som rör rena skyddsförhållanden.

Som jag redan anfört motsvaras paragrafen i sin helhet av bestämmelser i arbetsmiljölagen. Några skillnader av betydelse finns inte. Enligt min uppfattning ger bestämmelsen tillräckliga möjligheter för ett skyddsombud att få del av den information han behöver.

7 §

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet skall avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 11 kap. 1 § överträds, får han avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

Paragrafen behandlar ett skyddsombuds rätt att avbryta pågående arbete. Den motsvarar 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen och 7 kap. 7 § utredningens förslag. Den kan jämföras med 6 kap. 7 § första–tredje styckena arbetsmiljölagen.

Sjöfartens särskilda förhållanden medför att regleringen i arbetsmiljölagen inte helt kan efterbildas i fartygssäkerhetslagen. Sjösäkerhetslagens bestämmelser infördes genom lagen 1978:109. Jag har ansett dem kunna i huvudsak överföras till den nya lagen. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts.

Den största skillnaden i förhållande till sjösäkerhetslagens reglering är att en motsvarighet införs till arbetsmiljölagens bestämmelse om rätt för skyddsombud att avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam. Detta har gjorts genom att ett nytt stycke har förts in som ett andra stycke i paragrafen.

Rätten att avbryta fartygsarbete omfattar arbete som utförs av en ombordvarande oavsett om han eller hon är att anse som ombordanställd eller inte. Det kan t. ex. gälla arbete som utförs av en tillfälligt medföljande reparatör eller serviceman. I fråga om reparationsarbeten som utförs i hamn eller på varv av någon som inte medföljer fartyget gäller arbetsmiljölagens bestämmelser. Detta följer av den i 1 kap. 3 § andra stycket upptagna definitionen av fartygsarbete i förening med den föreslagna lydelsen av 1 kap. 3 § arbetsmiljölagen.

Svenska sjöfolksförbundet har i sitt remissyttrande föreslagit att skyddsombudet skall vända sig till annan arbetsledare än befälhavaren för att söka rättelse enligt paragrafens båda första stycken. Ett motsvarande förslag väcktes genom en motion vid 1977/78 års riksmöte i samband med behandlingen av förslaget till den nu gällande lydelsen av 9 kap. 8 § sjösäkerhetslagen (motion 1977/78:1581, TU 1977/78:14). Enligt motionärerna skulle befälhavarens ställning då han enligt följande paragraf hade att avgöra frågan om upphävande eller ej av skyddsombuds beslut vara betydligt friare och starkare om hänvändelsen i första instans skedde till den för respektive avdelning ansvarige arbetsledaren. Riksdagen avslag motionen.

Några negativa effekter av den nuvarande ordningen har inte framkommit. De föreslagna reglerna skulle göra förfarandet betydligt mer komplicerat än för närvarande. Jag är därför inte beredd att medverka till den av Sjöfolksförbundet föreslagna ändringen.

8 §

Ett beslut av ett skyddsombud enligt 7 § gäller i fråga om ett fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

I andra fall eller då det är fråga om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning. Befälhavaren får beordra arbete mot skyddsombudets beslut endast om han finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som han bedömer vara större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut. Innan befälhavaren beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut, skall han höra skyddskommittén, om det finns en sådan ombord enligt 10 § första stycket och det inte föreligger tvingande hinder.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 9 § sjösäkerhetslagen och 7 kap. 8 § utredningsförslaget. Den kan jämföras med 6 kap. 7 § första—tredje styckena arbetsmiljölagen. Någon saklig ändring i förhållande till sjösäkerhetslagen är inte avsedd. Möjligheten av att det finns en skyddskommitté som är gemensam för flera fartyg har dock beaktats. Om en sådan gemensam skyddskommitté inte alls eller endast till en mindre del befinner sig ombord, synes befälhavaren inte behöva höra kommittén som sådan. En annan sak är att befälhavaren i det av lagen inte reglerade samråd som ofta

torde förekomma lämpligen kan vända sig till ombordvarande medlemmar av kommittén.

Arbetsarkyddsstyrelsen har i sitt remissyttrande påpekat att det i vissa fall kan vara oklart vilken myndighet som skall ta ställning enligt paragrafens första stycke. Angående tillsynen sägs i 10 kap. 2 § att i fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och ej för affärsdrift utövas tillsynen, i den mån regeringen inte bestämmer annat, av den myndighet under vars förvaltning fartyget står i samråd med sjöfartsverket. Om ett skyddsombud stoppar arbetet på en polisbåt synes det enligt styrelsen tveksamt vilken myndighet som skall ta ställning.

Med anledning härav vill jag framhålla att den tillsyn som avses i 10 kap. 2 § rör tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift. Den myndighetsutövning som det är fråga om i den nu aktuella paragrafen är inte att anse som sådan tillsyn. Den utövas därför, i enlighet med paragrafens ordalydelse, av sjöfartsverket beträffande alla fartyg.

9 §

För skada till följd av en åtgärd som avses i 7 § är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

Paragrafen, som behandlar skyddsombuds frihet från ersättningsskyldighet, motsvarar 9 kap. 11 § sjösäkerhetslagen, 7 kap. 10 § utredningsförslaget och 6 kap. 7 § fjärde stycket arbetsmiljölagen.

10 §

På ett fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer skall det finnas en skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté skall tillsättas även på ett annat fartyg, om de ombordanställda begär det.

I skyddskommittén kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att en skyddskommitté utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. En sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som andra skyddskommittéer.

Sjösäkerhetslagen innehåller i 3 kap. 10 § regler om tillsättande av skyddskommittéer. Dessa är sammansatta av företrädare för redaren och de ombordanställda och ibland även företrädare för någon annan arbetsgivare än redaren. 6 kap. 8 § arbetsmiljölagen innehåller jämförbara regler för förhållandena i land.

Liksom i fråga om utseende av skyddsombud avviker bestämmelserna i sjösäkerhetslagen om tillsättande av skyddskommitté från motsvarande regler i arbetsmiljölagen på grund av sjöfartens förhållanden (prop. 1977/78:55 s. 59). Bestämmelserna har i enlighet med utredningens förslag i 7 kap. 11 § förts över till den nya lagen med två sakliga ändringar. Den viktigaste är att gränsen för obligatorisk skyddskommitté, som vid 1978 års

ändringar i sjösäkerhetslagen sänktes från minst 25 till minst 15 medlemmar av besättningen, nu föreslås sänkt ytterligare så att skyddskommitté skall finnas på varje fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer. Anledningen till detta är att besättningarna blir allt fåtaligare utan att fartygen för den skull blir mindre komplicerade. Kommittéerna kan göras mycket små vid låga besättningsnumerärer och kanske bestå endast av tre eller fyra medlemmar.

Den andra ändringen hänger samman med möjligheten enligt 2 § andra stycket att utse gemensamma skyddsombud. Också en skyddskommitté får utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare, även om de inte alla tillhör honom.

Vägverket har i sitt remissyttrande förutsatt att det inte kommer att möta något hinder mot att verkets färjepersonal och vägförvaltningens övriga personal företräds i samma skyddskommitté.

Sjösäkerhetslagen utgår från att skyddsombud och skyddskommittéer som utses enligt den lagen bara arbetar med skyddsfrågor för personal som utför fartygsarbete. På grund härav kan skyddsombud och skyddskommittéer utses för ett fartyg eller för flera fartyg gemensamt, men inte gemensamt för fartyg och arbetsplatser på land. Sådana gemensamma skyddskommittéer som vägverket avser kan således inte inrättas. Jag anser att denna reglering är motiverad av hänsyn till sjöfartens särskilda förhållanden och föreslår därför inte någon ändring. En annan sak är att det naturligtvis inte möter något hinder att vid sidan av de lagreglerade formerna av skyddsverksamhet inrätta informella arbetsgrupper bestående av både ombordanställd och landbaserad personal.

11 §

Skyddskommittén skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall, verka för tillfredsställande skyddsförhållanden i fartygsarbetet och övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. Skyddskommittén skall behandla frågor om de ombordanställdas hälsovård och om planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vidare andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet och frågor om upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön.

Sjösäkerhetslagen innehåller i 9 kap. 12 § bestämmelser om en skyddskommittés uppgifter. Motsvarande stadgande i arbetsmiljölagen, 6 kap. 9 §, har ett ganska likartat innehåll.

Sjösäkerhetslagens bestämmelser i ämnet har i enlighet med utredningens förslag i 7 kap. 12 § ändrats i ett par avseenden för att anpassas närmare till arbetsmiljölagen. Arbetsprocesser bör här liksom i 4 § nämnas vid sidan av arbetsmetoder. Kommittén bör också behandla frågor om planering av användning ombord av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall och, som avslutning på uppräknningen, frågor om upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön.

Skyddskommittéerna bör vidare, liksom skyddsombuden, få till uppgift att övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. Rörande skälen för detta förslag hänvisas till vad som anförts vid 4 § i förevarande kapitel.

Svenska maskinbefälsförbundet har i sitt remissyttrande framfört att regeln att kommittén skall behandla frågor som rör planering hänger i luften eftersom utredningen inte tagit med grundparagrafen i arbetsmiljölagen om att de anställda skall ha inflytande på förändringar av sin egen arbetssituation och arbetsmiljö. Med den av mig föreslagna regeln i 6 kap. 1 § andra stycket sista meningen har kritiken från förbundet tillmötesgåtts.

12 §

Ett skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter.

Den som har utsetts till skyddsombud får inte ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av sitt uppdrag. När uppdraget upphör skall den som har haft det vara tillförsäkrad arbetsförhållanden och anställningsvillkor som överensstämmer med eller är likvärdiga med dem som skulle ha rätt om han inte hade haft uppdraget.

För ett skyddsombuds möjligheter att fullgöra sitt uppdrag på bästa sätt är det av stor betydelse att han åtnjuter trygghet i sin anställning och inte behöver räkna med efterföljande trakasserier. Sjösäkerhetslagen innehåller i 3 kap. 11 § bestämmelser i dessa avseenden, arbetsmiljölagen i 6 kap. 10–13 §§. Mellan de båda lagarnas sakliga innehåll föreligger dock vissa skillnader.

Bestämmelserna i ämnet har delats upp på flera paragrafer, i huvudsak på samma sätt som i arbetsmiljölagen. I förevarande paragraf återfinns en motsvarighet till första stycket av 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen, 6 kap. 10 § arbetsmiljölagen och 7 kap. 13 § utredningens förslag.

Bestämmelserna i arbetsmiljölagen ansluter nära till vad som sägs i 3 och 4 §§ lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen. Att de ändå tagits med i arbetsmiljölagen har motiverats med, bl. a., att arbetsmiljölagens regler måste utformas som tvingande regler med sikte även på arbetsställen utan facklig representation och att förtroendemannalagens i vissa stycken relativt detaljbetonade bestämmelser skulle te sig främmande i arbetsmiljölagen. Man har över huvud taget ansett att bestämmelser som är väsentliga för den lokala skyddsverksamheten bör skrivas in i arbetsmiljölagen även när likartade regler finns i förtroendemannalagen (prop. 1976/77:149 s. 333).

Det sagda gäller med betydande styrka även för sjöfartens förhållanden. Särskilt ett oceangående fartyg är långt från de fackliga organisationernas rådgivare. Där finns inte heller omedelbar tillgång till andra författningstexter och kommentarer än de som medförs ombord. Det är därför en fördel om lagtexten görs relativt utförlig i de berörda hänseendena.

13 §

Den som bryter mot 12 § skall ersätta därav uppkommen skada. Vid bedömande om och i vad mån skada har uppstått skall hänsyn tas även till omständigheter av annan än rent ekonomisk betydelse. Om det är skäligt med hänsyn till skadans storlek eller andra omständigheter, kan skadeståndet sättas ned eller helt falla bort.

Är flera ansvariga för en skada, skall skadeståndsskyldigheten fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Enligt 3 kap. 11 § andra stycket första meningen sjösäkerhetslagen är den som bryter mot reglerna om anställningstrygghet skadeståndsskyldig enligt de grunder som anges i 6 kap. 11 § arbetsmiljölagen.

I förevarande paragraf har, i överensstämmelse med utredningens förslag i 7 kap. 14 §, tagits upp även arbetsmiljölagens materiella bestämmelser i ämnet. Beträffande skälen härtill hänvisas till vad som anförts i anslutning till föregående paragraf.

14 §

En avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 12 § är ogiltig.

Om ett skyddsombud gör gällande att han med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har blivit uppsagd från sin anställning eller har fått sina arbetsförhållanden eller anställningsvillkor försämrade, har han rätt att stå kvar i sin befattning under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan har prövats slutligt. På yrkande av redaren får dock domstol förordna att vad som har sagts nu inte skall gälla.

Om ett skyddsombud efter det att anställningen upphört har väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen är ogiltig enligt första stycket, får domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall få återgå i arbetet för tiden intill dess ett beslut eller en dom i frågan vunnit laga kraft. För den tid förordnandet gäller har skyddsombudet rätt till de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Vad som sägs i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattning eller återgå i arbetet utesluter inte tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973:282).

Paragrafen motsvarar 3 kap. 11 § andra stycket andra meningen, tredje-femte styckena sjösäkerhetslagen och 7 kap. 15 § utredningens förslag. Arbetsmiljölagen saknar bestämmelser i ämnet vilket torde hänga samman med tillkomsten av lagen (1974:12) om anställningsskydd. Den lagen innehåller i 34–36 §§ bestämmelser angående tvist om giltigheten av uppsägning eller avskedande.

Vid revisionen år 1978 av sjösäkerhetslagen beaktades att fartygsmiljöutredningen, vars första delbetänkande låg till grund för lagändringarna, anfört att reglerna i lagen om anställningsskydd inte kunde tillämpas på arbetslivet till sjöss. Skälet härtill var bl.a. att anställningstryggheten borde knytas till det för denna del av arbetsmarknaden karaktäristiska begreppet befattning ombord. Speciella säkerhetsaspekter, närmare reglerade i sjömanslagen, gällde ombord på fartyg. Rätt att kvarstå i en befattning ombord fick inte hindra tillämpningen av 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. Departementschefen anslöt sig i allt väsentligt till utredningens överväganden, och 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen fick sin nu gällande lydelse (prop. 1977/78:55 s. 58).

Sjösäkerhetslagens bestämmelser har, förutom att de tagits in i en särskild paragraf, setts över i redaktionellt avseende. Det har synts bidra till tydligheten att bestämmelsen rörande tillämpning av 17 och 18 §§ sjömanslagen sätts sist och får omfatta hela den nya paragrafen.

Den som vill fordra skadestånd enligt 13 § eller väcka talan som avses i 14 § skall underrätta motparten om detta inom ett år och sex månader från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom sex månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på.

Första stycket skall tillämpas också i fråga om anspråk på anställningsförmåner enligt 5 §.

Iakttas inte vad som föreskrivs i första eller andra stycket, är rätten till talan förlorad.

Enligt sista stycket i 3 kap. 11 § sjösäkerhetslagen skall talan på grund av bestämmelserna i paragrafen väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Försummas det, är rätten till talan förlorad. I den motsvarande bestämmelsen i 6 kap. 12 § arbetsmiljölagen är regleringen annorlunda. Enligt första stycket skall den som vill fordra skadestånd enligt 11 § underrätta motparten om sitt anspråk inom fyra månader från det skadan inträffade. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom fyra månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom åtta månader från skadans uppkomst. Enligt andra stycket skall första stycket tillämpas på motsvarande sätt i fråga om anspråk på anställningsförmåner enligt 5 §, dvs. skyddsombuds rätt till den ledighet som fordras för uppdraget med behållna förmåner. Slutligen sägs i paragrafens tredje stycke att rätten till talan är förlorad, om vad som föreskrivs i första eller andra stycket inte iakttas.

Bland bestämmelserna i medbestämmandelagen bör särskilt 64 § nämnas. Förhandling skall påkallas inom fyra månader efter det att den skadeståndskrävande har fått kännedom om den omständighet vartill yrkandet hänför sig och senast inom två år efter det att omständigheten har inträffat. Från denna huvudregel, som är tillämplig också när det gäller förklaring att rättshandling m. m. är ogiltig, stadgas vissa undantag. Vidare må erinras om att enligt 65 § talan i fall som avses i 64 § skall väckas inom tre månader efter det att förhandling har avslutats.

Fartygssäkerhetslagens bestämmelser i ämnet bör, som utredningen har föreslagit (7 kap. 16 §) ansluta närmare till arbetsmiljölagen. Bestämmelserna bör dock avse såväl den som vill fordra skadestånd enligt 13 § som den som vill väcka talan enligt 14 §. Med hänsyn till sjöfartens förhållanden bör också längre tidsfrister anges, varvid nu gällande två år från avslutandet av den åtgärd på vilken anspråket grundas synes utgöra en lämplig ram.

16 §

Mål om tillämpningen av 12–14 §§ handläggs enligt lagen (1974:371) om rättegången i arbetstvister. I fråga om talan mot arbetstagare gäller dock vad som är föreskrivet om rättegång i allmänhet.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 11 § sjätte stycket sista meningen sjösäkerhetslagen, 6 kap. 13 § arbetsmiljölagen och 7 kap. 17 § utredningens förslag.

17 §

I förhållande till redaren eller annan arbetsgivare skall 4–9 och 12–16 §§ börja tillämpas när de som har utsett skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren eller befälhavaren om valet.

Paragrafen, som saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen, motsvarar 6 kap. 14 § arbetsmiljölagen. Den överensstämmer i sak med 7 kap. 18 § utredningsförslaget. Med hänsyn till att skyddsombud enligt 2 § utses av de ombordanställda eller någon gång av företrädare för dem bör underrättelsen lämnas av dem som har utsett skyddsombudet. Ett alternativ till att underrätta redaren eller annan arbetsgivare är att underrätta befälhavaren, varigenom samtliga förekommande arbetsgivare blir bundna.

18 §

Vad som sägs i 5 och 12–17 §§ skall tillämpas också på ledamöterna av en skyddskommitté.

Inte heller denna paragraf har någon motsvarighet i sjösäkerhetslagen men överensstämmer i sak med 6 kap. 15 § arbetsmiljölagen och 7 kap. 19 § utredningsförslaget.

19 §

Beträffande ett skyddsombud och sådan ledamot av en skyddskommitté som har utsetts av de ombordanställda skall lagen (1974:358) om facklig förtroendemannans ställning på arbetsplatsen tillämpas som om han vore facklig förtroendeman utsedd av den lokala arbetstagarorganisation han tillhör. Detta gäller dock inte i den mån hans rättigheter enligt detta kapitel därigenom skulle inskränkas.

Paragrafen saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen men överensstämmer i sak med 6 kap. 16 § arbetsmiljölagen och 7 kap. 20 § utredningsförslaget.

Ett skyddsombud enligt sjösäkerhetslagen torde knappast kunna anses vara en facklig förtroendeman, men kan jämföras med en sådan. Förtroendemannalagen bör därför göras tillämplig på honom, som om han vore facklig förtroendeman utsedd av den lokala arbetstagarorganisation han tillhör. Uppstår tvist, skall alltså skyddsombudet kunna vända sig till sin egen fackliga organisation för att få det bistånd han anser sig behöva.

Till lokal organisation torde man i förevarande sammanhang få räkna inte bara underavdelningar för fartyget i fråga utan även exempelvis en avdelning för det rederi som fartyget tillhör.

Att förtroendemannalagen blir tillämplig medför vissa fördelar för skyddsombudet och hans organisation. Ombudets anställningsskydd förbättras. Tolkningsföreträdare kan tillkomma organisationen vid tvister. Skadestånd kan utgå. Motsvarande gäller för ledamöter av skyddskommittéer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anteckning av beslut enligt 7 och 8 §§ samt om underrättelser om sådana beslut.

Paragrafen avser sådana anteckningar och underrättelser som föreskrivs i 9 kap. 10 § sjösäkerhetslagen. Den har införts efter förslag från *lagrådet* (jfr 5 kap. 18 §).

21 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

Till följd av bestämmelserna i 3 kap. 12 § och 9 kap. 20 § gäller sjösäkerhetslagens stadganden om skyddsverksamhet inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom. Samma regel bör gälla i fråga om bestämmelserna i förevarande kapitel.

10 kap. Tillsyn

Sjösäkerhetslagen innehåller i 7 kap. detaljerade bestämmelser om när tillsynsförrättningar skall äga rum och hur dessa skall gå till. Reglerna för tillsynsverksamheten återspeglar emellertid i allt större omfattning innehållet i internationella konventioner, främst 1974 års SOLAS-konvention och det till den konventionen anslutande protokollet av år 1978. Bestämmelserna kan därför behöva ändras relativt ofta. När det gäller de mer detaljbetonade bestämmelserna finns det knappast anledning att varje gång underställa riksdagen förslag till ändringar som innebär en anpassning till den internationella regleringen. Även i övrigt finns i sjösäkerhetslagens 7 kap. bestämmelser som är av den karaktären att de med fördel kan tas upp i författningar av lägre dignitet. Förevarande 10 kap. har därför fått en utformning som ansluter till den nya lagens karaktär av ramlag.

Sverige har ratificerat den av internationella arbetsorganisationen (ILO) antagna konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg. Enligt artikel 2(d)(ii) har Sverige härigenom åtagit sig att tillse att "det existerar lämpliga förfaranden — underkastade en allmän övervakning av behörig myndighet, då så är lämpligt efter trepartsöverläggningar mellan denna myndighet och representativa redare- och sjöfolksorganisationer — för prövning av varje klagomål som framförs i samband med och om möjligt vid tidpunkten för anställandet inom dess territorium av sjömän av dess egen nationalitet på fartyg registrerade i ett främmande land — — —". Artikeln innehåller också bestämmelser om rapporteringsskyldighet.

I proposition 1977/78:152 anfördes (s. 22) att det i svensk lagstiftning inte finns sådana regler för klagomål om anställningsförhållande på fartyg som avses i den återgivna texten. Sjöfartsverket och ILO-kommittén har under remissbehandlingen av fartygsmiljöutredningens betänkande påpekat detta och föreslagit att frågan uppmärksammas under det fortsatta arbetet med lagstiftningsärendet.

Enligt den av mig föreslagna 10 kap. 8 § i fartygssäkerhetslagen skall vid inspektion undersökas bl. a. om arbetsmiljön är tillfredsställande. Ett far-

tyg skall enligt 10 kap. 5 § i förslaget undergå inspektion när en tillsynsmyndighet finner det motiverat, t. ex. med anledning av klagomål av det slag som den återgivna konventionstexten avser. Enligt 10 kap. 9 § i förslaget skall tillsyn av utländska fartyg ske genom inspektion. Jag avser att föreslå regeringen att i den förordning som skall utfärdas i anslutning till fartygssäkerhetslagens ikraftträdande införa regler om skyldighet för sjöfartsverket att rapportera klagomål enligt konventionen. Härigenom torde de svenska bestämmelserna uppfylla konventionens krav i det nu aktuella hänseendet.

1 §

Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (1971:511).

Paragrafen motsvarar 1 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 1 § första stycket första meningen och andra stycket utredningsförslaget.

Närmare bestämmelser om hur tillsynen av fartyg m. m. skall gå till skall i fortsättningen huvudsakligen meddelas i tillämpningsföreskrifter och inte i själva lagen. I första stycket nämns därför inte bara tillsyn som sker enligt lagen utan också enligt föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen. Av tydlighetsskäl anges också att tillsynen kan avse fartygs utrustning och drift (jfr 3 §).

I andra stycket behandlas samverkan mellan sjöfartsverket och arbetarskyddsstyrelsen i arbetsmiljöfrågor. I 1 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen föreskrivs att sjöfartsverkets tillsyn av frågor avseende de ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Utredningen har tagit upp en motsvarande bestämmelse i tillsynskapitlet.

Under remissbehandlingen har arbetarskyddsstyrelsen föreslagit att den tillsyn av fartyg och fartygsarbete som verket för närvarande utövar förs över till sjöfartsverket. Fördelarna härmed skulle enligt verket bl. a. vara att antalet tillsynsmyndigheter nedbringas och att tillsynen kan koncentreras till expertmyndigheten, sjöfartsverket.

Enligt Sjöfolksförbundet och Transportarbetareförbundet bör emellertid den nuvarande ordningen behållas. Ett skäl härför är enligt förbunden att arbetsmiljöarbetet annars löper risk att minska i effektivitet. Sjöfartsverket har endast ett fåtal inspektörer, medan yrkesinspektionen har många fler som huvudsakligen kontrollerar arbetsmiljösituationen på land. Ett annat skäl som förbunden åberopat är att det är lämpligt att en och samma person kan göra inspektioner täckande hela det aktuella arbetsmiljöområdet.

För egen del anser jag, efter samråd med arbetsmarknadsministern, att gällande ordning bör behållas. Tillsynen bör visserligen utövas under sjöfartsverkets ledning, men frågornas vikt och deras komplicerade natur gör det påkallat att sjöfartsverket och arbetarskyddsstyrelsen samarbetar för att nå fram till lämpliga lösningar. Som anfördes under förarbetena till

sjösäkerhetslagen (prop. 1965:132 s. 93) är avsikten inte att arbetarskyddsstyrelsen skall fatta beslut i ärenden enligt lagen. Vad gäller tillsynen på fältet samarbetar sjöfartsinspektionen och yrkesinspektionen nära med varandra så att specialkunskaperna på ömse håll samordnas till fördel för både sjösäkerhet och arbetsmiljö. Naturligtvis måste samverkan inte ske i varje särskilt ärende utan endast när det är behövligt. – Sjöfartsverket har gett ut Föreskrifter om samverkan mellan sjöfartsinspektionen och yrkesinspektionen (1969:A 20).

En erinran i tredje stycket om livsmedelslagens bestämmelser har införts på förslag av statens livsmedelsverk.

2 §

Tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods utövas av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat. Myndigheten skall samråda med sjöfartsverket.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 2 § utredningsförslaget.

Tjänstemännens centralorganisation har i sitt remissyttrande föreslagit att undantaget för statsfartyg skall utgå. Centralorganisationen SACO/SR har föreslagit att sjöfartsverket skall ha tillsyn över samtliga myndigheters fartyg.

Den av utredningen föreslagna lydelsen överensstämmer med vad utredningen har föreslagit i fråga om de bestämmelser som i mitt förslag har tagits upp i 2 kap. 3 § andra stycket och 5 kap. 7 § andra stycket. I förhållande till 1 kap. 4 § sjösäkerhetslagen innebär förslaget den skillnaden att i princip alla fartyg som tillhör staten och inte går i kommersiell trafik står under tillsyn av den myndighet som förvaltar fartyget. F. n. står även fartyg som tillhör staten och som används i allmän trafik under tillsyn av sjöfartsverket och inte av den förvaltande myndigheten. Frågan har betydelse främst för vägverkets färjor.

För egen del anser jag att nuvarande ordning bör behållas. Tillsynen av alla fartyg som fraktar gods eller passagerare i allmän trafik bör alltså i princip ankomma på sjöfartsverket, med möjlighet för regeringen att föreskriva att tillsynen skall utövas av den förvaltande myndigheten eller någon annan. Jag förordar alltså en lydelse av paragrafen som nära ansluter till den nuvarande.

Generaltullstyrelsen har under remissbehandlingen anfört att det inte klart framgår av lagen vilka befogenheter som tillkommer den myndighet som förvaltar ett statsfartyg respektive sjöfartsverket. I anledning härav vill jag framhålla att befogenheterna enligt den nu aktuella paragrafen för den statliga myndighet som förvaltar fartyget endast avser tillsynsförrättningar enligt detta kapitel.

3 §

Regeringen får besluta att en svensk utlandsmyndighet skall utöva tillsyn utanför Sverige. Regeringen får vidare föreskriva att tillsynen av vissa slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord skall utövas av en särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

Paragrafen motsvarar utan någon saklig ändring 1 kap. 3 § första stycket andra meningen och 5 § sjösäkerhetslagen samt 8 kap. 1 § första stycket första meningen och 3 § utredningsförslaget.

4 §

Sjöfartsverket och svenska utlandsmyndigheter som har förordnats att utöva tillsyn av fartyg får uppdra åt

1. svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige,
2. svenska eller utländska sakkunniga att biträda vid sådana förrättningar.

Ersättning åt sakkunniga som avses i denna paragraf betalas av redaren.

Paragrafens *första stycke* motsvarar 1 kap. 6 § andra stycket sjösäkerhetslagen och 8 kap. 4 § utredningsförslaget.

I det till lagrådet remitterade förslaget hade paragrafen följande lydelse:

Sjöfartsverket får uppdra åt sakkunniga att biträda vid tillsynsförrättningar eller att verkställa sådana förrättningar utanför Sverige.

Om en svensk utlandsmyndighet har förordnats att utöva tillsyn av fartyg, får myndigheten utse sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige eller att biträda vid sådana förrättningar.

Lagrådet anförde i sitt yttrande:

I paragrafen regleras vilka som i egenskap av sakkunniga får ges uppdrag att verkställa eller biträda vid tillsynsförrättningar utanför Sverige. I paragrafens första stycke avses det fallet att sjöfartsverket ger uppdraget och andra stycket gäller det fallet att uppdraget ges av svensk utlandsmyndighet som förordnats att utöva tillsyn.

Något hinder mot en reglering av angiven innebörd kan, till följd av 11 kap. 6 § tredje stycket RF, inte möta så länge uppdrag ges till svensk medborgare eller annat svenskt rättssubjekt. Utländskt rättssubjekt kan ifrågakomma för sådant uppdrag endast inom den ram som föreskrivs i 10 kap. 5 § tredje stycket RF som gäller dels överlåtelse av förvaltningsuppgift till utländska rättssubjekt, dels delegation i sådan fråga varvid i sistnämnt fall föreskrivs att delegerad beslutanderätt kan avse endast särskilda fall. Av stadgandet följer att utländsk fysisk person därvid inte kan komma i fråga. Nu angivna begränsningar beträffande urvalet av sakkunniga torde böra komma till uttryck i paragrafen (jfr vad lagrådet anförde under 1 kap. 6 §).

I sammanhanget bör erinras om det krav på kvalificerad majoritet inom riksdagen som enligt 10 kap. 5 § tredje stycket RF gäller i fråga om överlåtelse som avser myndighetsutövning.

För egen del vill jag anföra följande.

Verkställandet av en tillsynsförrättning är onekligen att anse som en förvaltningsuppgift. Enligt 10 kap. 5 § regeringsformen kan riksdagen bemyndiga regeringen eller annan myndighet att i särskilda fall överlåta den uppgiften till bl. a. utländska inrättningar eller samfälligheter men inte till utländska fysiska personer. Däremot är det enligt min mening något oklart om 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen skall tolkas så restriktivt som lagrådet har gjort. Jag kan emellertid godta att något bemyndigande

att uppdra åt utländska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar inte tas upp i lagen. I *punkt 1* har därför, i enlighet med lagrådets förslag, fastslagits att vederbörande myndigheter endast kan uppdra åt svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar.

Däremot anser jag, till skillnad från lagrådet, inte att den myndighet som enbart uppdrar åt en sakkunnig att biträda vid en tillsynsförrättning därigenom överlåter en förvaltningsuppgift till den sakkunnige. I *punkt 2* har därför rätten att förordna utländska sakkunniga att biträda vid tillsynsförrättningar behållits.

De föreslagna bestämmelserna innefattar inte överlåtelse av myndighetsutövning till utländsk inrättning c. d. De behöver därför inte antas av riksdagen med kvalificerad majoritet.

Paragrafens *andra stycke* har införts efter förslag av *lagrådet*. I 1 kap. 16 § sjösäkerhetslagen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bl. a. att meddela föreskrifter om ersättning åt sakkunniga som avses i förevarande paragraf. Med stöd av bemyndigandet har i 1 kap. 22 § första stycket sjösäkerhetsförordningen föreskrivits att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall utge ersättning åt ifrågavarande sakkunniga. Lagrådet har påpekat att en sådan bestämmelse måste meddelas genom lag (8 kap. 2 § regeringsformen). Jag delar lagrådets uppfattning och föreslår därför att i den förevarande paragrafens *andra stycke* införs en regel motsvarande 1 kap. 22 § första stycket sjösäkerhetsförordningen.

5 §

Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar eller som inspektioner.

Besiktningar företas planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning företas även utom planen.

Besiktningar skall företas främst
för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
och
för att bestämma dess minsta tillåtna fribord.
Inspektioner företas när en tillsynsmyndighet finner det motiverat.

Paragrafen motsvarar närmast 7 kap. 1 § och 16 § *andra stycket* sjösäkerhetslagen samt 8 kap. 8 § och 11 § *andra stycket* utredningsförslaget.

Liksom utredningen anser jag att så detaljerade bestämmelser som sjösäkerhetslagen innehåller inte bör tas med i den nya lagen. Sådana föreskrifter kan meddelas i en författning av lägre dignitet. Principerna för tillsynsförrättningar har däremot slagits fast i lagen.

Den nuvarande bestämmelsen i 7 kap. 1 § *andra stycket* om samordning av tillsynsförrättningar (8 kap. 8 § *tredje stycket* utredningsförslaget) saknar motsvarighet i den nya lagen. Bestämmelser härom kan meddelas i verkställighetsföreskrifter.

6 §

Ett fartyg som byggs för en svensk beställare skall besiktigas innan det

används till sjöfart för undersökning om det är sjövärdigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning beträffande sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 9 § utredningsförslaget. I paragrafen tas ståndpunkt till frågan vilka fartyg som bör undersökas i fråga om sjövärdigheten. Detta är av stor betydelse för fartygets ägare. Paragrafen anger endast den första svenska besiktningen av fartygets sjövärdighet. Frågan om förnyad besiktning behöver däremot inte beröras särskilt.

I paragrafen har, liksom i följande paragrafer, beaktats att även andra myndigheter än sjöfartsverket kan vara tillsynsmyndighet.

7 §

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas särskilt, om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 14 § sjösäkerhetslagen men är mindre detaljerad. Den motsvarar 8 kap. 10 § utredningens förslag.

Lydelsen har, på förslag av *lagrådet*, jämkats i förhållande till det remitterade förslaget.

8 §

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

- om arbetsmiljön är tillfredsställande,
- om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
- om fartyget är bemannat på betryggande sätt, och
- om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 16 § första stycket sjösäkerhetslagen och 8 kap. 11 § första stycket utredningsförslaget.

Enligt sjösäkerhetslagen skall vid inspektion bl. a. undersökas om erforderliga åtgärder vidtagits till förebyggande av ohälsa och olycksfall. I den nya lagen har inspektionen utvidgats till att avse undersökning av om arbetsmiljön i dess helhet är tillfredsställande. I övrigt har gjorts redaktionella jämkningar.

9 §

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett

certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Prop. 1987/88:3

Paragrafen motsvarar 7 kap. 17 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 12 § utredningsförslaget. Första stycket har utformats efter mönster även från 6 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Den föreskrivna möjligheten att utfärda certifikat eller annan handling innebär naturligen inte bara att en ny handling får skrivas ut utan också att giltighetstiden av en redan utfärdad handling får förlängas genom en påteckning på handlingen.

10 §

Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget. Han får där göra de undersökningar och ta de prov som han behöver och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna skall såvitt möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 8 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 5 § utredningsförslaget. Den har också en motsvarighet i 7 kap. 5 § första stycket arbetsmiljölagen. Liksom i arbetsmiljölagen införs möjlighet för förrättningsmannen och den som biträder honom att ta behövliga prov, för vilka någon ersättning inte utgår.

11 §

Polismyndigheter, tullmyndigheter, miljö- och hälsoskyddsnämnder samt läkare är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde och de upplysningar som de behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

När en tullmyndighet på begäran enligt första stycket medverkar vid tillsyn enligt denna lag, har tjänstemän vid tullverkets kustbevakning de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om tullverkets medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 7 § sjösäkerhetslagen i dess lydelse enligt lag 1983:306. Första stycket har sin motsvarighet i 8 kap. 6 § utredningsförslaget och motsvarar i viss mån även 7 kap. 5 § andra stycket arbetsmiljölagen.

Det kan erinras om att också redaren och befälhavaren m. fl. enligt 12 § andra stycket detta kapitel har bistånds- och upplysningsskyldighet vid tillsynsförrättningar.

12 §

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna varje upplysning som den begär vid sådana förrättningar.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § första stycket och 14 § sjösäkerhetslagen samt 8 kap. 14 § utredningsförslaget.

En nyhet är att ägaren förklaras vara jämte redaren ansvarig för att fartyget undergår tillsyn.

Svenska maskinbefälsförbundet har i sitt remissyttrande föreslagit att maskinchefen skall åläggas att tillse att de tillsynsförrättningar som berör hans ansvarsområde kommer till stånd. Jag ser emellertid ingen anledning att lägga det primära ansvaret för tillsynen på någon annan än redaren och ägaren.

13 §

På anmodan av sjöfartsverket eller av annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka ämnen och material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen och material, vars inlastning är förestående men som ännu inte har kommit under redarens vård, har lastägaren den skyldighet som åvilar redaren enligt första stycket.

En undersökning enligt denna paragraf skall bekostas av den som har ålagts att föranstalta om undersökningen eller att tillhandahålla prov för undersökningen, om inte myndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

Om någon underlåter att följa en anmodan enligt denna paragraf eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärderna på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 15 § utredningsförslaget. Paragrafens fjärde stycke kan vidare jämföras med 7 kap. 9 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

I fråga om vitesförelägganden enligt sista stycket gäller lagen (1985:206) om viten. Det innebär bl. a. att vitet döms ut av länsrätt på ansökan av den tillsynsmyndighet som förelagt vitet.

14 §

Den som använder en viss produkt vid fartygsarbete eller som har uppdragit åt någon annan att utföra ett visst fartygsarbete är skyldig att på anmodan av en tillsynsmyndighet lämna upplysning om vem som har levererat produkten eller utför arbetet.

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

Paragrafen, som saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen, överensstämmer i sak med 8 kap. 16 § utredningsförslaget. Förebild finns i 7 kap. 4 § arbetsmiljölagen. Den paragrafen tillkom för att underlätta för tillsynsmyndigheten att snabbt lokalisera vissa arbetsmiljöproblem (prop. 1976/77:149 s. 420). En sådan bestämmelse kan vara till nytta även i fartygssäkerhetslagen. I förhållande till utredningsförslaget har gjorts det tillägget att en anmodan får förenas med vite (jfr 7 kap. 7 § andra stycket arbetsmiljölagen).

Om ett fartyg byggs eller byggs om för svensk räkning och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen skall undergå besiktning, skall ritningar till fartyget ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna sändas in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför skall undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.

Paragrafen motsvarar första och andra styckena i 7 kap. 18 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 18 § första och andra styckena utredningsförslaget.

Svenska maskinförbundet har i sitt remissyttrande föreslagit att i lagen införs krav på att det av de granskade ritningarna skall framgå att de anställda haft möjlighet att delta i och utöva inflytande på planeringen samt fått ta del av alla de uppgifter som man behövt för sitt arbete.

I samband med behandlingen av utredningens förslag om fartygsmiljönämnder framförde sjöfartsverket och Svenska sjöfolksförbundet åsikten att det av handlingarna i ett ritningsgranskningsärende borde framgå att fartygsmiljönämnden eller företrädare för de anställda hade yttrat sig i saken (prop. 1978/79: 117 s. 87). I anledning härav infördes en bestämmelse härom, såvitt avser de ritningar för vilka obligatorisk granskning är föreskriven, i 7 kap. 13 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg. Jag ser ingen anledning att nu ta initiativ till några ytterligare föreskrifter i denna fråga.

16 §

Ett fartygs redare eller beställare skall se till att ritningar som avses i 15 § ges in till sjöfartsverket inom den tid som anges där.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen och 8 kap. 19 § utredningsförslaget. I förhållande till utredningsförslaget har ordalydelsen jämkats redaktionellt.

17 §

På begäran av en beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsverket granska ritningar som avses i 15 § och avge det yttrande som granskningen ger anledning till med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar till maskineri, utrustning eller särskilda anordningar ombord skall granskas även på framställning av en tillverkare.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 19 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 20 § utredningsförslaget.

Under beredningen av fartygsmiljöutredningens betänkande har väckts frågan om att avskaffa sjöfartsverkets skyldighet att granska ritningar och i stället låta verket självt bestämma om det med hänsyn till verkets resurser är möjligt att granska ritningarna och yttra sig över dem. Med tanke på den betydelse en förhandsgranskning kan ha för beställarens m. fl. kostnader har dock skyldigheten för verket att ge förhandsbesked behållits.

Ett svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och ett annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok.

När en tillsynsförrättning har utförts, skall förrättningsmannen i tillsynsboken anteckna förrättningen, anmärkningar som har framkommit vid förrättningen och åtgärder som har vidtagits med anledning av anmärkningarna. Förrättningsmannen skall även underrätta tillsynsmyndigheten och fartygets redare om det som har antecknats i tillsynsboken.

Paragrafen motsvarar utan sakliga ändringar 7 kap. 20 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 21 § utredningsförslaget.

Generaltullstyrelsen och Tjänstemännens centralorganisation har under remissbehandlingen av utredningsförslaget haft invändningar mot paragrafen. Generaltullstyrelsen anser att bestämmelsen inte bör vara tillämplig på tullverkets fartyg, även om deras bruttodräktighet överstiger 20. Tjänstemännens centralorganisation anser att tillsynsbok bör föras på varje bemannat kustbevakningsfartyg oavsett dräktighet.

För egen del anser jag att bestämmelsen bör behållas. Jag vill emellertid liksom generaltullstyrelsen peka på att sjöfartsverket enligt förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg kan föreskriva en förenklad form av tillsynsbok för fartyg med en bruttodräktighet under 100. Den möjligheten bör finnas kvar.

19 §

Befälhavaren skall se till att fartygets tillsynsbok och de certifikat som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, om han behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 17 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 22 § utredningsförslaget.

I 9 kap. 17 § sjösäkerhetslagen anges också att befälhavaren, om fartyget måste överges, om möjligt skall sörja för att tillsynsbok och certifikat bringas i säkerhet. Befälhavarens skyldigheter om fartyget måste överges regleras emellertid i sjölagen (62 § första stycket) och bestämmelsen härom i sjösäkerhetslagen kan därför utgå.

20 §

Undersökningar av fartyg och utrustning som företagits av de klassificeringssällskap som anges i 1 kap. 6 § första stycket får godtas som tillsynsförrättningar, verkställda av svensk myndighet, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om tillsyn av svenska fartyg.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att undersökningar som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning och som företagits av sakkunniga får godtas som tillsynsförrättningar, verkställda av en tillsynsmyndighet.

Första stycket motsvarar vad som återstår av 1 kap. 15 § sjösäkerhetslagen sedan föreskriften avseende certifikat brutits ut och tagits upp i 1 kap. 6 §. I utredningsförslaget motsvaras bestämmelsen delvis av 8 kap. 7 §. Bestämmelsen har utformats med beaktande av vad *lagrådet* anfört i anslutning till förevarande paragraf och 1 kap. 6 §.

Andra stycket saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen men motsvaras delvis av 8 kap. 7 § utredningsförslaget. Som framhållits i anslutning till 1 kap. 6 § andra stycket avses med sakkunniga enbart svenska sakkunniga.

Bestämmelsen i första stycket måste för att bli gällande antas av riksdagen med kvalificerad majoritet.

21 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynsförrättningar och om tillsynsböcker.

Paragrafen är ny men ansluter till bemyndigandet i 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen. Som jag tidigare anfört bör i den nya lagen de olika bemyndiganden som behövs tas upp i det kapitel där de sakligt sett hör hemma.

22 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 16 § sjösäkerhetslagen och 8 kap. 17 § första stycket utredningsförslaget.

Sjösäkerhetslagens bestämmelser innehåller även ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om ersättning åt sakkunniga som avses i motsvarigheten till den föreslagna 4 § i förevarande kapitel. På förslag av *lagrådet* har detta bemyndigande utgått (jfr vad som anförs i anslutning till 4 §).

23 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter som behövs om granskning och godkännande av ritningar och om vilka ritningar som skall ges in. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i särskilda fall medge undantag från skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i ett klassificeringssällskap.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 18 § tredje stycket sjösäkerhetslagen och 8 kap. 18 § tredje stycket utredningsförslaget.

11 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 §

Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skäl原因 att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt.

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat eller en motsvarande handling som fartyget skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 1 § sjösäkerhetslagen och 9 kap. 1 § utredningsförslaget. Huvudsakligen har endast redaktionella ändringar gjorts.

I *första stycket* räknas upp de fall då ett fartygs resa får förbjudas av främst sjösäkerhetsskäl. Utredningen har föreslagit att det i gällande lag använda ordet "resa" i klarhetens intresse ändras till "avgång eller vidare resa". Jag anser emellertid att det nuvarande uttrycket täcker både fartygets avgång och dess fortsatta resa.

I *andra och tredje styckena* behandlas förbud mot användning av vad som kan vara bristfälligt eller farligt med avseende på arbetsmiljön. Begreppet "inrättningar" har efter mönster från arbetsmiljölagen bytts ut mot "anordningar". Vid sidan av arbetsmetoder nämns här, liksom i 8 kap. 2 § samt 9 kap. 4 och 11 §§, arbetsprocesser.

Förbud enligt *fjärde stycket* kan till skillnad mot tidigare meddelas även för fartyg som saknar handling som har föreskrivits utöver certifikat. Genom detta ökar möjligheterna att ingripa mot undermåliga utländska fartyg i svenska farvatten.

2 §

Ett beslut enligt 1 § meddelas av sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet skall innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 2 § sjösäkerhetslagen och 9 kap. 2 § utredningsförslaget. Den har dock förkortats. Med stöd av bemyndigandet i första stycket kan regeringen förordna t. ex. utlandsmyndigheter att fatta beslut enligt 1 §. Bestämmelserna om vem som inom sjöfartsverket får besluta om förbud samt om expedition av beslut kan också meddelas i förordning.

3 §

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna.

Polismyndigheten skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som

ankommer på den.

Prop. 1987/88:3

Om fartyget står under tullkontroll, får tullmyndigheten inte tillåta det att avgå. Tullmyndigheten får också tillfälligt ta hand om fartygets nationalitetshandling, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till myndigheten.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 9 kap. 3 § utredningsförslaget. Förutom redaktionella ändringar har på förslag av generaltullstyrelsen reglerna om tullmyndigheternas befattningsmed fartyg ändrats. Efter mönster av 6 kap. 22 § utsökningsförordningen (1981:981) och 26 § förordningen (1982:914) om lotsavgifter har tullmyndigheterna fått samma befogenheter som enligt 63 § tullstadgan (1973:671) att ta hand om fartygshandlingar för att hindra fartygets resa. Härigenom kan även fartygshandlingar för fartyg i inrikes trafik tas om hand. En motsvarighet till 63 § tullstadgan har tagits upp som 66 § i regeringens förslag till ny tulllag (prop. 1986/87:166).

4 §

För att säkerställa ett förbud enligt 1 § andra eller tredje stycket får den myndighet som har meddelat beslutet även besluta om försegling eller annan avstängning av anordningar eller utrymmen som är bristfälliga. Ett sådant beslut verkställs genom myndighetens försorg.

Paragrafen saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen men motsvarar 9 kap. 4 § utredningens förslag. Liknande bestämmelser finns i 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen. Ett utrymme får naturligtvis inte stängas av om det inte är förenligt med gällande brandskyddsbestämmelser.

5 §

Om det föreligger en brist som avses i 1 § men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen inom viss tid.

Gentemot den som har skyddsansvar enligt 7 kap. 2–13 §§ får en myndighet som avses i 2 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna i 6 och 7 kap. eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. skall efterlevas.

Om den som har fått ett föreläggande inte följer det eller om han inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med föreläggandet.

Paragrafens första och tredje stycken motsvarar med huvudsakligen redaktionella ändringar 8 kap. 4 § sjösäkerhetslagen och 9 kap. 5 § utredningsförslaget. En nyhet är att ett föreläggande kan riktas inte bara mot fartygets redare utan även mot ägaren, vilken ibland kan vara lättare att nå. Vidare föreskrivs att föreläggandet skall ange viss tid inom vilken bristen skall avhjälpas.

Paragrafens *andra stycke* har införts på förslag av *lagrådet* efter mönster från 7 kap. 7 § arbetsmiljölagen. Härigenom ges förbättrade möjligheter att ge förelägganden beträffande arbetsmiljön. Sålunda kan tillsynsmyndigheten ge föreläggande gentemot alla som har skyddsansvar, och inte bara gentemot redaren och ägaren. Vidare ger bestämmelsen möjlighet att utfärda förelägganden beträffande annat än den fysiska arbetsmiljön. Sålunda kan föreläggande komma i fråga exempelvis om samordningsansvaret vid gemensamma arbetsställen försummas eller om den samordningsansvariges anvisningar inte följs av dem som annars är sysselsatta på arbetsstället.

Utredningen har i sitt förslag tagit upp bestämmelser angående samordningen mellan förbud enligt 1 § och förelägganden enligt förevarande paragraf. De föreslagna bestämmelserna innebär att om ett förbud och ett föreläggande meddelas samtidigt beträffande samma fartyg, ett gemensamt beslut får meddelas. Därigenom uppnås enligt utredningen att förbudet och föreläggandet vid överklagande kommer att prövas i ett sammanhang.

För egen del anser jag att bestämmelser i berört hänseende inte bör meddelas. Om det är samma myndighet som har meddelat förbudet och föreläggandet möter inte något formellt hinder mot att ett gemensamt beslut meddelas. Ett förbud enligt 1 § som har meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket skall underställas verket (13 kap. 2 §) och får inte överklagas. Beslut om föreläggande däremot kan komma att överklagas till olika instanser beroende på vilken myndighet som har meddelat föreläggandet. Denna ordning bör inte frångås. Har en annan central förvaltningsmyndighet meddelat beslut om dels förbud, dels föreläggande, skall beslutet i förbudsdelen underställas sjöfartsverket och i föreläggandedelen efter överklagande prövas i kammarrätt (13 kap. 3 §). Jag vill tillägga att utredningens förslag knappast skulle leda till annat resultat.

6 §

I ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får vite sättas ut.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 5 § sjösäkerhetslagen och 9 kap. 6 § utredningsförslaget.

12 kap. Ansvarsbestämmelser

De effektivaste sanktionerna för att genomdriva efterlevnaden av bestämmelser om fartygssäkerhet är ofta bestämmelser om förbud att använda ett fartyg eller dess utrustning och om föreläggande att avhjälpa brister. Bestämmelser om detta har tagits upp i 11 kap.

Mot denna bakgrund inriktar sig straffbestämmelserna i förevarande kapitel i första hand på formella överträdelse. Om t. ex. ett fartyg saknar ett föreskrivet certifikat eller om det används i strid mot någon bestämmelse i certifikatet eller utan föreskrivet fribordsmärke, bör redaren eller befälhavaren kunna dömas till ansvar. Den materiellt betonade avvägningen om fartyget är sjövärdigt, rätt lastat osv. sker däremot med fördel i ett ärende angående nyttjandeförbud eller liknande.

I den nya lagen har införts en del nya bestämmelser som behöver straffsanktioneras. I de avseenden där straffsanktion tidigare har förekommit är – med vissa mindre undantag – inte någon ändring i sak avsedd. I förtydligande syfte har, såsom utredningen föreslagit, vid varje brott föreskrivits vad som krävs i subjektivt hänseende.

Kapitlet har disponerats annorlunda än i sjösäkerhetslagen och enligt utredningens förslag. I likhet med vad riksåklagaren föreslagit i sitt remissyttrande anser jag det bidra till klarheten att ansvarsbestämmelserna ordnas efter brottets svårhetsgrad. Vidare har underrubriker införts.

I 10 kap. 12 § sjösäkerhetslagen hänvisas till 23 kap. brottsbalken för fall där flera medverkat till brott. Denna hänvisning har i fartygssäkerhetslagen utgått som överflödig.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra eller tredje stycket av nämnda paragraf,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Till paragrafen har samlats bestämmelser om ansvar för de allvarligaste föresedelserna mot fartygssäkerhetslagen. Straffet är böter eller fängelse i högst ett år.

I *punkt 1*, som motsvarar 8 kap. 2 § första stycket arbetsmiljölagen, stadgas straff för brott mot föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §.

Den av regeringen tillsatta asbestkommissionen har, som jag tidigare redogjort för, föreslagit att en straffsanktion införs för brott mot de av sjöfartsverket utarbetade föreskrifterna om asbest. De föreslagna bestämmelserna i 8 kap. 2 och 4 §§ ger bemyndigande att utfärda föreskrifter om hantering av asbest ombord. I den nu aktuella regeln ges straffsanktion för överträdelse av sådana föreskrifter.

Punkt 2 motsvarar 10 kap. 5 § första stycket första meningen sjösäkerhetslagen och *punkt 3* av första stycket andra meningen i den paragrafen. I klarhetens intresse har tillagts att gärningen skall ha skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

Andra stycket motsvaras av 10 kap. 5 § andra stycket sjösäkerhetslagen.

2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift med stöd av 1 kap. 7 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha certifikat eller motsvarande handling

som skall ha utfärdats för fartyget eller dess utrustning enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett certifikat eller en motsvarande handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna fribordsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. en befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, och

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när han är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift.

I denna paragraf har samlats ansvarsbestämmelser för förseelser som straffas med böter eller fängelse i högst sex månader.

Punkt 1 motsvarar 10 kap. 10 § första stycket sjösäkerhetslagen, vari stadgas bötesstraff för den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet för att få ett certifikat enligt lagen eller att få ett sådant certifikat förlängt. I den föreslagna bestämmelsen har straffbarheten inte begränsats till certifikat enligt själva lagen. Vidare saknas det anledning att ange att det skall röra sig om en myndighet. Som jag tidigare har redogjort för skall ju certifiering kunna delegeras till klassificeringssällskap.

Utredningen har föreslagit att även oaktsamma förfaranden skall bestraffas. Jag finner dock ej skäl att föreslå någon ändring i detta avseende. Bötesstraff för oaktsamma förfaranden kan dock ifrågakomma enligt 3 § punkt 11 i mitt förslag.

Punkterna 2–4 motsvarar 10 kap. 1 § sjösäkerhetslagen. Enligt bestämmelserna där döms redaren och befälhavaren till böter eller fängelse i högst sex månader om ett fartyg används till sjöfart utan att ha i lagen föreskrivet certifikat eller i strid mot någon bestämmelse i ett sådant certifikat eller utan att vara försett med lastmärke, trots att det är föreskrivet.

I fartygssäkerhetslagen har det straffbara området utvidgats i några hänseenden. Bestämmelserna omfattar både certifikat som föreskrivs i själva lagen och certifikat som föreskrivs i tillämpningsföreskrifter till lagen. Också mot certifikat svarande handlingar som enligt 1 kap. 8 § utfärdas för utländska fartyg faller inom paragrafens område.

Utredningen har föreslagit att redaren och befälhavaren, om ett fartyg eller dess utrustning används utan certifikat e. d., skall dömas till ansvar, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit vad som skäligen kunnat fordras av dem för att förhindra användningen. För egen del finner

jag det lämpligare att för straffbarhet kräva att befälhavaren respektive redaren uppsåtligen eller av vårdslöshet använder ett fartyg eller dess utrustning utan föreskrivet certifikat e. d. Att en befälhavare på ett fartyg under färd använder fartyget är uppenbart. Beträffande fartygets utrustning kan det naturligtvis inträffa att befälhavaren inte har sådan befattning med utrustningen att han kan sägas använda den. Vad angår redaren får det bedömas från fall till fall om hans befattning med fartyg eller utrustning är sådan att den kan betecknas som användande.

Punkt 5 motsvarar 10 kap. 3 § sjösäkerhetslagen. Enligt denna bestämmelse döms redaren och befälhavaren till böter eller fängelse i högst sex månader, om någon som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen anställs av någon annan än redaren; om redaren eller befälhavaren visar att han har gjort vad han skäligen har kunnat för att förhindra förseelsen är han dock fri från ansvar.

I den föreslagna bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen skärps kraven för straffbarhet. Endast den redare eller befälhavare som uppsåtligen eller av vårdslöshet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra anställningen kan straffas. Straffbestämmelsen har vidare modifierats med hänsyn till den ändrade materiella regeln i 5 kap. 12 §.

Punkt 6 motsvarar del av den nuvarande 10 kap. 2 § som handlar om fartyg som framförs med åsidosättande av reglerna om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter. Befälhavaren straffas enligt första och andra styckena med böter eller fängelse i högst sex månader, om han har handlat uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, och med böter, om han har handlat med annan än grov oaktsamhet och förseelsen inte är ringa. Har redaren känt till eller bort känna till befälhavarens förseelse enligt första stycket, döms enligt tredje stycket även han till böter eller fängelse i högst sex månader. Han är dock fri från ansvar om han visar att han gjort vad han skäligen har kunnat för att förhindra förseelsen.

I den nu föreslagna punkten i fartygssäkerhetslagen föreskrivs straff för befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför fartyget i strid mot vad som gäller beträffande minimibesättning eller bemanningsföreskrifter. Bötesstraff för brott som begåtts av oaktsamhet som inte är att anse som grov föreskrivs i 3 §.

Punkt 7 motsvarar 10 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen. Bestämmelsen har i fartygssäkerhetslagen ändrats i två hänseenden. Redaren har gjorts ansvarig obceroende av om befälhavaren kan fällas till ansvar enligt föregående punkt. Vidare har i subjektivt hänseende ansetts böra gälla ett krav på att redaren uppsåtligen eller av grov oaktsamhet har underlåtit att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller på grund av beslut om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter.

Punkt 8 motsvarar 10 kap. 7 § sjösäkerhetslagen. Stadgandets tillämpningsområde har utvidgats i två avseenden. Dels kan även ägaren straffas för underlåtenhet att se till att fartyget undergår tillsyn, och dels gäller bestämmelsen all tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och enligt de föreskrifter som kan ha meddelats med stöd av lagen.

Punkt 9 motsvarar utan ändringar i sak sjösäkerhetslagens 10 kap. 8 §.

Till böter döms

1. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas.

2. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 5 kap. 2 § tredje stycket.

3. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa.

4. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter.

5. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, maskinchef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i minimibesättningsbeslutet eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller en annan liknande händelse.

6. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §.

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion.

8. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5–7 §§.

9. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts.

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §.

11. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

12. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts honom med stöd av 13 kap. 5 §.

De förseelser som förekommer under 3 § bestraffas med endast böter.

Punkt 1 motsvaras av 10 kap. 11 § sjösäkerhetslagen i vad däri straffbeläggs försummelser av befälhavarens och maskinchefens skyldigheter enligt 9 kap. 16 § att se till att fartyget görs sjöklart inför en resa.

Punkt 2 motsvarar 10 kap. 11 § sjösäkerhetslagen i vad däri straffbeläggs försummelser av befälhavaren att enligt 9 kap. 15 § tredje stycket ge besättningen möjlighet att få kännedom om fartyget m. m. I det remitterade förslaget motsvarades denna punkt av punkt 6 men har flyttats hit på inrådan av *lgrådet*. Den har också jämkats redaktionellt.

Punkt 3 motsvarar 10 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen.

Punkt 4 motsvarar vad som är kvar av redarens ansvar för överträdelse av beslut om minimibesättning m. m. enligt 10 kap. 2 § tredje stycket sjösäkerhetslagen sedan de allvarligaste fallen behandlats i 2 § 7.

Punkt 5 motsvarar 10 kap. 4 § sjösäkerhetslagen.

Punkt 6 motsvarar 10 kap. 11 § sjösäkerhetslagen i vad däri straffbeläggs försummelser av befälhavaren avseende regeln i 9 kap. 13 § om kost samt hälsovårds- och bostadsförhållanden.

Punkt 7 motsvarar 10 kap. 9 § sjösäkerhetslagen.

Punkt 8 motsvarar 8 kap. 2 § andra stycket 2 arbetsmiljölagen.

Punkt 9 motsvarar 10 kap. 6 § sjösäkerhetslagen. Bestämmelsen är avsedd att leda till straff för befälhavaren endast i anmärkningsvärda fall och inte när det närmast är fråga om en felbedömning (se prop. 1977/78:55 s. 73 f). Endast uppsåtligt handlande omfattas därför av bestämmelsen.

Punkt 10 motsvarar 10 kap. 11 § sjösäkerhetslagen i vad däri straffbeläggs försummelser avseende ritningar enligt 9 kap. 2 § och avseende tillsynsbok och certifikat enligt 9 kap. 17 §.

I 2 § 1 har, som jag tidigare redogjort för, föreskrivits straff för den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett certifikat eller för att få giltighetstiden för ett certifikat förlängd. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 10 kap. 10 § första stycket sjösäkerhetslagen. I *punkt 11* har intagits ett stadgande som straffbelägger andra oriktiga uppgifter. Bestämmelsen motsvaras delvis av 10 kap. 10 § andra stycket sjösäkerhetslagen. Härutöver har i *punkt 11* straffbelagts lämnande av oriktiga uppgifter vid fullgörande av skyldigheten enligt 10 kap. 12 § att lämna upplysningar till tillsynsmyndigheten vid tillsynsförrättningar eller av skyldigheten enligt 10 kap. 14 § att lämna upplysningar om vem som har levererat viss produkt eller utfört visst arbete.

Punkt 12 saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen. Det får anses lämpligt att försummelser av anmälningsskyldighet som ålagts med stöd av 13 kap. 5 § kan bestraffas.

4 §
Bestämmelser om ansvar för den som överträder vad som sägs om tystnadsplikt i 13 kap. 9 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 17 § utredningsförslaget men saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen. En motsvarighet finns däremot i arbetsmiljölagen. Utredningen har ansett en erinran om att brott mot tystnadsplikten kan föranleda straff angelägen. Jag delar utredningens uppfattning i denna del.

5 §
Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1891:35 s. 1).

Paragrafen motsvarar utan ändring i sak 10 kap. 13 § sjösäkerhetslagen och 10 kap. 18 § utredningsförslaget.

6 §
Har vid ett brott som avses i detta kapitel en anordning eller ett ämne använts i strid mot ett förbud enligt 8 kap. 4 § eller 11 kap. 1 § andra och tredje styckena, skall egendomen förklaras förverkad, om det inte är uppenbart oskäligt.

I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

Enligt 8 kap. 4 § arbetsmiljölagen skall, om en anordning eller ett ämne vid ett brott enligt lagen använts i strid mot förbud, egendomen eller dess värde förklaras förverkad, om det inte är uppenbart obilligt. Sjösäkerhetslagen har ingen motsvarighet till denna bestämmelse, som motsvarar 10 kap. 19 § utredningsförslaget.

Enligt fartygssäkerhetslagen kan förbud att använda anordningar eller ämnen beslutas med stöd av 11 kap. 1 § andra och tredje styckena. Det är här fråga om beslut i enskilda fall. Enligt 8 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen kan vidare generellt föreskrivas att vissa anordningar eller ämnen inte får användas. I förevarande paragraf har införts en förverkandebestämmelse som träffar anordningar och ämnen som använts i strid mot båda typerna av förbud.

Sjöfartsverket har föreslagit att regler om förverkande av vinst införs i lagen för fall då fartyg framförs i strid mot gällande bestämmelser om nedlastning, högsta antal passagerare och minimibesättning.

I 36 kap. 4 § brottsbalken finns bestämmelser om förverkande av värdet av ekonomiska fördelar som uppkommit för näringsidkare genom brott i näringsverksamhet. Denna bestämmelse är tillämplig även utanför brottsbalken. Det finns därför enligt min mening inte något behov av den av sjöfartsverket föreslagna regeln.

Jag vill vidare påpeka att även brottsbalkens regler om företagsbot kan bli tillämpliga.

7 §

Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

Paragrafen motsvarar utan ändring i sak 10 kap. 14 § sjösäkerhetslagen och 10 kap. 20 § utredningsförslaget.

13 kap. Övriga bestämmelser

Sjösäkerhetslagens 11 kap. innehåller bestämmelser om besvär. Dessutom har givits vissa bemyndiganden som inte funnits lämpligen kunna införlivas med något av de övriga kapitlen.

I fartygssäkerhetslagens motsvarande kapitel, 13 kap., återfinns bestämmelser om giltigheten av beslut och om överklagande samt vissa bemyndiganden. Även en regel om underställning av beslut i vissa fall har tagits in i kapitlet. Slutligen har här införts en bestämmelse om sekretess.

1 §

Ett beslut enligt denna lag skall gälla omedelbart, om det inte föreskrivs något annat i beslutet eller den domstol eller myndighet som skall pröva en underställning eller ett överklagande förordnar annat.

Paragrafen innehåller en regel om att beslut enligt lagen i allmänhet gäller omedelbart utan hinder av att beslutet inte har vunnit laga kraft. I

sjösäkerhetslagen finns föreskrifter härom i 11 kap. 1 § andra stycket och 3 § fjärde stycket.

I de angivna lagrummen i sjösäkerhetslagen finns vidare regler om att besvärsmyndigheten eller, i fråga om beslut som skall underställas, sjösäkerhetsdirektören på sjöfartsverket kan förordna att beslutet tills vidare inte skall gälla. Det kan ifrågasättas om en sådan regel behövs med hänsyn till innehållet i 29 § förvaltningslagen (1986:233) och 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291). Jag anser emellertid att läsbarheten underlättas om inhibitionsmöjligheten framgår direkt av lagen.

2 §

Har ett beslut om förbud enligt 11 kap. 1 § meddelats av en annan myndighet än sjöfartsverket, skall det genast underställas verket.

Ett beslut som skall underställas sjöfartsverket får inte överklagas. Detsamma gäller ett beslut som har meddelats inom sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen föreskriver, skall underställas någon inom verket.

I sjösäkerhetslagens 8 kap. 2 § föreskrivs att beslut om nyttjandeförbud enligt 8 kap. 1 § genast skall underställas chefen för den avdelning till vilken hör frågor om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetsdirektören), om det har meddelats antingen inom sjöfartsverket av annan än sjösäkerhetsdirektören eller också av någon annan myndighet.

Det redovisade systemet är likartat med det som gäller för handläggning av ärenden enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. I det till lagrådet remitterade förslaget till denna lag upptogs i 8 kap. 1 § en bestämmelse att, om vissa beslut angående förbud – och i några fall föreläggande – meddelats "inom sjöfartsverket av någon annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören)" eller om beslutet meddelats av någon annan myndighet, det genast skulle underställas sjösäkerhetsdirektören; beslut som skulle underställas fick inte överklagas. Även i övrigt innehöll det föreslagna 8 kap. en reglering som i sak mycket liknande sjösäkerhetslagens (prop. 1979/80:167 s. 161 f).

Mot det remitterade lagförslaget invände emellertid lagrådet att det allmänt sett är olämpligt att i lag utgå från sådana organisatoriska förhållanden inom en myndighet som regelmässigt bestäms i administrativ ordning, nämligen i instruktionen för myndigheten eller i regleringsbrev eller i annat administrativt beslut av jämförlig valör. Antingen begränsas genom lagreglering handlingsfriheten i administrativa angelägenheter eller får lagen genom administrativa ändringar en annan innebörd än den som fastlagts i den ordning som gäller för lagstiftning. De intressen som motiverar en lagreglering av förhållandet mellan det allmänna och enskilda påkallar inte föreskrifter i lag om den interna kompetensfördelningen inom myndigheten. Bestämmelserna härom i 8 kap. 1 § borde därför utgå ur lagen och beslutskompetensen i hithörande frågor inom sjöfartsverket – centralt och regionalt – fastläggas i verkets instruktion eller genom verkställighetsföreskrifter. Lagrådet föreslog att 1 § skulle säga att om ett beslut av hithörande art meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket det genast skulle underställas verket. Även i övriga paragrafer i kapitlet

borde vissa härmed sammanhängande ändringar vidtas (samma prop. s. 271 f).

Prop. 1987/88:3

Föredragande departementschefen tillstyrkte lagrådets ändringsförslag: bestämmelser som motsvarade dem som utgick ur lagen borde i stället tas in i förordning i anslutning till lagen (samma prop. s. 280). Enligt 8 kap. 1 § vattenföreningsslagen i dess ursprungliga lydelse skulle beslutet genast underställas sjöfartsverket om det har meddelats av annan myndighet än verket; beslut som skall underställas får inte överklagas. I 2 § första stycket stadgades att hithörande beslut som har meddelats av sjöfartsverket överklagas hos kammarrätten genom besvär, och i 3 § bl. a. att i fråga om beslut som skall underställas verket detta kan förordna att beslutet inte skall gälla tills vidare.

I samband med införandet i vattenföreningsslagen av regler om vattenföreningssavgift (prop. 1982/83:87 s. 60) aktualiserades underställningssystemet på nytt. Lagrådet fann att den i propositionen föreslagna lagtexten inte gjorde det möjligt att i administrativ ordning föreskriva att vissa beslut av tullverket – som skulle underställas – inte kunde överklagas. Lagrådet föreslog därför att i vattenföreningsslagen skulle tas upp en bestämmelse som gav stöd för den avsedda ordningen att talan fick föras först sedan ärendet efter underställning behandlats av en högre instans inom tullverket. Bestämmelsen borde enligt lagrådet avse även underställning inom sjöfartsverket och ges en så allmän formulering att den inte onödigtvis band de organisatoriska förhållandena inom myndigheterna.

Lagrådets förslag godtogs. 9 kap. 4 § i lagen om åtgärder mot vattenförening från fartyg innefattar nu en regel enligt vilken beslut som meddelats av sjöfartsverket eller tullverket och som enligt vad regeringen förordnar skall underställas någon inom verket inte får överklagas.

Fartygsmiljöutredningen har i 11 kap. 1 § tagit upp bestämmelser av innebörd att om ett beslut som omfattar ett nyttjandeförbud meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket, skall beslutet genast underställas verket och där prövas av chefen för den avdelning till vilken hör frågor om säkerheten på fartyg. Utredningen har vidare föreslagit en föreskrift att om ett sådant beslut meddelats inom sjöfartsverket av någon annan än denne chef, skall beslutet genast underställas honom.

Som skäl för sitt ställningstagande har utredningen anfört bl. a. följande. Det kan knappast anses tillfredsställande att ett betydelsefullt förfarande, som bl. a. innebär att beslut av tjänstemännen på fältet inte får överklagas, är helt okänt för lagen. En sådan reglering torde vara ägnad att leda till förvirring och osäkerhet, i varje fall när det gäller tillämpning av sjösäkerhetslagstiftningen. Man torde utan att fördjupa sig i det administrativa kunna förutsätta, att frågor om säkerheten på fartyg måste handläggas inom någon avdelning eller annan enhet inom sjöfartsverket och att denna avdelning eller enhet har en chef, som rimligen bör vara ganska erfaren på ifrågavarande område och därför lämplig att överpröva andras beslut om användningsförbud, vare sig de meddelats av någon verkets tjänsteman eller av någon utanför verket stående myndighet. Det kan däremot vara välbetänkt att inte i lagen nämna denne chefs tjänstebestämmelse.

Kammarrätten i Jönköping har i sitt remissyttrande anfört att det är

angeläget att inte ta in sådana administrativa regler som det här är fråga om i lag. Kammarrätten har ställt sig frågande till utredningens förmodande att det skulle leda till förvirring eller osäkerhet om reglerna togs in i förordningen i stället för i lagen. Kammarrätten konstaterar att de som praktiskt tillämpar lagstiftningen måste ha både lagen och förordningen till hands. För dem är det enligt kammarrätten inte avgörande var det sägs utan att det sägs klart ut vad som gäller.

För egen del finner jag att den lösning som lagrådet föreslagit i samband med behandlingen av förslaget till lagstiftning om vattenföroreningsavgifter har goda skäl för sig. Genom denna lösning uppnås att det betydelsefulla underställningsförfarandet inom sjöfartsverket blir omnämnt i lagen. Dessutom är bestämmelsen så allmänt hållen att den inte binder de organisatoriska förhållandena inom sjöfartsverket. I förevarande paragraf stadgas därför att ett beslut om användningsförbud som har meddelats av en annan myndighet än sjöfartsverket skall underställas verket samt att varken ett sådant beslut eller ett beslut som har meddelats inom sjöfartsverket och som enligt vad regeringen förordnar skall underställas någon inom verket får överklagas.

3 §

Ett beslut enligt denna lag som inte skall underställas någon får överklagas

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 5 kap. 12 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos kammarrätten i andra fall än som avses i 1 och 2.

Ett provisoriskt beslut om minimibesättning får inte överklagas.

Enligt sjösäkerhetslagen skall beslut om nyttjandeförbud överklagas hos kammarrätten, medan övriga beslut enligt lagen skall överklagas hos regeringen. Enligt mitt förslag, som delvis överensstämmer med utredningens (11 kap. 1 §), skall beslut av en myndighet som är central förvaltningsmyndighet i princip överklagas hos kammarrätten. Härifrån görs dock undantag i två fall, nämligen dels beslut om ett fartygs bemanning, i praktiken beslut om minimibesättning, dels beslut om dispens från regeln i 5 kap. 12 § att däck- och maskinpersonal som ingår i minimibesättningen skall vara anställd av redaren eller ägaren. I den allmänna motiveringen har jag redogjort för skälen till detta.

Den förevarande paragrafens första stycke innehåller regler om överklagande av beslut som inte skall underställas.

I enlighet med vad som nu gäller föreskrivs i andra stycket att ett provisoriskt beslut om minimibesättning inte får överklagas.

11 kap. 2 § sjösäkerhetslagen behandlar möjligheten till en särskild syn på fartyg i ärenden vilka genom besvär har kommit under sjöfartsverkets prövning och som bl. a. berör kostnaden för förrättningen. Närmare bestämmelser om sådan syn meddelas i 11 kap. 1 och 2 §§ sjösäkerhetsförordningen. Syn av detta slag förekommer emellertid numera inte, och den får anses omständlig och opraktisk. Myndigheterna har ändå de möjligheter som behövs för att undersöka förhållandena. Paragrafen har därför lämnats utan motsvarighet i fartygsäkerhetslagen.

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om ett sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Enligt 9 kap. 3 § arbetsmiljölagen får, för att tillvarata arbetstagarnas intressen enligt lagen, talan mot beslut av yrkesinspektionen eller arbetarskyddsstyrelsen föras av huvudskyddsombud eller, om sådant ombud inte finns, av skyddsombud. Om skyddsombud inte finns får talan föras av arbetstagarorganisation i den mån saken rör medlemmarnas intresse och organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet. En motsvarande bestämmelse har tagits upp i 11 kap. 4 § utredningsförslaget.

Genom den förevarande paragrafen införs talerätt liknande den i arbetsmiljölagen också i fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna avser endast talan mot beslut av myndighet enligt lagen. Arbetstagarorganisationernas talerätt är mer vidsträckt än enligt arbetsmiljölagen och inte beroende på om skyddsombud finns eller att organisationen tidigare yttrat sig i ärendet. Detta överensstämmer med vad som nu anses gälla utan uttrycklig reglering.

Vidare bör framhållas att bestämmelser om talerätt inte utan vidare medför partsställning. Först om skyddsombudet eller den fackliga organisationen utnyttjat sin talerätt enligt paragrafen inträder ombudet eller organisationen som part.

5–7 §§

Det område som regleras av sjösäkerhetslagen, sjösäkerhetsförordningen och sjöfartsverkets bestämmelser i anslutning här till är av utpräglat teknisk natur. Det är nödvändigt att lagen förbehålls för bestämmelser av ramkaraktär, medan övriga bestämmelser ges i förordningen och i sjöfartsverkets föreskrifter. Lagen måste därför innehålla erforderliga bemyndiganden.

I 1–11 kap. i förslaget till fartygssäkerhetslag har intagits bemyndiganden som har samband med kapitlens innehåll i övrigt. I förevarande 13 kap. har intagits bemyndiganden som inte ansetts ha ett naturligt samband med något av de andra kapitlen.

Sjösäkerhetslagen innehåller i 11 kap. 4 § ett bemyndigande för regeringen att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i lagen. Enligt paragrafens andra stycke får regeringen överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter. Dessa bestämmelser torde, i vad de avser föreskrifter om verkställighet av lagen, enligt 8 kap. 13 § regeringsformen vara överflödiga. Mot bemyndigandet i övrigt kan invändas att det är alltför allmänt hållet för att numera kunna godtas. Bestämmelserna saknar därför motsvarighet i fartygssäkerhetslagen.

5 §

Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns i sjölagen (1891:35 s. 1).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva skyldighet för redare och befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen.
2. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 18 § sjösäkerhetslagen och 11 kap. 5 § utredningsförslaget. Sjölagens bestämmelser i ämnet finns i dess 70 §. Till jämförelse må nämnas lagförslagets 8 kap. 7 §.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots och om lotsavgift.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 19 § sjösäkerhetslagen och 11 kap. 6 § utredningsförslaget.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får beträffande fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet meddela särskilda föreskrifter i de avseenden som lagen omfattar och i enskilda fall medge undantag från lagens bestämmelser.

Behov kan föreligga att bemyndiga regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela närmare föreskrifter i anslutning till fartygssäkerhetslagen utöver vad lagen eljest innehåller. I första hand kommer därvid i fråga de fartyg som används inom fiskerinäringen, främst de egentliga fiskefartygen. För sådana fartyg föreligger en internationell reglering som i viktiga avseenden skiljer sig från vad som gäller beträffande fartyg i allmänhet. Jag vill härvidlag hänvisa särskilt till att ett antal internationella konventioner rörande sjöfartens förhållanden enligt uttryckliga undantag inte är tillämpliga på fiskets fartyg och till den i Torremolinos år 1977 överenskomna konventionen om säkerheten på fiskefartyg. Även i övrigt motiverar förhållandena inom fiskerinäringen att möjlighet öppnas för t. ex. sjöfartsverket i samråd med fiskeristyrelsen att i fråga om fiskefartyg meddela undantag från vad som stadgas i fartygssäkerhetslagen men också att utfärda särskilda föreskrifter i de avseenden som lagen omfattar. Denna paragraf innehåller, i överensstämmelse med 11 kap. 8 § utredningsförslaget, en bestämmelse med sådant innehåll.

ILO-kommittén har påpekat att fartygsmiljöutredningen inte har undersökt i vilken mån utredningens förslag överensstämmer med ILO-konventionen nr 126 om besättningens bostäder på fiskefartyg. Med anledning härav har kommittén anfört att det vore önskvärt om konvention nr 126 och dess eventuella ratifikationsmöjligheter beaktas i det fortsatta arbetet.

Den ifrågavarande konventionen är intagen som bilaga till prop. 1967:11. Den innehåller i del II art. 4 regler om godkännande av ritningar över bostäder ombord på fiskefartyg. De svenska föreskrifterna i 7 kap. 13 § i förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg överensstämmer med konventionen i denna del. I konventionens del II art. 5 ges föreskrifter om skyldighet för vederbörande myndighet att inspektera bostäderna på fiskefartyg. Även i detta hänseende får de svenska reglerna anses uppfylla

konventionens krav genom föreskrifterna om tillsynsförrättningar. Del III i konventionen innehåller detaljerade regler om hur bostäderna på fiskefartygen skall vara utformade. Konventionens del IV innehåller regler om konventionens tillämpning på existerande fartyg och del V innehåller avslutande bestämmelser.

Reglerna i konventionens del III har utformats med sikte på andra förhållanden än de som råder inom det svenska fisket. Det skulle föra för långt att i detta lagstiftningsärende undersöka i vilken utsträckning de regler som regeringen och sjöfartsverket har utfärdat överensstämmer med denna del av konventionen. Jag ser därför ingen anledning att i detta sammanhang uttala mig om möjligheterna att ratificera ILO-konventionen nr 126.

Bestämmelsen i förevarande paragraf omfattar emellertid inte bara fiskefartyg utan också fartyg som eljest är av särskild beskaffenhet. Det finns fartyg som till sin konstruktion eller sin utrustning är så speciella, att den normala fartygssäkerhetslagstiftningen inte passar särdeles väl för dem utan åtminstone till vissa delar bör ersättas med en för dem lämpligare reglering, självfallet utan avkall på säkerhetens krav. Härvidlag torde från praktisk synpunkt främst böra nämnas bostadsplattformar och andra fartyg sysselsatta inom offshoreverksamheten.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelse från bestämmelserna i 6–9 kap. i denna lag.

Regeln saknar motsvarighet i sjösäkerhetslagen. Den har införts på förslag av överbefälhavaren.

Överbefälhavaren har i sitt remissyttrande framhållit behovet av att regeringen bemyndigas utfärda särskilda föreskrifter för krig och krigsfara inom arbetsrättens område. Enligt överbefälhavaren krävs vidare regler för de lägen när det är motiverat att höja beredskapen inom fredsorganisationen utan att beredskapen behöver höjas för totalförsvaret i övrigt, s. k. skymningslägen. Med anledning härav måste enligt överbefälhavarens mening även sjösäkerhetslagen tillföras ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelse från lagen.

En motsvarande regel finns i arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetstidslagen (1982: 673). Den infördes i dessa lagar på förslag av överbefälhavaren. Dåvarande chefen för arbetsmarknadsdepartementet uttalade i lagstiftningsärendet (prop. 1981/82:154 s. 55 f) bl. a. följande.

Jag delar ÖB:s uppfattning att det är av stor vikt att hela totalförsvaret kan delta i försvarsförberedelserna redan i sådana situationer då beredskapen måste höjas utan att läget för den skull är så allvarligt att krig eller krigsfara föreligger. Som ett led i sådana förberedelser måste också arbetstidsreglerna och arbetsmiljölagstiftningen kunna anpassas till de ändrade verksamhetsbetingelser som kriser av olika slag för med sig.

Avgörande för beredskapen i fredskriser eller i "skymningslägen" dvs. situationer då en annalkande kris ännu inte har nått de stadier som brukar

betecknas som beredskapstillstånd eller uppenbar krigsfara är möjligheter-
na att snabbt kunna besluta om tillämpning av regler som har anpassats för
extraordinära förhållanden. Det är inte minst angeläget att snabbt kunna
anpassa t. ex. arbetstidsreglerna till krav på beredskapshöjande produktion
utan att det väcker stor uppmärksamhet eller oroar allmänheten. Detta
innebär att det för beredskapsplaneringen inom totalförsvaret är angeläget
att regeringen eller den förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer
har vittgående befogenheter att snabbt meddela särskilda föreskrifter eller
snabbt besluta att redan under normala förhållanden antagna föreskrifter
skall börja tillämpas.

I propositionen behandlas även förutsättningarna i grundlag för bered-
skapslagstiftning. Civilrättens (arbetsrättens) område är förbehållet riksdagen
så länge det inte råder sådana krissituationer som avses i 13 kap. 6 §
regeringsformen. För andra krissituationer, t. ex. för skymningslägen, kan
regeringen inte ges fullmakt för rent civilrättslig lagstiftning. Delegation
under fredstid eller i skymningslägen är däremot möjlig på det offentlig-
rättsliga området (8 kap. 7 § regeringsformen). Regeringen kan dock inte
disponera över kollektivavtal som parterna har träffat under fredstid –
t. ex. om arbetstid – utan för det krävs att riksdagen ändrar den fredstida
lagstiftningen.

De sålunda redovisade övervägandena har aktualitet också såvitt avser
sjöfartens förhållanden. Den nu aktuella paragrafen innebär ett bemyndi-
gande för regeringen att meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret i
de frågor som avses i lagens bestämmelser om arbetsmiljö och skyddsverk-
samhet. Som jag senare kommer att nämna föreslår jag en motsvarande
bestämmelse i sjöarbetstidslagen. Bemyndigandet har stöd i 8 kap. 7 §
regeringsformen. Bemyndigandet är avsett för sådana situationer när total-
försvaret träder i aktiv verksamhet. I fråga om innebörden i begreppet
"totalförsvaret" kan ledning hämtas i annan lagstiftning. Det förekommer
t. ex. i förfogandelagen (prop. 1977/78:72 s. 87) och i 19 kap. 5 § brottsbal-
ken (prop. 1979/80:176 s. 8–9, 49–50, 52–53; JuU 1981/82:8 s. 2 och 27).

9 §

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till
skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja
eller utnyttja vad han under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om
yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekono-
miska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för
rikets säkerhet.

I det allmänna verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen
(1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är
skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmänna
verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 9 § sjösäkerhetslagen och 11 kap. 7 § utred-
ningsförslaget.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988, då lagen (1965:719) om säkerheten
på fartyg skall upphöra att gälla.

Bestämmelserna om preskription i 9 kap. 15 § i den nya lagen tillämpas endast om den åtgärd som anspråket grundas på har företagits efter ikraftträdandet. I annat fall tillämpas bestämmelserna om preskription i 3 kap. 11 § sjätte stycket i den gamla lagen.

Beslut som har meddelats före ikraftträdandet överklagas enligt äldre bestämmelser.

En föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen och som gäller vid ikraftträdandet skall fortfarande gälla och vid tillämpning av den nya lagen anses ha meddelats enligt denna. I fråga om påföljd för överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen gäller dock alltid äldre bestämmelser, om dessa leder till lindrigare påföljd eller frihet från påföljd.

Om det i en lag eller i en författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

Fartygssäkerhetslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1988, då sjösäkerhetslagen upphör att gälla.

Genom 9 kap. 15 § fartygssäkerhetslagen införs nya och strängare preskriptionsregler avseende skyddsombuds rätt att göra vissa påföljder gällande. I andra stycket av övergångsbestämmelserna föreskrivs att de äldre bestämmelserna om preskription gäller om den åtgärd som anspråket grundas på har företagits före ikraftträdandet.

De nya reglerna om överklagande bör gälla endast sådana beslut som har meddelats efter ikraftträdandet. I övergångsbestämmelsernas tredje stycke har tagits in en bestämmelse härom.

I det fjärde stycket av övergångsbestämmelserna, som har utformats i enlighet med *lagrådets* förslag, föreskrivs att en föreskrift som gäller vid ikraftträdandet och som har meddelats med stöd av den gamla lagen skall äga fortsatt giltighet och vid tillämpningen av den nya lagen anses ha meddelats enligt denna. Vidare föreskrivs att straffbestämmelserna i den äldre lagen skall tillämpas beträffande överträdelser av föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen, om dessa leder till lindrigare påföljd eller frihet från påföljd. Detta gäller även överträdelser som begås efter den nya lagens ikraftträdande.

Övergångsbestämmelsernas femte stycke föreskriver att hänvisningar i andra författningar till regler som har ersatts genom fartygssäkerhetslagen i stället gäller de nya reglerna.

4.2 Förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen

3 och 17 §§

I paragraferna har vissa hänvisningar ändrats till att avse den nya fartygssäkerhetslagen.

21 §

Motivering till första meningen i den nya paragrafen har lämnats i anslutning till specialmotiveringen till 13 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen. Paragrafens andra mening har införts efter mönster från 15 kap. 1 § andra stycket

4.3 Förslaget till lag om ändring i livsmedelslagen

4 §
Motivering till ändringen i paragrafen har lämnats i avsnitt 2.2.6.

4.4 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen

58 §
Hänvisningarna i paragrafen har ändrats med hänsyn till den föreslagna nya lagstiftningen.

4.5 Förslaget till lag om om ändring i arbetsmiljölagen

1 kap. 3 §
I paragrafen har termen skeppstjänst bytts ut mot beteckningen fartygsarbete i analogi med vad som föreslås i fråga om fartygssäkerhetslagen. Någon definition av vad som utgör fartygsarbete torde inte behövas vid sidan av 1 kap. 3 § andra stycket i förslaget till fartygssäkerhetslag. Däremot bör avfattningen av paragrafen jämkas med hänsyn till att fartygsarbete kan utföras på annat ställe än ombord.

4.6 Förslaget till lag om ändring i vattenföroreningslagen

6 kap. 6 §
Med anledning av vad lagrådet yttrat i anslutning till 1 kap. 6 §, 4 kap. 8 § och 10 kap. 20 § fartygssäkerhetslagen bör förevarande paragraf ändras. Ändringarna innebär till en början att det direkt i lagen angetts till vilka utländska klassificeringssällskap som tillsyn och certifiering enligt vattenföroreningslagen kan överlämnas. En förutsättning för ett sådant överlämnande är, liksom enligt de angivna paragraferna i fartygssäkerhetslagen, att det mellan svenska staten och sällskapet har träffats ett avtal om detta. Jag får i den delen hänvisa till vad jag anfört i anslutning till 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen.

Ändringarna innebär vidare att det inte längre blir möjligt att överlåta tillsyn och certifiering till en utländsk myndighet (jfr 6 kap. 2 § första stycket förordningen 1980:789 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg). Det möter emellertid inte något hinder mot att en utländsk myndighet biträder vid tillsyn så länge detta biträde i sig inte utgör en förvaltningsuppgift, se härom vad som anförts i anslutning till 10 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen.

Ändringarna i förevarande paragraf måste för att bli gällande antas av riksdagen med tre fjärdedels majoritet.

14 §

I paragrafen har en hänvisning ändrats till att avse den föreslagna fartygs-säkerhetslagen.

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. fartygssäkerhetslag,
2. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),
3. lag om ändring i livsmedelslagen (1971:511),
4. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
5. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
6. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder med vattenförorening från fartyg,
7. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).

6 Beslut

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

Sammanfattning av utredningsbetänkandet Ny sjösäkerhetslag

Förevarande betänkande är fartygsmiljöutredningens slutbetänkande. Tidigare har utredningen avgivit tre delbetänkanden, nämligen Bättre fartygsmiljö (Ds K 1975:2), Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg (Ds K 1976:1) och Sjöarbetstidsfrågor (Ds K 1980:17).

Det huvudsakliga syftet med detta betänkande är att bringa arbetsmiljölagstiftningen i fråga om sjöfarten till samma nivå som arbetsmiljölagstiftningen i allmänhet. Arbetsmiljölagen (1977:1160), som för övrigt omfattar så gott som allt arbete, gör nämligen i 1 kap. 3 § undantag för skeppstjänst – på andra fartyg än örlogsfartyg. Regler om arbetsmiljön på fartyg meddelas i stället i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, i allmänhet kallad sjösäkerhetslagen. Dessa regler svarar emellertid närmast mot innehållet i arbetarskyddslagen (1949:1) såsom den ändrats genom lag 1973:834. Även den sålunda ändrade arbetarskyddslagen representerade dock ett äldre stadium och har ersatts av arbetsmiljölagen. Det torde knappast råda delade meningar om att den eftersläpning i fråga om arbetsmiljölagstiftningen som sålunda råder beträffande sjöfarten bör inhämtas.

Utredningen anser att sjöfartens arbetsmiljöregler fortfarande bör ingå i sjösäkerhetslagen och inte inordnas i den allmänna arbetsmiljölagstiftningen. Ett viktigt skäl härvidlag är att reglerna om arbetsmiljön till sjöss är intimt förbundna med vad som gäller i fråga om sjösäkerheten och därför bör meddelas i samma lagstiftning. Ett annat betydelsefullt skäl är sjöfartens internationella karaktär. Åtskilliga bestämmelser om säkerhet och arbetsmiljö till sjöss går tillbaka på internationella överenskommelser med vidsträckt anslutning och bör helst ha den fasthet som följer med ett stadgande i lag. Nämnas bör särskilt 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) med därtill anslutande protokoll av 1978. Det skulle spränga ramen för en allomfattande arbetsmiljölag om man sökte infoga alltför många specialregler för sjöfarten i denna.

Enligt utredningens mening är det angeläget att sjöfartens arbetsmiljöregler så nära som möjligt anpassas till de allmänna och lätt skall kunna jämföras med dessa. I detta syfte föreslår utredningen en helt ny, grundligt omredigerad sjösäkerhetslag.

Såvitt avser andra delar av sjösäkerhetslagen än de som rör arbetsmiljön är ändringarna övervägande redaktionella. Lagens karaktär av ramlag torde dock närmast ha förstärkts genom att vissa bestämmelser, exempelvis om de tillsynsförrättningar som kan förekomma, föreslagits skola flyttas till förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg. Denna förordning föreslås också grundligt omredigerad, men det har inte varit möjligt för utredningen att inom den tid som stått till förfogande utarbeta ett förslag till en helt ny förordning.

I denna sammanfattning önskar utredningen nämna endast ett par av de föreslagna ändringarna. En är att lagen föreslås bli tillämplig beträffande alla som utför fartygsarbete och som följer med fartyget, vare sig de är

ombordanställda eller arbetar för fartygets räkning endast tillfälligt. Dessa senare omfattas enligt nu gällande regler inte av sjösäkerhetslagen utan av arbetsmiljölagen, och eftersom denna i princip inte är tillämplig utanför rikets gränser saknar de för närvarande i vid omfattning lagskydd i viktiga frågor rörande säkerhet och arbetsmiljö ombord. Utredningen har betecknat detta tillstånd som klart otillfredsställande och föreslår, som nämnts, ändring härvidlag.

Utredningen föreslår också, med förebild i sjömanslagen (1973:282), att sjösäkerhetslagen, som i princip är tillämplig på svenska fartyg men endast i mycket begränsad omfattning på utländska fartyg, i enskilda fall skall kunna utsträckas att gälla helt eller delvis i fråga om ett utländskt fartyg, t. ex. ett som hyrts in av en svensk redare för att sättas i trafik tillsammans med svenska fartyg. Det skall även enligt förslaget vara möjligt att undanta ett svenskt fartyg från lagens tillämpningsområde, dock under sträng bevakning av de ombordanställdas intressen. Ett sådant undantag kan vara lämpligt exempelvis när driften av ett svenskt fartyg upplåts till en utlänning och fartyget sätts i trafik långt från Sverige.

Även om det som utredningen nu föreslår skulle bli genomfört, finns det åtskilliga problem med anknytning till miljön ombord som förtjänar att övervägas och beträffande vilka förbättringar framstår som önskvärda. Dessa problem kan vara viktiga nog men har alla den egenskapen att det gäller att utfärda ganska detaljerade föreskrifter av delvis teknisk natur. Utredningen har ansett sig vara ett alltför tungt organ för att utföra det arbete som krävs härvidlag, och den tid som stått till förfogande har inte räckt till för uppgiften. Utredningen har fått nöja sig med att förvissa sig om att den erforderliga ramen finns för de bestämmelser som kan finnas önskvärda. Detta har i ett fall, nämligen såvitt gäller livsmedelslagstiftningen, påkallat lagändring utanför sjöfartslagstiftningens område.

Utredningen har vidare granskat om vissa internationella överenskomelser bör föranleda ändringar i de författningar som utredningen haft att syssla med. Denna granskning har emellertid inte lett till några särskilda förslag från utredningens sida.

Till sist må erinras om att utredningen undersökt om de framlagda förslagen kan beräknas medföra ökade kostnader för det allmänna eller för dem som är sysselsatta i sjöfarten. Utredningen har därvid funnit att förslagen inte bör medföra ogynnsamma följder i ekonomiskt avseende för någon som berörs därav. Vad utredningen föreslår kan snarare betecknas som kostnadsmässigt indifferent.

Fartygsmiljöutredningens lagförslag

1 Förslag till

Lag om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1§ För att trygga säkerheten på fartyg skall iakttas bestämmelserna i denna lag och i de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

2§ I den mån som annat inte särskilt anges eller följer av lagen gäller denna lag i fråga om varje fartyg som används till sjöfart i svenskt farvatten. Lagen gäller även, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller annars är tillämplig, varje svenskt fartyg som används till sjöfart utanför svenskt farvatten.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen förordnar därom.

3§ Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis ej skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl föreligger och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation vilken är att anse som en central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökningen prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som företräder redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall den som har fått detta eller fartygets befälhavare genast underrätta den som har lämnat medgivandet om ändringen. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om däri föreskrivna villkor inte iakttas.

4§ Regeringen får, där det är förenligt med Sveriges internationella åtaganden, förordna att denna lag helt eller delvis skall gälla även i fråga om ett utländskt fartyg utöver vad som annars framgår av lagen.

5§ Vad som stadgas i denna lag om redare skall gälla även den som har befattning med fartyget i redarens ställe.

6§ Med ombordanställd avses i denna lag den som till följd av anställning tjänstgör ombord med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat

än som enbart tillfälliga göromål.

Prop. 1987/88:3

Med fartygsarbete förstås i lagen arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av en ombordanställd eller någon annan som följer med fartyget.

7§ Till passagerarfartyg hänförs i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Såsom passagerare räknas varje person ombord utom befälhavaren och övriga ombordanställda ävensom andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget. I passagerarantalet inräknas inte heller bärgare eller dennes medhjälpare, som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöskada, eller personer som införs till hamn efter att ha räddats ur sjönöd. Vidare skall barn som inte har fyllt ett år ej anses som passagerare.

8§ Certifikat enligt denna lag skall utfärdas för ett visst fartområde eller en del av ett fartområde och för bestämd tid. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt. Giltighetstiden för certifikat får förlängas.

Fartområdena är

1. *inre fart*: fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar, fart inomskärs vid de svenska kusterna samt fart i Kalmarsund, i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;

2. *stor kustfart*: annan fart än den som anges under 1 till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller farvatten som har sjöfartsförbindelse med Östersjön, dock ej bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm, samt fart genom Kielkanalen hitom linjen Esbjerg—punkten 53° nordlig latitud 4° östlig longitud—fyren Blankenberghe;

3. *nordsjöfart*: annan fart än den som anges under 1 och 2, dock ej bortom linjen Trondheimsfjorden—Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån söderut längs denna longitud till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Frankrikes kust söder om Brest;

4. *inskränkt oceanfart*: fart på andra europeiska orter än dem som anges under 1—3, dock ej fart norr eller väster om den linje som anges under 3, dessutom fart på utomeuropeiska orter vid Medelhavet och Svarta havet samt fart på Nordafrikas västkust norr om 25° nordlig latitud, på Kanarieöarna och ön Madeira;

5. *oceanfart*: all annan fart än den som anges under 1—4.

Om ett fartyg används i fart mellan utländska orter, får sjöfartsverket pröva frågan om en annan bestämning av fartygets fartområde än den som följer av andra stycket. Finner sjöfartsverket därvid att fartområdet, på grund av farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden, är närmast jämförligt med ett mindre vidsträckt fartområde, får verket bestämma att fartyget skall anses använt i fart som motsvarar detta fartområde.

9§ Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än certifikatet omfattar.

10§ Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att fartyg, utöver certifikat som sägs i denna lag, skall ha certifikat avseende visst förhållande som regleras i lagen eller i en föreskrift som utfärdas med stöd av lagen.

Certifikat utfärdas av sjöfartsverket, om inte regeringen bestämmer annat.

11§ Där det är förenligt med Sveriges internationella åtaganden, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom svenskt farvatten skall inneha av behörig utländsk myndighet utfärdat certifikat eller däremot svarande handling.

2 kap. Fartygs sjövärdighet

1§ För att ett fartyg skall få anses sjövärdigt skall det vara så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart, vari det används eller avses att användas, erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

2§ Varje svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton skall ha bevis att fartyget vid tillsyn har befunnits sjövärdigt (*fartcertifikat*). Svenskt passagerarfartyg skall ha fartcertifikat oavsett dräktigheten. Fartcertifikat behövs inte för fartyg, som ägs eller brukas av svenska staten och används uteslutande för statsändamål och ej för affärsdrift.

3§ Har passagerarfartygscertifikat enligt 5 kap. utfärdats för ett fartyg, får sjöfartsverket befria fartyget från skyldighet att ha fartcertifikat.

4§ Sjöfartsverket skall förklara ett fartcertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats så väsentligt att ändringen kan antas ha betydelse för sjövärdigheten.
2. fartyget eller dess utrustning har skadats på ett sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan inte avhjälpes på sätt som sjöfartsverket bestämmer,
3. någon annan omständighet har förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten eller
4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

5§ Ett fartcertifikat skall genast avlämnas till sjöfartsverket, om certifikatet har förklarats ogiltigt, om dess giltighetstid har gått ut eller om ett nytt certifikat har utfärdats.

6§ Enligt de närmare bestämmelser som regeringen meddelar får sjöfartsverket medge att ett fartyg används till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

7§ Befälhavaren skall, när han tillträder sin befattning ombord, skaffa sig den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter beträffande säkerheten på fartyget.

Innan en resa påbörjas skall befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart enligt vad som sägs i sjölagen (1891:35 s. 1) och de närmare föreskrifter som meddelas av regeringen eller, efter regeringens bestämmande, av sjöfartsverket.

8§ Maskinchefen är ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar och för fartygets brandsäkerhet. När han tillträder sin befattning ombord skall han skaffa sig behövlig kännedom om maskineriet och därtill hörande anläggningar och inrättningar samt om brandskyddsanordningarna.

När fartyget skall göras sjöklart före en resa, skall maskinchefen se till att maskineriet med de anläggningar och inrättningar som hör till detta är i

behörigt skick, att brandskyddsanordningarna är klara till omedelbart bruk och att vad som behövs för maskineriets drift finns ombord.

Prop. 1987/88:3

9§ Bestämmelserna i 7 och 8 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

3 kap. Arbetsmiljön på fartyg

Allmänna bestämmelser

1§ Vid fartygsarbete skall arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav, arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. Arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende.

2§ Fartygsarbete skall planläggas och anordnas så, att det kan utföras i en sund och säker miljö.

Fartyget skall vara så utformat och inrättat, att det kan erbjuda en lämplig arbetsmiljö.

3§ De arbetshygieniska förhållandena, bland annat såvitt avser ljus, värme, ljud och vibrationer, skall vara tillfredsställande.

Betryggande skyddsåtgärder skall vidtas mot skada genom väder eller sjö eller genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande.

4§ Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar skall vara så beskaffade och placerade och brukas på ett sådant sätt, att betryggande säkerhet ges mot ohälsa och olycksfall.

5§ Ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall får användas endast under förhållanden som ger betryggande säkerhet.

6§ Kan betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall inte nås på annat sätt, skall personlig skyddsutrustning av lämplig beskaffenhet användas vid fartygsarbete.

7§ Fartyg skall erbjuda de ombordanställda även en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall i erforderlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora och vara inredda och utrustade på lämpligt sätt.

8§ För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord skall sådana åtgärder vara vidtagna, som kan anses behövliga med hänsyn till antalet ombordvarande samt fartygets beskaffenhet och den fart vari det används.

9§ Den kost som tillhandahålls de ombordvarande skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

Vatten för de ombordvarandes behov, såsom till dryck, personlig hygien, matlagning och diskning, skall finnas lätt tillgängligt ombord i erforderlig mängd och av tillfredsställande beskaffenhet.

I fråga om livsmedel och utrymmen för hantering av livsmedel gäller särskilda bestämmelser.

10 § Om arbetstiden ombord gäller särskilda bestämmelser. Även om minimiålder för fartygsarbete är särskilt stadgat. Prop. 1987/88:3

Åligganden för redaren, befälhavaren m.fl.

11 § Redaren och de ombordanställda skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

12 § Redaren, befälhavaren och andra som leder arbete ombord skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att någon som utför fartygsarbete utsätts för ohälsa eller olycksfall. De skall ägna uppmärksamhet åt hur arbetet planläggs och anordnas. Fartyget och därtill hörande anordningar som sägs i 4 § ävensom befintlig skyddsutrustning skall underhållas väl.

Den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att en arbetstagare utför arbete ensam skall beaktas.

13 § Befälhavaren skall särskilt se till att ingen minderårig anlitas till fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall eller för överanstängning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling.

Med minderårig avses i denna lag den som icke har fyllt aderton år.

14 § Redaren liksom varje annan arbetsgivare skall se till att de som utför fartygsarbete får god kännedom om de förhållanden, under vilka arbetet bedrivs, och upplyses om de risker som kan vara förbundna med arbetet. Redaren eller i förekommande fall den andre arbetsgivaren skall förvissa sig om att arbetstagarna har den utbildning som behövs och vet vad de har att iaktta för att undgå riskerna i arbetet. Även i övrigt skall redaren eller den andre arbetsgivaren ta hänsyn till arbetstagarnas särskilda förutsättningar för arbetet.

När fartygsarbete skall utföras med användande av personlig skyddsutrustning, svarar redaren för att lämplig sådan utrustning tillhandahålls, om inte annan arbetsgivare, hos vilken arbetstagaren är anställd, har åtagit sig detta ansvar.

15 § När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, skall genom befälhavarens försorg tillfälle beredas honom att skaffa sig behövlig kännedom om fartyget samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid fartygsolycka.

16 § Befälhavaren skall se till att de ombordvarande får tillräcklig och fullgod kost och att tillräckligt med vatten medförs på fartyget. Han skall även ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

17 § De som utför fartygsarbete skall följa givna föreskrifter, använda anvisad personlig skyddsutrustning och andra befintliga skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Finner en arbetstagare att visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa, skall han snarast underrätta ansvarig arbetsledare eller skyddsombud. En arbetstagare är fri från ersättningsskyldighet för skada till följd av att han underlåter att utföra arbetet i avvaktan på besked om det skall fortsättas.

18 § Vad som stadgas i detta kapitel och med stöd därav meddelade föreskrifter skall iakttas i tillämpliga delar även i fråga om arbete som en arbetsgivare utför själv. Detsamma gäller när någon ensam eller två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha arbetstagare anställd.

19 § Redaren och andra arbetsgivare, som samtidigt driver verksamhet på samma fartyg, skall samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden på fartyget.

20 § Redaren är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på ett fartyg som är gemensamt arbetsställe.

Har ett fartyg tagits in på ett varv i Sverige, åvilar det ansvar som avses i första stycket den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren i stället för redaren. Om särskilda skäl föreligger får den myndighet som regeringen utser medge att detta ansvar överläts på redaren.

I fråga om ett 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 får överlätas på redaren.

Den som har ansvar enligt denna paragraf skall se till att skyddsåtgärder på fartyget samordnas. Övriga arbetsgivare och de som arbetar på fartyget eller annars för fartygets räkning skall följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.

21 § Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar, överlåter eller upplåter en maskin, ett redskap, en skyddsutrustning eller någon annan teknisk anordning skall se till att anordningen erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall, när den avlämnas för att tas i bruk eller utställs till försäljning eller i reklamsyfte. De anvisningar som behövs för anordningens montering, användning och skötsel skall följa med vid överlämnandet. Anordningen skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

22 § Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar eller överlåter ett ämne, som vid sådan användning kan föranleda ohälsa eller olycksfall, skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra eller motverka att ämnets användning innebär risk från skyddssynpunkt. När ämnet avlämnas för att tas i bruk skall de anvisningar följa med som behövs för hanteringen. Ämnet eller förpackning, kärl eller liknande, vari det förvaras, skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

23 § Den som installerar en anordning som avses i 21 § på ett fartyg skall se till att behövliga skyddsanordningar sätts upp och att i övrigt erforderliga skyddsåtgärder blir vidtagna.

Bemyndiganden

24 § Om det i fråga om fartygsarbete är påkallat från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva

1. att en arbetsprocess eller arbetsmetod får användas endast efter tillstånd och att särskilda villkor skall gälla för användningen,
2. att visst slag av anordning som avses i 21 § får användas eller avläm-

nas för att tas i bruk endast efter godkännande, varvid särskilda villkor får stadgas som förutsättning för godkännandet eller villkor får uppställas för användningen av anordningen.

3. att visst ämne som avses i 22 § får användas endast efter godkännande eller under iakttagande av särskilda villkor.

I anslutning till ett godkännande som avses i första stycket 2 får fastställas krav på att monterings- och bruksanvisning skall följa med när en anordning avlämnas för att tas i bruk.

Även utan samband med en föreskrift enligt första stycket får i angiven ordning föreskrivas om kontroll, provning och fortlöpande tillsyn vid användning av en anordning som där avses samt om undersökning av de arbetshygieniska förhållandena i visst slag av verksamhet.

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva

1. att visst slag av anordning som avses i 21 § skall ha skylt eller annan märkning, som upptar tillverkarens namn eller annan uppgift om anordningen.

2. att ett ämne som avses i 22 § eller förpackning, kärl eller liknande, vari ämnet förvaras, skall vara märkt vid användningen.

3. att en förteckning skall föras över anordningar eller ämnen som nu har sagts.

I samma ordning får meddelas föreskrifter i fråga om installation av visst slag av anordning som avses i 21 §.

26 § Är det av särskild betydelse från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva förbud att i fartygsarbete använda en arbetsprocess eller arbetsmetod, en anordning som avses i 21 § eller ett ämne som avses i 22 §.

27 § Innebär visst slag av fartygsarbete risk för ohälsa eller olycksfall, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i arbetet. Föreskrift får också meddelas om förbud att till arbetet anlita den som vid läkarundersökning har företett någon sjuklighet eller svaghet som gör honom särskilt mottaglig för en sådan risk.

28 § Medför visst slag av fartygsarbete särskild risk för vissa grupper av arbetstagare, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddela föreskrift om förbud mot att arbetet utförs av arbetstagare, som tillhör en sådan grupp, eller föreskriva att särskilda villkor skall gälla när arbetet utförs av en sådan arbetstagare.

Om visst slag av fartygsarbete medför påtaglig risk för olycksfall eller för överansträngning av minderåriga arbetstagare eller någon annan skadlig inverkan på minderårigas hälsa eller utveckling, får i samma ordning meddelas föreskrift om förbud mot eller villkor för att minderåriga anlitas till ett sådant arbete.

29 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att register med uppgifter om undersöktas namn och om undersökningsresultat skall föras vid läkarundersökningar som har föreskrivits med stöd av 27 eller 28 §.

I samma ordning får meddelas föreskrifter för redare eller andra arbetsgivare eller andra som avses i 18 § att göra anmälan eller lämna uppgifter till myndighet eller att förvara handlingar som har betydelse från skyddssynpunkt.

30 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva skyldighet för läkare att göra anmälan till myndighet om sjukdom, som han får kännedom om i sin verksamhet och som kan ha samband med fartygsarbete.

31 § Bestämmelserna i 3–30 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

4 kap. Fartygs lastning

1 § Ett fartyg får inte vara så lastat eller barlastat, att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sätts i fara.

2 § Varje fartyg, som har en bruttodräktighet av minst 20 registerton och som används till att i förvärvssyfte transportera gods eller passagerare, skall på vardera sidan vara försett med fribordsmärken, som utvisar minsta tillåtna fribord för fartyg.

Fribordsmärken fastställs av sjöfartsverket.

3 § Fartyg får inte lastas djupare än som anges av tillämpliga fribordsmärken.

4 § Varje fartyg, som skall vara försett med fribordsmärken, skall ha bevis att dess fribordsmärken vid tillsyn har befunnits anbragta på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt (*fribordscertifikat*).

5 § Sjöfartsverket skall förklara ett fribordscertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett så väsentligt sätt att fribordet bör ändras,

2. fartyget inte är i betryggande skick såvitt rör något förhållande som har betydelse för certifikatets innehåll, eller

3. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn beträffande fribordsmärken.

Vad som sägs i 2 kap. 5 § om avlämnande av fartcertifikat skall tillämpas även i fråga om fribordscertifikat.

6 § Att befälhavaren har skyldighet att se till hur fartyget är lastat eller barlastat, när det skall göras sjöklart innan en resa påbörjas, framgår av sjölagen (1891:35 s. 1) och de föreskrifter som nämns i 2 kap. 7 §.

7 § Bestämmelserna i 2 och 4–6 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

För ett utländskt fartyg får såsom fribordscertifikat godtas en annan handling av vilken framgår fartygets minsta tillåtna fribord.

5 kap. Passagerarfartyg

1 § För varje passagerarfartyg skall vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget får medföra. När detta antal bestäms skall beaktas att säkerheten för passagerarna skall vara betryggande. Särskilt skall fästas avseende vid fartygets stabilitet och bärighet samt de åtgärder som har vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord.

2 § Varje svenskt passagerarfartyg skall ha bevis, av vilket framgår dels

att fartyget vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och dels det högsta antal passagerare som fastställts enligt 1 § (*passagerarfartygscertifikat*).

Ett utländskt passagerarfartyg skall ha certifikat eller annan handling, varav framgår det högsta tillåtna antalet passagerare.

3 § Innehar ett passagerarfartyg fartcertifikat, får passagerarfartygscertifikat inte utfärdas för längre tid än den som gäller för fartcertifikatet.

4 § Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om ett utländskt fartyg, i motsvarande handling.

5 § Vad som sägs i 2 kap. 4 och 5 §§ om ogiltighetsförklaring och avlämnande av fartcertifikat skall tillämpas även i fråga om passagerarfartygscertifikat.

6 § Enligt de närmare bestämmelser som regeringen meddelar får sjöfartsverket medge att fartyg i särskilda fall används som passagerarfartyg utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

6 kap. Fartygs bemanning

1 § Varje fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Besättningen får inte vara mindre än vad som krävs för fartygets säkra drift. Den personal som behövs skall kunna avdelas för intendenturtjänsten.

2 § Medlemmarna av besättningen på varje fartyg skall ha så god syn och hörsel som deras uppgifter kräver.

3 § För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en brutto-dräktighet av minst 20 registerton, som transporterar gods eller passagerare, skall sjöfartsverket fastställa den minsta besättning som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget används eller avses att användas (*minimibesättning*). På begäran skall minimibesättning fastställas också för ett fartyg som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från annan.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall besluta att minimibesättning skall fastställas även för andra fartyg än dem som avses i första stycket eller att det för sådana fartyg skall gälla de föreskrifter om bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (*bemanningsföreskrifter*).

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och ej för affärsdrift skall, om inte regeringen bestämmer annat, minimibesättning fastställas av den myndighet, under vars förvaltning fartyget står, i samråd med sjöfartsverket.

4 § Före ett beslut om minimibesättning skall sjöfartsverket samråda med de organisationer som företräder redare och ombordanställda. I fall som avses i 3 § tredje stycket skall myndigheten före beslutet samråda med, förutom sjöfartsverket, de organisationer som företräder de anställda inom myndigheten.

Sjöfartsverket och andra myndigheter som fastställer minimibesättning får meddela provisoriska beslut om minimibesättning utan att samråda

med organisationerna. Ett sådant beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet.

Prop. 1987/88:3

5 § Minimibesättningens storlek och personalens kvalifikationer skall bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet och utrustning samt på vilket sätt och i vilken fart som fartyget används eller avses att användas. Därvid skall beaktas hur arbetet på fartyget är organiserat och vad som enligt lag eller avtal gäller om personalens ordinarie arbetstid. Minimibesättningen skall sättas samman så, att fartyget kan framföras säkert och att sjösäkerheten i övrigt är betryggande.

Redaren skall anställa den som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Om det föreligger särskilda skäl får dock sjöfartsverket, efter samråd med de organisationer som företräder redare och ombordanställda, medge att sådan personal anställs av fartygets ägare eller annan.

6 § Ett fartyg för vilket minimibesättning krävs enligt 3 § första stycket får inte framföras innan beslut om minimibesättning har fattats.

För att ett fartyg med beslut om minimibesättning skall få framföras, skall besättningen ha den storlek och sammansättning i övrigt som anges i beslutet, om inte befälhavaren har beslutat om avvikelse från detta med stöd av 7 §. Fartyget får inte framföras i annan fart än som anges i beslutet om minimibesättning.

7 § Om det inom besättningen på ett fartyg inträffar ett plötsligt sjukdomsfall eller någon annan oförutsedd händelse, som medför att fartygets besättning inte uppfyller kraven i beslutet om minimibesättning, och bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, får befälhavaren besluta att fartyget ändå skall framföras. Ett sådant beslut får dock fattas endast om den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Beslutet får inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit.

Innan befälhavaren fattar ett beslut enligt första stycket, skall han samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet.

Befälhavarens beslut får inte innebära att beslutet om minimibesättning frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafister eller radiotelefonister. I beslutet om minimibesättning får befälhavarens rätt att fatta beslut enligt första stycket inskränkas ytterligare.

8 § Beslut av befälhavaren enligt 7 § skall antecknas i skeppsdagboken eller, om någon sådan dagbok inte förs, antecknas särskilt. Av anteckningen skall framgå skälen till beslutet. Har vid samrådet framförts en ståndpunkt som avviker från beslutet, skall också denna framgå av anteckningen.

Befälhavaren skall se till att sjöfartsverket genast underrättas om beslutet och skälen för detta genom telegram eller på liknande sätt. Befälhavaren på fartyg, vars minimibesättning har fastställts enligt 3 § tredje stycket, behöver dock inte sända någon sådan underrättelse.

9 § Ett beslut om minimibesättning gäller tills vidare. Det får dock meddelas för begränsad tid, om särskilda skäl föreligger.

Ett provisoriskt beslut om minimibesättning gäller i högst två månader.

10 § Den myndighet som har meddelat ett beslut om minimibesättning får återkalla det

1. om fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, eller

2. om andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats och därför ett nytt beslut behöver utfärdas.

11 § Ett fartyg, för vilket bemanningsföreskrifter gäller, får framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna är uppfyllda.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg.

13 § Bestämmelserna i 3–12 §§ gäller inte utländska fartyg.

7 kap. Skyddsverksamhet

1 § Redare och ombordanställda skall bedriva en på lämpligt sätt organiserad skyddsverksamhet.

Har ombordanställda en annan arbetsgivare än redaren, skall även en sådan arbetsgivare delta i skyddsverksamheten, där så lämpligen kan ske.

2 § På varje fartyg med minst fem ombordanställda skall bland dessa utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på annat fartyg, om det behövs. För skyddsombud bör ersättare utses.

Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller sådan ledamot av skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare.

Utan hinder av första stycket får sjöfartsverket, om förhållandena påkallar det, medge att ett eller flera skyddsombud i stället utses gemensamt för flera fartyg som har samme redare. Ett sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som ett annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.

3 § Har mer än ett skyddsombud utsetts på ett fartyg eller gemensamt för flera fartyg, skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.

4 § Skyddsombud företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. I detta syfte skall varje ombud inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall. Ombudet skall delta vid planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vid planering av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet. Ombudet skall vidare uppmärksamma att fartyget är vederbörligen bemannat.

Skyddsombud skall söka vinna arbetstagarnas medverkan i skyddsarbetet.

Redaren och de ombordanställda samt i förekommande fall annan arbetsgivare svarar gemensamt för att skyddsombud får erforderlig utbildning.

5 § Skyddsombud har rätt att fullgöra sina uppgifter under arbetstid med bibehållna ställningsförmåner. Ombud skall ges tillfälle att ombord disponera lämplig lokal eller annat utrymme som behövs för uppdraget.

6§ Redaren skall underrätta skyddsombud om förändringar av betydelse för skyddsförhållandena på fartyget.

Prop. 1987/88:3

Skyddsombud har rätt att ta del av de handlingar och erhålla de upplysningar i övrigt som behövs för ombudets verksamhet.

Vid tillsyn enligt denna lag skall tillsynsmyndighet tillställa skyddsombud avskrift av de skriftliga meddelanden som gäller fartyget i skyddsfrågor, om ej meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.

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

Om det är påkallat från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom en hänvändelse till befälhavaren, får ett skyddsombud avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Finner ett skyddsombud att ett förbud enligt 9 kap. 1 § överträds, får han avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

8§ Beslut av ett skyddsombud enligt 7 § gäller i fråga om ett fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

I andra fall än som avses i första stycket eller då fråga är om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning. Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som han bedömer vara större än den risk som har föranlett beslutet. Finns ombord skyddskommitté som sägs i 11 § skall befälhavaren, om tvingande hinder inte föreligger, höra kommittén innan han beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut.

9§ Beslut av ett skyddsombud enligt 7 § eller av befälhavaren enligt 8 § skall antecknas i skeppsdagboken eller, om någon sådan bok inte förs, antecknas särskilt. Av anteckningen skall framgå skälen till beslutet. Finns skyddskommitté ombord, skall i fråga om beslut enligt 8 § också antecknas vilken mening som kommittén har uttalat eller varför kommittén inte har kunnat höras.

Befälhavaren skall se till att sjöfartsverket genast underrättas om beslutet och skälen för detta genom telegram eller på liknande sätt.

10§ För skada till följd av en åtgärd som avses i 7 § är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

11§ På varje fartyg, vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer, skall finnas en skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté skall tillsättas även på annat fartyg, om de ombordanställda begär det.

I skyddskommitté kan även ingå företrädare för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén, som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare, utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar ej befälhavaren, maskinchefen eller ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare.

Utan hinder av första stycket får sjöfartsverket, om förhållandena påkallar det, medge att en skyddskommitté i stället utses gemensamt för flera fartyg som har samme redare. En sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som en annan skyddskommitté.

12 § Skyddskommittén skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall, verka för tillfredsställande skyddsförhållanden i fartygsarbetet och övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. I skyddskommittén skall behandlas frågor om de ombordanställdas hälsovård och om planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vidare andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet och frågor om upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön.

13 § Skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter.

Den som har utsetts till skyddsombud får inte ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av sitt uppdrag. När uppdraget upphör skall den som har innehaft det vara tillförsäkrad arbetsförhållanden och anställningsvillkor, vilka överensstämmer med eller är likvärdiga med dem som skulle ha rätt om han ej hade haft uppdraget.

14 § Den som bryter mot 13 § skall ersätta därav uppkommen skada. Vid bedömning om och i vad mån skada har uppstått skall hänsyn tas även till omständigheter av annan än rent ekonomisk betydelse. Om det är skäligt med hänsyn till skadans storlek eller andra omständigheter, kan skadeståndet sättas ned eller helt falla bort.

Är flera ansvariga för en skada, skall skadeståndsskyldigheten fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

15 § En avtalsuppsägning eller annan sådan rättshandling, som sker i strid mot vad som är stadgat i 13 §, är ogiltig.

Om ett skyddsombud gör gällande, att han med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har blivit uppsagd från sin anställning eller fått sina arbetsförhållanden eller anställningsvillkor försämrade, har han rätt att stå kvar i sin befattning under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan har prövats slutligt. På yrkande av redaren får dock domstol förordna att vad som har sagts nu inte skall äga tillämpning.

Har ett skyddsombud efter det att anställningen har upphört väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen är ogiltig enligt första stycket, får domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall få återgå i arbetet för tiden intill dess laga kraft ägande dom eller beslut föreligger. För den tid ett sådant förordnande gäller har skyddsombudet rätt till de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Vad som har sagts i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattning eller återgå i arbetet utesluter ej tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973:282).

16 § Den som vill fordra skadestånd enligt 14 § eller väcka talan som avses i 15 § skall underrätta motparten om sitt anspråk inom ett år och sex månader från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom sex månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd på vilken anspråket grundas.

Första stycket skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om anställningsförmåner enligt 5 §.

lakttas inte vad som föreskrivs i första eller andra stycket, är rätten till talan förlorad.

Prop. 1987/88:3

17 § Mål om tillämpningen av 13–15 §§ handläggs enligt lagen (1974:371) om rättegången i arbetstvister. I fråga om talan mot arbetstagare gäller dock vad som är föreskrivet om rättegång i allmänhet.

18 § I förhållande till redaren eller annan arbetsgivare vinner 4–10 och 13–17 §§ tillämpning när de som har utsett skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren eller ock befälhavaren om valet.

19 § Vad som sägs i 5 och 13–18 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt på ledamöterna av en skyddskommitté.

20 § Beträffande ett skyddsombud och sådan ledamot av en skyddskommitté, som har utsetts av de ombordanställda, äger lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen tillämpning som om han vore facklig förtroedeman utsedd av den lokala arbetstagarorganisation han tillhör. Detta gäller dock ej i den mån hans rättigheter enligt detta kapitel därigenom skulle inskränkas.

21 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen förordnar därom.

8 kap. Tillsyn

Tillsynsmyndigheter

1 § Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift i de hänseenden som behandlas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av sjöfartsverket, om inte lagen anger annat. Regeringen får förordna svensk utlandsmyndighet att utöva tillsyn utom riket.

I frågor som avser ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas i samverkan med arbetarskyddsverket.

2 § I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och ej för affärsdrift utövas tillsynen, i den mån regeringen inte bestämmer annat, av den myndighet under vars förvaltning fartyget står i samråd med sjöfartsverket.

3 § Regeringen får beträffande vissa slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord bestämma, att tillsyn skall utövas av särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

4 § Sjöfartsverket får uppdra åt sakkunniga att biträda vid tillsynsförrättningar eller att utom riket verkställa sådana förrättningar. Har en svensk utlandsmyndighet förordnats att utöva tillsyn av fartyg, får myndigheten utse sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utom riket eller att biträda vid sådana förrättningar.

5 § Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning skall lämnas tillräde till det fartyg som förrättningen avser. Han får där göra de undersökningar och ta de prov som han behöver och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord. För uttaget prov utgår ej ersättning.

Vid förrättningar skall såvitt möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att annan olägenhet uppkommer.

Prop. 1987/88:3

6 § Polismyndigheter, tullmyndigheter, hälsovårdsnämnder och läkare är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde och de upplysningar som de behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag.

7 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får förordna att undersökningar av fartyg och utrustning, som företas av en utländsk myndighet eller ett klassificeringssällskap, får godkännas som av svensk myndighet verkställda tillsynsförrättningar samt att certifikat som utfärdas efter en sådan undersökning har samma giltighet som av svensk myndighet utfärdade certifikat.

I fråga om utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning får sådana förordnanden om godkännande av undersökningar och giltighet av certifikat ges även när undersökningarna har utförts av andra sakkunniga.

Tillsynsförrättningar

8 § Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Mer ingripande förrättningar sker som besiktning, medan andra undersökningar sker genom inspektion. Besiktningar skall företas särskilt för att fastställa att ett fartyg är sjövärdigt, för att undersöka att ett fartyg är lämpligt att användas som passagerarfartyg eller för att bestämma dess minsta tillåtna fribord.

Tillsynsförrättningar kan ske planmässigt eller när särskild anledning förekommer.

Skall flera tillsynsförrättningar utföras på samma fartyg, skall de om möjligt ske samtidigt. Skall ett fartyg undersökas av ett klassificeringssällskap, som omfattas av ett förordnande enligt 7 §, skall förekommande förrättningar så långt det är möjligt samordnas med undersökningen.

9 § Varje fartyg, som byggs för en svensk beställare, skall undergå besiktning för att fastställa att det är sjövärdigt, innan fartyget får användas till sjöfart.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall sådan besiktning av fartyget äga rum, om sjöfartsverket inte finner det obehövligt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

10 § Ett fartyg, vilket undergått besiktning som sägs i 9 §, skall undergå särskild besiktning, om fartyget har genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten eller när sjöfartsverket annars finner särskilda skäl föreligga.

11 § Vid inspektion skall undersökas om de åtgärder har vidtagits som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om det är bemannat på betryggande sätt och om det eljest är i behörigt skick. Inspektion får göras mindre omfattande än som nu har sagts.

Ett fartyg skall undergå inspektion när en tillsynsmyndighet finner det påkallat.

12 § Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. Sådan inspektion skall, i vad avser förhållanden som omfattas av certifikat, begränsas till att granska av fartyget innehavda certifikat eller däremot svarande handlingar som sägs i 1 kap. 11 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

På framställning av myndighet i främmande stat får dock sjöfartsverket förordna om annan tillsynsförrättning än inspektion beträffande ett fartyg som är hemmahörande i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda certifikat eller annan handling som avses i denna lag eller i föreskrift som utfärdas med stöd av lagen.

13 § Närmare föreskrifter om tillsynsförrättningar meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av sjöfartsverket.

14 § Redaren och ägaren av ett fartyg ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag eller föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skall lämna eller låta lämna tillsynsmyndigheterna det bistånd de behöver vid tillsynsförrättningar och lämna varje upplysning som de begär vid sådana förrättningar.

15 § På anmodan av sjöfartsverket eller en annan myndighet som regeringen utser är redaren skyldig att föranstalta om undersökning av ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last eller att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen eller material vars inlastning är förestående men som ännu inte har kommit under redarens vård har lastägaren sådan skyldighet som redaren har enligt första stycket.

Underlåter någon som är skyldig därtill att efterkomma en anmodan enligt denna paragraf eller kan han inte underrättas om ett beslut med en sådan anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

I beslut med anmodan enligt denna paragraf får vite sättas ut.

16 § En redare eller annan som använder en viss produkt vid fartygsarbete eller som ha uppdragit åt någon annan att utföra ett visst sådant arbete är skyldig att på begäran av en tillsynsmyndighet lämna upplysning om vem som har levererat produkten eller utför arbetet.

17 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och om ersättning åt sakkunniga som enligt 4 § anlitas för tillsynsförrättningar. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

Undersökning enligt 15 § skall bekostas av den som ålagts att föranstalta om undersökningen eller att tillhandahålla prov för undersökningen, om inte myndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

18 § Ritningar till fartyg, som byggs eller byggs om för svensk räkning och som enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete börjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna sändas in snarast därefter.

Ritningar till utländskt fartyg, som har blivit svenskt och med anledning därav skall undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten, skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela de föreskrifter som behövs om granskning och godkännande av ritningar och om vilka ritningar som skall ges in. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i sådant klassificeringssällskap som omfattas av ett förordnande enligt 7 §.

19 § Redaren eller beställaren av ett fartyg skall se till att ritningar som avses i 18 § ges in till sjöfartsverket inom tid som kan vara föreskriven.

20 § På begäran av en beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsverket granska ritningar som avses i 18 § och avge det yttrande vartill granskningen ger anledning med hänsynt till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar rörande maskineri, utrustning eller särskild anordning ombord skall granskas även på framställning av en tillverkare.

21 § Varje svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och varje annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall ha tillsynsbok.

När en tillsynsförrättning har utförts, skall förrättningsmannen göra anteckning i tillsynsboken om förrättningen, om anmärkningar som har framkommit vid denna och om åtgärder som har vidtagits med anledning av anmärkningarna. Förrättningsmannen skall även underrätta sjöfartsverket och fartygets redare om det som har antecknats i tillsynsboken.

22 § Befälhavaren skall se till att fartygets tillsynsbok och de certifikat som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, såvitt hans rätt är beroende därav.

9 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 § Om det finns skälighet anledning att anta

1. att ett fartyg inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart,
 2. att fartyget i väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,
 3. att det inte är lastat eller barlastat på betryggande sätt,
 4. att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller
 5. att det inte är bemannat på betryggande sätt för den avsedda resan,
- får fartygets avgång eller vidare resa förbjudas tills rättelse har vidtagits. Är det endast fråga om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället dessas användning förbjudas tills rättelse har vidtagits.

Om det finns skäl原因 att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får även användningen av lokalen, processen, metoden eller ämnet förbjudas tills rättelse har vidtagits.

Fartygets avgång eller vidare resa får också förbjudas, om ett fartyg inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om ett fartyg saknar certifikat eller däremot svarande handling som fartyget skall ha enligt denna lag eller som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 10 eller 11 §.

2 § Förbud enligt 1 § får meddelas av sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser. Inom sjöfartsverket får förbud beslutas av chefen för den avdelning till vilken hör frågor om säkerheten på fartyg eller av andra tjänstemän som verket förordnar. Utom riket får förbud meddelas av svensk utlandsmyndighet som har förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Är fråga om ett förbud enligt 1 § andra stycket mot att använda en anordning för arbetet eller ett arbetsredskap, får det meddelas också av annan svensk utlandsmyndighet.

Beslutet skall innehålla uppgift om skälen för förbudet och ange de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Avskrift av beslutet skall genast tillställas redaren, befälhavaren och, om förbudet avser ett utländskt fartyg, diplomatisk eller konsulär representant för den stat där fartyget hör hemma.

3 § Innebär ett beslut enligt 1 § förbud mot ett fartygs avgång eller vidare resa och befinner sig fartyget inom riket, skall den som har meddelat förbudet genast anmäla detta till polismyndigheten. Denna skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra fartyget att avgå eller fortsätta resan.

Anmälan om beslutet skall göras även till tullmyndigheten och lotsmyndigheten. Dessa myndigheter skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig utom riket, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till denna myndighet.

4 § För att säkerställa ett förbud enligt 1 § andra stycket får den myndighet som meddelat beslutet förordna om försegling eller annan avstängning av en anordning eller lokal som är bristfällig. Ett sådant förordnande verkställs genom myndighetens försorg.

5 § Föreligger en brist som avses i 1 § men finns ej tillräckliga skäl att förbjuda fartygets avgång eller vidare resa eller att meddela förbud att använda en anordning för arbetet eller ett arbetsredskap; en lokal, en arbetsprocess eller arbetsmetod eller ett ämne, får en myndighet som enligt 2 § äger meddela ett förbud i stället förelägga redaren eller fartygets ägare att avhjälpa bristen inom viss tid, som skall anges i beslutet.

Ett föreläggande som avses i första stycket får meddelas i samband med ett förbud enligt 1 § rörande samma fartyg. I sådant fall skall föreläggandet omfattas av samma beslut som förbudet.

Underlåter någon att inom den förelagda tiden vidta en åtgärd som han enligt föreläggandet är skyldig att utföra eller kan han inte underrättas om beslutet utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

6§ I beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får vite sättas ut.

Prop. 1987/88:3

10 kap. Ansvarsbestämmelser

1§ Redaren eller ägaren av ett fartyg, vilken erhållit ett medgivande enligt 1 kap. 3§, döms till böter eller fängelse i högst ett år, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter något i medgivandet angivet villkor eller underlåter att enligt tredje stycket av samma paragraf sända underrättelse om de ändrade förutsättningarna för medgivandet.

Första stycket äger tillämpning även på befälhavaren, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har medverkat till att villkoret åsidosatts eller underrättelsen uteblivit.

2§ Används ett fartyg till sjöfart utan att ha certifikat eller däremot svarande handling som skall ha utfärdats för fartyget eller dess utrustning enligt denna lag eller vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 10 eller 11 §, eller används fartyget eller i förekommande fall dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett sådant certifikat eller en sådan handling, döms envar av redaren och befälhavaren till böter eller fängelse i högst sex månader, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit vad som skäligen har kunnat fordras av honom för att förhindra användningen.

Samma lag gäller, om ett fartyg används till sjöfart utan att vara försett med fribordsmärken som är föreskrivna för fartyget.

3§ Befälhavare eller maskinchef, som när han tillträder sin befattning ombord eller innan en resa påbörjas eller eljest uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter enligt 2 kap. 7 eller 8 §, 3 kap. 15 eller 16 § eller 4 kap. 6 §, döms till böter.

4§ Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet och utan att giltigt skäl föreligger tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion döms till böter.

5§ Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor, som har meddelats med stöd av 3 kap. 24 eller 26 §, döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 25, 27, 28 eller 29 §.

6§ Anställs den som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen av någon annan än redaren utan att sjöfartsverket har medgivit det, döms envar av redaren och befälhavaren till böter eller fängelse i högst sex månader, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat fordras av honom för att förhindra anställningen.

7§ Befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som gäller för fartyget i fråga om minimibesättning enligt 6 kap. 6§ eller bemanningsföreskrifter enligt 11 § i samma kapitel döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Sker förseelsen av oaktsamhet som inte är grov, döms befälhavaren till böter. Är förseelsen ringa är han dock fri från ansvar.

Om befälhavaren har begått en förseelse som avses i första stycket.

döms också redaren till böter eller fängelse i högst sex månader, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat fordras av honom för att hindra förseelsen. Till fängelse får dock dömas endast om underlåtelsen har skett uppsåtligen eller av grov oaktsamhet.

8 § Har befälhavare fattat ett beslut enligt 6 kap. 7 § men iakttas inte vad som sägs i 8 § i samma kapitel om anteckning av beslutet och underrättelse om detta, döms befälhavaren till böter.

9 § Tjänstgör någon uppsåtligen eller av oaktsamhet på ett fartyg som befälhavare, maskinchef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven för befattningen i minimibesättningsbeslutet eller bemanningsföreskrifterna, döms han till böter. Om han har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller en annan liknande händelse, är han dock fri från ansvar.

10 § Beordrar befälhavare arbete i strid mot ett beslut av skyddsombud enligt 7 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 8 § i samma kapitel föreligger och åsidosätts därmed uppenbart intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning, döms han till böter.

Blir vad som sägs i 7 kap. 9 § om anteckning av beslut och om underrättelse om sådana inte iakttaget, döms befälhavaren till böter.

11 § Underlåter redaren eller ägaren av ett fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet att se till att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

12 § Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar en myndighet oriktiga uppgifter för att få ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller en föreskrift som avses i 1 kap. 10 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Lämnas sådan oriktig uppgift av oaktsamhet som inte är grov, är straffet böter.

Lämnar någon i andra fall än som sägs i första stycket uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktiga uppgifter till en myndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 8 kap. 14 § andra stycket eller 16 § eller annars i fråga om en åtgärd som myndigheten har givit anvisning om, döms till böter.

13 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 8 kap. 19 § eller i fråga om medförande eller tillhandahållande av tillsynsbok och certifikat enligt 22 § i samma kapitel.

14 § Har ett förbud meddelats enligt 9 kap. 1 § mot ett fartygs avgång eller vidare resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra stycket av sagda paragraf, döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbudet till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller den som bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 9 kap. 5 §.

Om förbudet eller föreläggandet är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

15 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som ålagts honom med stöd av 11 kap. 5 §, döms till böter.

16 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när han är skyldig att göra detta på grund av särskild föreskrift, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

17 § Om ansvar för den som överträder vad som stadgas om tystnadsplikt i 11 kap. 7 § finns bestämmelser i 20 kap. 3 § brottsbalken.

18 § Ingen får dömas till straff enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1891:35 s. 1).

19 § Har vid ett brott som avses i detta kapitel en anordning eller ett ämne använts i strid mot ett förbud enligt 3 kap. 26 § eller 9 kap. 1 §, skall förverkande ske av egendomen eller dess värde, om ej denna rättsverkan är uppenbart obillig.

20 § Mål om ansvar eller om utdömande av vite för gärning som är belagd med straff i denna lag eller i föreskrift som har meddelats med stöd av lagen handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

11 kap. Övriga bestämmelser

1 § Har ett beslut som omfattar ett förbud som sägs i 9 kap. 1 § meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket, skall beslutet genast underställas verket och där prövas av chefen för den avdelning till vilken hör frågor om säkerheten på fartyg. Har ett sådant beslut meddelats inom sjöfartsverket av någon annan än denne chef, skall beslutet genast underställas honom. Beslut som skall underställas får inte överklagas.

Om ett beslut som avses i första stycket har meddelats av sjöfartsverket och inte skall underställas, får det överklagas hos kammarrätten genom besvär.

2 § Har ett beslut som avses i denna lag och som inte omfattar ett förbud som sägs i 9 kap. 1 § meddelats av en myndighet som ej är central förvaltningsmyndighet, får beslutet överklagas genom besvär hos sjöfartsverket.

Har beslutet meddelats av sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet, får det överklagas hos regeringen genom besvär. Ett provisoriskt beslut om minimibesättning får dock inte överklagas.

3 § Beslut som avses i denna lag gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som skall underställas får sjöfartsverket förordna, att beslutet tills vidare inte skall gälla.

4 § För att tillvarata arbetstagarnas intresse i ett ärende enligt denna lag får talan mot ett beslut enligt 1 eller 2 § föras av huvudskyddsombud eller, om sådant ombud ej finns, av ett annat skyddsombud. Talan får även föras av en arbetstagarorganisation i den mån saken rör medlemmarnas intresse, om det inte finns något skyddsombud och organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet.

5§ Om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns bestämmelser i sjölagen (1891:35 s. 1).

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen.

2. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

6§ Om skyldighet att anlita lots och om lotsavgift gäller vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

7§ Den som har utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté eller har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället för vad som sägs i första stycket bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100). I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

8§ Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får i fråga om fiskefartyg och fartyg som eljest är av särskild beskaffenhet meddela undantag från vad som sägs i denna lag och utfärda särskilda föreskrifter i de avseenden som lagen omfattar.

Denna lag träder i kraft den _____ då lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg skall upphöra att gälla.

Vid ikraftträdandet gällande föreskrift, som har meddelats med stöd av den äldre lagen, äger fortsatt giltighet och skall vid tillämpningen av den nya lagen anses ha meddelats enligt denna. Vad den nya lagen stadgar om straff för överträdelse av föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får dock icke leda till att överträdelse av föreskrift som nu sagts blir belagd med strängare straff än som gällde förut.

Förekommer i en lag eller någon annan författning en hänvisning till eller avses annars däri en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 58 och 59 §§ sjömanslagen (1973:282) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*58 §¹

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, *lagen* (1963:114) om semester, *lagen* (1965:719) om säkerheten på fartyg, *kungörelsen* (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till *lagen* den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, *semesterlagen* (1977:480), *lagen* (1983:000) om säkerheten på fartyg, *förordningen* (1983:000) om säkerheten på fartyg och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från första stycket.

59 §²

Har fartygets redare eller ägare helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till utlänning, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge, att denna lag helt eller delvis ej skall gälla. Medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl föreligger och *det visas*, att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag eller i kollektivavtal, som på arbetstagsidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt *lagen* (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl föreligger och *undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar* att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagsidan *har* slutits eller godkänts av *en* organisation, vilken är att anse som *en* central arbetstagarorganisation enligt *lagen* (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. *Innan ansökningen prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som företräder redare och ombordanställda.*

¹ Senaste lydelse 1975:739.

² Senaste lydelse 1976:591.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivande enligt första stycket, skall den som erhållit medgivandet eller fartygets befälhavare ofördröjligen underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. Myndigheten kan i sådant fall föreskriva andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för de anställdas skydd, återkalla det. Medgivande kan också återkallas, om däri föreskrivna villkor ej iakttages.

Denna lag träder i kraft den

Lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § arbetsmiljölagen (1977:1160) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 kap.

3 §¹

Lagen gäller ej

1. *skeppstjänst på andra fartyg*
än örlogsfartyg,

Lagen gäller ej

1. *fartygsarbete som avser andra*
fartyg än örlogsfartyg,

2. arbete som utföres i arbetsgivarens hushåll.

Bestämmelserna i 4 kap. och 5 kap. 5 § gäller ej arbete som utföres i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över hur arbetet är anordnat.

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 1980:428.

Lag om ändring i livsmedelslagen (1971:511)

Härigenom föreskrivs att 3 § livsmedelslagen (1971:511) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*3 §¹

Lagen gäller ej hantering av livsmedel i enskilt hushåll eller i kök i förskola *och* fritidshem med högst 2 avdelningar.

Lagen gäller ej hantering av livsmedel i enskilt hushåll eller i kök i förskola *eller* fritidshem med högst *två* avdelningar.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan förordna om undantag från lagens tillämpning i fråga om visst slag av livsmedel eller livsmedelstillsats.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan förordna om undantag från lagens tillämpning *på krigsmakten*.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan *också* förordna om undantag från lagens tillämpning *inom försvarsmakten och såvitt avser fartyg och luftfartyg*.

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 1979:458.

Sammanställning av remissyttranden över fartygsmiljöutredningens förslag

Samtliga remissinstanser som avgivit yttrande har antingen direkt tillstyrkt förslaget som helhet, såsom *rikspolisstyrelsen*, *hovrätten för Västra Sverige*, *socialstyrelsen*, *SJ*, *fiskeristyrelsen*, *kommerskollegium*, *generaltullstyrelsen*, *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Sveriges fiskares riksförbund*, *Sveriges redareförening* och *TCO*, eller indirekt accepterat det, såsom *riksåklagaren*, *kammarrätten i Jönköping*, *ÖB*, *chefen för marinen*, *försvarets materielverk*, *vägverket*, *sjöfartsverket*, *luftfartsverket*, *riksrevisionsverket*, *statens livsmedelsverk*, *arbetarskyddsstyrelsen*, *ILO-kommittén*, *SACO/SR*, *LO* och därigenom *Statsanställdas förbund*, *Svenska maskinbefälsförbundet* och *Svenska sjöfolksförbundet*.

Riksåklagaren, *arbetarskyddsstyrelsen*, *Sveriges redareförening* och *TCO* ser positivt på att förslaget medför att arbetsmiljölagstiftningen inom sjöfarten bringas till samma nivå som arbetsmiljölagstiftningen i övrigt. Även *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening* har samma inställning men anser det vara en mycket allvarlig brist att utredningen inte överfört arbetsmiljölagens centrala stadgande om de anställdas medinflytande på den egna arbetsmiljön till den nya sjösäkerhetslagen. *Sveriges redareförening* har också uppmärksammat att motsvarigheten till 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen saknas men menar att de anställdas inflytande i praktiken är tillgodosett så långt detta är möjligt.

Svenska maskinbefälsförbundet och *Svenska sjöfolksförbundet* har också starka invändningar mot att utredningens slutbetänkande inte innehåller något förslag beträffande förebyggande hälsovård för ombordanställda. *Maskinbefälsförbundet* framför vidare allvarliga erinringar mot att förslag saknas om skydd mot buller och vibrationer i bostadsmiljön ombord och vid hanteringen av hälso- och miljöfarligt gods. *Sjöfolksförbundet* påtalar i förnyat yttrande också behovet av straffsanktionerande regler när det gäller felaktigt hanterande av hälso- och miljöfarliga ämnen varhelst de finns ombord i fartyg. *Sveriges redareförening* å sin sida menar att hälsovårdsfrågor behandlas i sjömanslagen, mönstringsförordningen och i av socialstyrelsen utgivna föreskrifter liksom att tekniska frågor om exempelvis buller behandlas av sjöfartsverket och att det därför på dessa områden inte föreligger något behov att sjösäkerhetslagen som ramlag omfattar dessa frågor. Även *sjöfartsverket* kommenterar förhållandet att utredningen i sitt slutbetänkande inte behandlat arbetsmiljöfrågorna med den fullständighet som direktiven haft i sikte. Det får nu enligt verket ankomma på berörda myndigheter och parter, var och en inom sitt ansvarsområde, att gripa sig an och utveckla återstående områden. Emellertid påtalar verket – liksom *Sjöfolksförbundet* – behovet av att straffstadganden i lagen ges en utformning som bl. a. täcker från yrkeshygienisk synpunkt felaktigt förfarande med spill från farlig last. *Sjöfartsverket* tar också i sitt yttrande upp särskilda synpunkter om bemyndiganden att utfärda tillämpningsföre-

skrifter, om bemanning under varvsprovtur, om viss tillsynsfråga som ansluter till en ILO-konvention, om förverkande, om avgiftsbemyndigande och om storleksgränser när det gäller verkets bemyndigande att utfärda tillämpningsföreskrifter.

Flera remissinstanser har behandlat vissa principiella frågor av lagteknisk karaktär. *Riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, hovrätten för Västra Sverige, kammarrätten i Jönköping, SJ, riksrevisionsverket, LO* och därigenom *Statsanställdas förbund* samt *Sveriges redareförening* har exempelvis uttalat stöd för tekniken att arbetsmiljöföreskrifter för sjöfarten insorteras i lagen om säkerheten på fartyg. Flera av de nu nämnda ser också positivt på att utredningen förändrat dispositionen av sjösäkerhetslagen som en följd av detta och omarbetat texten så att jämförelse med motsvarande stadgande i arbetsmiljölagen underlättas.

Sjöfartsverket anför att den omarbetning utredningen gjort också vad gäller de delar av sjösäkerhetslagen som inte rör arbetsmiljön ombord inte har avsetts medföra någon ändring i sak jämfört med nuvarande lag. Enligt verket är det emellertid tveksamt om denna åtgärd har varit lämplig med hänsyn till de svårigheter som kan uppstå vid tolkning av de olika bestämmelsernas faktiska innehåll. *Sjöfartsverket* finner emellertid ingen anledning att motsätta sig de föreslagna ändringarna annat än vad gäller föreskrifter om lastmärke där verket vill återgå till nu gällande utformning.

Hovrätten för Västra Sverige anser att de föreslagna författningstexterna bör överarbetas språkligt och redaktionellt. *Riksåklagaren* vill göra förändringar i lagförslagets ansvarsbestämmelser medan *kammarrätten i Jönköping* föreslår att besvärreglerna i förslaget ändras så att kammarrätterna i vidgad omfattning kommer att överpröva beslut i regeringens ställe. *Kammarrätten* framför också synpunkter på förslagets regler om underställningsförfarandet inom *sjöfartsverket*.

Riksrevisionsverket vill gå ett steg längre än utredningen när det gäller att säkerhetslagen skall vara en ramlag, nämligen så att detaljerade bestämmelser flyttas från förordningen om säkerheten på fartyg till *sjöfartsverkets* tillämpningsföreskrifter. I anslutning till detta uttalar verket också att man inte, på det underlag som utredningen lämnar, kan bedöma de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag. Om man förfar med de detaljerade bestämmelserna på sätt verket föreslår, öppnas däremot möjlighet att bedöma kostnader m. m. i anslutning till det underlag som *sjöfartsverket* skall ta fram — enligt kungörelsen (1970:641) om begränsningar i myndigheternas rätt att meddela föreskrifter, anvisningar och råd — innan det meddelar tillämpningsföreskrifter. Även *sjöfartsverket* är inne på motsvarande tankegångar vad gäller att föra över ytterligare stadganden från förordning till tillämpningsföreskrifter.

Rikspolisstyrelsen och *arbetarskyddsstyrelsen* uttrycker tillfredsställelse med att förslaget utvidgar lagens tillämpningsområde till att omfatta alla som utför fartygsarbete och som medföljer fartyget vare sig de är ombordanställda eller endast tillfälligt arbetar för fartygets räkning.

Ingen remissinstans har direkt berört utredningens förslag att svenska fartyg som bare-boatuthyrs till utlandet kan undantas från sjösäkerhetslagens tillämpning och att lagen kan göras tillämplig på ett utländskt fartyg

som på motsvarande sätt hyrs till Sverige. *Svenska sjöfolksförbundet* har emellertid med skärpa avvisat förslaget att öppna möjlighet i sjösäkerhetslagen till att redaren i ett särskilt bildat bolag anställer den minimibesättning som tillhör däck- eller maskinpersonalen. *Svenska maskinförbundet* delar denna synpunkt genom att ställa sig bakom det särskilda yttrandet av experten Folke Havik. *Sveriges redareförening* å sin sida stryker under vikten av att ändringen i lagen genomförs.

Svenska sjöfolksförbundet upprepar sitt krav att arbetsledarna ombord inte skall kunna åta sig uppdrag som skyddsombud och aktualiserar också ånyo krav på förändring när det gäller skyddsombuds rätt att avbryta arbete ombord i vissa situationer. *Svenska maskinförbundet* preciserar också vissa krav i linje med vad man generellt anfört i sitt yttrande och då i samklang med det särskilda yttrandet av experten Folke Havik. *Sveriges redareförening* å sin sida går i vissa fall mot dessa synpunkter och pekar bl. a. på bredden i uppslutningen inom utredningen för vissa av utredningens förslag.

Flera remissinstanser tar upp frågor som har särskilt intresse för dem. Åtskilliga av dessa frågor är av sakkaraktär och har som sådana inte behandlats av utredningen.

ÖB konstaterar att utredningen inte behandlat förhållandena under krig, beredskap och s. k. skymningslägen och framhåller att sjösäkerhetslagen måste tillföras ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att få meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelser från denna lag.

Utredningens förslag beträffande behandlingen av örlogsfartyg accepteras av *ÖB*, *chefen för marinen* och *försvarets materielverk* medan *general-tullstyrelsen* bl. a. anser att tillsynen över efterlevnaden på örlogsfartyg av arbetsmiljölagen och tillämpliga stadganden i sjösäkerhetslagen bör utövas av försvaret i samråd med sjöfartsverket. I anslutning till denna synpunkt påtalar styrelsen att den föreslagna sjösäkerhetslagen inte lämnar klart besked om vilka bestämmelser som gäller för civila, icke-kommersiella statsfartyg och om i vilken omfattning den myndighet under vars förvaltning fartyget står kan meddela eftergift från dessa bestämmelser. Central förvaltningsmyndighet som är tillsynsmyndighet bör enligt styrelsen i princip ha samma rätt att meddela eftergifter beträffande sina fartyg som sjöfartsverket har beträffande handelsfartygen. *TCO* å andra sidan anser att undantaget från kravet på fartcertifikat för kustbevaknings fartyg bör övervägas ytterligare. *TCO* anser vidare att tillsynen av statsfartyg bör åvila sjöfartsverket och inte den myndighet under vars förvaltning fartyget står samt att tillsynsbok bör föras på varje bemannat kustbevakningsfartyg. *SACO/SR* överlämnar utan eget ställningstagande synpunkter från *skyddsingenjörssektionen inom Sveriges naturvetareförbund* innebärande krav på att sjöfartsverket skall ha ansvaret för tillsynen av egna och samtliga andra myndigheters båtar. *Försvarets materielverk* kan tillstyrka att kompletterande överväganden kommer till stånd beträffande om bestämmelser i sjösäkerhetslagen bör gälla för örlogsfartyg och i vissa fall ersätta motsvarande bestämmelser i arbetsmiljölagen. *Vägverket* anför vissa synpunkter beträffande omfattningen av området för inre fart och anser att vissa stadganden i lagen inte bör gälla för vägverkets färjor.

Utredningens förslag att ändra livsmedelslagen så att fartyg och luftfartyg kan undantas från lagens tillämpning tillstyrks av *statens livsmedelsverk*, såvitt gäller syftet med ändringen, samt av *Sveriges redareförening* vad gäller fartyg och *luftfartsverket* vad gäller luftfartyg. *Statens livsmedelsverk* framhåller därvid bl. a. att skäl talar mot att mer generellt undanta fartyg från livsmedelslagens tillämpning och föreslår en annan utformning av undantagsregeln. Livsmedelsverkets förslag skulle efter bemyndigande i livsmedelsförordningen öppna möjlighet för verket att ge dispens inte bara för livsmedelshantering i fartyg och luftfartyg utan också i andra fall där erfarenheten visat på onödiga praktiska svårigheter att tillämpa livsmedelslagstiftningen. Vad utredningen anfört beträffande tillsynen på fartyg av livsmedelshygienien ombord ställer sig livsmedelsverket tveksamt till. Tillsynen av livsmedelshantering ombord skall utövas av statens livsmedelsverk, länsstyrelsen och hälsovårdsnämnden – med den fördelning dem emellan som föreskrivs i livsmedelslagen och dess följdförfattningar – och detta bör enligt verket framgå av lagen om säkerheten på fartyg. *Sveriges redareförening* anser att regeringen bör ge det nu aktuella av utredningen föreslagna bemyndigandet till sjöfartsverket samt att detta utvidgade ansvarsområde för sjöfartsverket återspeglas i utredningens förslag till ny sjösäkerhetslag.

Fiskeristyrelsen och *Sveriges fiskares riksförbund* biträder utredningens förslag att sjöfartsverket i fråga om fiskefartyg får meddela undantag från sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetsförordningen och i stället utfärda särskilda föreskrifter.

Arbetskyddsstyrelsen anser att den tillsyn enligt sjösäkerhetslagstiftningen av mudderverk, pontonkranar och pråmar som i vissa fall åligger styrelsen och yrkesinspektionen i sjöfartsverkets ställe i anslutning till den nu aktuella revisionen av denna lagstiftning bör föras över till sjöfartsverket. Tillsynen av stuveriarbetet såväl i land som ombord, som arbetskyddsverket utövar med stöd av arbetsmiljölagen, skall enligt styrelsen naturligtvis kvarligga hos verket. Yrkesinspektionens möjlighet att i detta tillsynsarbete rikta förbud mot fartyget enligt sjösäkerhetslagstiftningen är dock enligt styrelsens mening inte ett nödvändigt instrument för yrkesinspektionen. Inspektionen kan i dessa fall påkalla ingripande från sjöfartsverket. *Svenska sjöfolksförbundet* har i förnyat yttrande med instämmande av *Svenska transportarbetareförbundet* bestämt avstyrkt dessa förslag till förändringar i gällande ordning. *Arbetskyddsstyrelsen* pekar också på en tolkningssvårighet när det gäller myndighetsprövningen om ett skyddsombud stoppar arbetet exempelvis på en polisbåt. *ILO-kommittén* konstaterar med tillfredsställelse att utredningen i sitt slutbetänkande i högre grad än i tidigare delbetänkanden sökt redovisa och analysera i vad mån gällande och föreslagna lagstiftning motsvarar bestämmelserna i såväl ratificerade som oratificerade ILO-konventioner samt att utredningen i sina förslag sökt tillgodose kraven enligt ratificerade konventioner. Kommittén påtalar likväl att ytterligare sådana insatser kring några konventioner bör göras i det fortsatta arbetet med sjösäkerhetslagen.

Svenska maskinbefälsförbundet påpekar att eftersom befälhavaren är att betrakta som ombordanställd enligt 1 kap. 6 § lagförslaget behöver denne

befattningshavare inte nämnas särskilt i 1 kap. 7 §. Förbundet påtalar vidare att maskinchefsbefattningen måste innebära ett arbetsgivaransvar vilket inte regleras tillfredsställande i sjösäkerhetslagen även om den föreslagna lagtexten i 2 kap. 8 § innebär en klar förbättring. *Sveriges fartygsbefälsförening* å sin sida önskar att det av lagtext eller kommentarer klart framgår att den föreslagna texten i 2 kap. 8 § ej inskränker befälhavarens övergripande ansvar för hela fartyget enligt sjölagen gentemot myndigheter, rederi och andra intressenter. *Sveriges redareförening* anser att skäl saknas att ytterligare framhålla åligganden för maskinchefens del vad gäller ansvaret beträffande fartygets säkerhet än vad som föreslagits av utredningen i 2 kap. 8 §.

Flera remissinstanser har tagit tillfället i akt och låtit sina yttranden innehålla en katalog av krav och önskemål vad gäller säkerhet och arbetsmiljö inom sjöfarten.

Lagrådsremissens lagförslag

1 Förslag till Fartygssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av internationella överenskommelser eller allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

Definitioner

2 § Vad som sägs i denna lag om redare skall gälla även den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

Första stycket gäller inte vid tillämpning av 5 kap. 12 §.

3 § Med *ombordanställd* avses i denna lag den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål.

Med *fartygsarbete* avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av någon som följer med fartyget.

Certifikat

4 § Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

5 § Certifikat utfärdas av sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får föreskriva att följande certifikat skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av sjöfartsverket:

1. Certifikat som utfärdas av en viss utländsk myndighet eller av ett visst svenskt eller utländskt klassificeringssällskap.

2. Certifikat som utfärdas av en annan sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning.

Prop. 1987/88:3

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, skall ha certifikat avseende något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

9 § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som skall finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för sjöfartsverket att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde skall ha annan omfattning än vad som följer av första meningen.

2 kap. Fartygs sjövärdighet

Sjövärdighet

1 § Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

Fartcertifikat

2 § Ett *fartcertifikat* är ett bevis att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt.

3 § Ett svenskt fartyg skall ha fartcertifikat, om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Sjöfartsverket får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 4 kap.

4 § Sjöfartsverket skall förklara ett fartcertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats så väsentligt att ändringen kan antas ha betydelse för sjövärdigheten,

2. fartyget eller dess utrustning har skadats på ett sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan inte avhjälps på det sätt som sjöfartsverket bestämmer,

3. någon annan omständighet har förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för fartygets sjövärdighet, eller

4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.

6 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

Prop. 1987/88:3

3 kap. Fartygs lastning

Lastning

1 § Ett fartyg får inte vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande annars sätts i fara.

Fribordsmärken

2 § För fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som befordrar passagerare eller gods skall sjöfartsverket fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte lustfartyg.

Sjöfartsverket får medge att ett fartyg används till sjöfart trots att fartygets minsta tillåtna fribord inte har fastställts.

3 § Varje fartyg för vilket minsta tillåtna fribord har fastställts skall på vardera sidan ha fribordsmärken som utvisar minsta tillåtna fribord.

4 § Ett fartyg får inte lastas djupare än som anges av dess fribordsmärken.

Fribordscertifikat

5 § Ett fribordscertifikat är ett bevis att ett fartygs fribordsmärken vid tillsyn har befunnits anbragta på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt.

6 § Ett fartyg som enligt 3 § skall ha fribordsmärken skall också ha ett fribordscertifikat.

7 § Sjöfartsverket skall förklara ett fribordscertifikat ogiltigt, om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett så väsentligt sätt att fribordet bör ändras,
2. fartyget inte är i betryggande skick såvitt rör något förhållande som har betydelse för certifikatets innehåll, eller
3. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn beträffande fribordsutmärkning.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får föreskriva att minsta tillåtna fribord får fastställas av ett visst svenskt eller utländskt klassificeringssällskap.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning.

10 § Bestämmelserna om fribordsmärken och fribordscertifikat gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

11 § För ett utländskt fartyg får som fribordscertifikat godtas en annan handling som anger fartygets minsta tillåtna fribord.

4 kap. Passagerarfartyg

Passagerarfartyg

1 § Med *passagerarfartyg* avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, samt
6. barn som inte har fyllt ett år.

Passagerarfartygscertifikat

2 § Ett *passagerarfartygscertifikat* är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra.

Det högsta tillåtna antalet passagerare skall bestämmas så, att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende skall fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

3 § Ett svenskt passagerarfartyg skall ha ett passagerarfartygscertifikat.

Ett utländskt passagerarfartyg skall ha ett certifikat eller en annan handling, som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

4 § Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om ett utländskt fartyg, motsvarande handling.

5 § Bestämmelserna i 2 kap. 4 § om ogiltigförklaring av fartcertifikat skall tillämpas även i fråga om passagerarfartygscertifikat.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda passagerarfartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

Bemanning

1 § Ett fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt.

Skyldigheter för befäl

2 § *Befälhavaren* skall se till att han har den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter beträffande säkerheten på fartyget.

Innan en resa påbörjas, skall befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart.

3 § *Maskinchefen* är ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar samt för fartygets brandsäkerhet.

Innan en resa påbörjas, skall maskinchefen se till att maskineriet med de anordningar som hör till detta är i behörigt skick, att brandskyddsanordningarna är klara till omedelbart bruk och att vad som behövs för maskineriets drift finns ombord.

Syn och hörsel

4 § Varje medlem av ett fartygs besättning skall ha så god syn och hörsel som hans uppgifter kräver.

Bestämmelser om hälsoundersökning av sjömän finns i 18–21 §§ mönstringslagen (1983:929).

Minimibesättning

5 § För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare skall fastställas det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i (*minimibesättning*).

På begäran skall minimibesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från någon annan.

6 § Ett fartyg för vilket minimibesättning skall fastställas enligt 5 § får inte framföras innan ett sådant beslut har meddelats.

Ett fartyg för vilket minimibesättning har fastställts får inte framföras, om inte besättningen har den storlek och den sammansättning i övrigt som anges i beslutet. Fartyget får inte heller framföras i annan fart än som anges i beslutet.

7 § Minimibesättning fastställs av sjöfartsverket.

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift skall minimibesättning fastställas av den myndighet som förvaltar fartyget, om inte regeringen föreskriver eller för särskilda fall beslutar annat. Myndigheten skall samråda med sjöfartsverket före beslutet.

8 § Innan sjöfartsverket meddelar ett beslut om minimibesättning, skall verket samråda med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

En myndighet som med stöd av 7 § andra stycket beslutar om minimibesättning skall före beslutet samråda med de organisationer som företräder de anställda inom myndigheten.

Sjöfartsverket och andra myndigheter som fastställer minimibesättning får meddela provisoriska beslut om minimibesättning utan att samråda med organisationerna. Sådana provisoriska beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet. Ett provisoriskt beslut gäller i högst två månader.

9 § Den myndighet som har meddelat ett beslut om minimibesättning får återkalla beslutet

1. om fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, eller

2. om andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats.

10 § Ett fartygs befälhavare får besluta att fartyget skall framföras trots att besättningen inte uppfyller kraven i beslutet om minimibesättning under förutsättning

att orsaken till att kraven inte uppfylls är att det inom besättningen har inträffat ett plötsligt sjukdomsfall eller någon annan oförutsedd händelse,

att bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, och

att den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

Beslutet får inte innebära att fartyget framförs i någon annan fart än som anges i beslutet om minimibesättning eller att detta beslut frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafister eller radiotelefonister.

Beslutet får inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit.

I ett beslut om minimibesättning får befälhavarens rätt att fatta beslut enligt första stycket inskränkas ytterligare.

11 § Innan befälhavaren fattar ett beslut enligt 10 § skall han samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet.

12 § Fartygets redare eller ägare skall anställa dem som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Om det finns särskilda skäl till det, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att sådan personal anställs av någon annan. Innan ett medgivande lämnas, skall samråd ske med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

Bemanningsföreskrifter

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i särskilda fall besluta att det för andra fartyg än dem som avses i 5 § skall gälla de föreskrifter om bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (*bemanningsföreskrifter*).

14 § Ett fartyg för vilket bemanningsföreskrifter gäller får framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna är uppfyllda.

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om syn- och hörselkraven enligt 4 § första stycket samt om hälsoundersökning och läkarintyg avseende dessa krav.

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller för särskilda fall besluta att minimibesättning skall fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 5 §.

17 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt om avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

Utländska fartyg

18 § Bestämmelserna i 5–17 §§ gäller inte utländska fartyg.

Bestämmelserna i 2 och 3 §§ gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

6 kap. Arbetsmiljön

1 § Vid fartygsarbete skall arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav, arbetets natur samt 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 en arbetstagare själv kan påverka sin arbetssituation.

2 § Fartygsarbete skall planläggas och anordnas så att det kan utföras i sund och säker miljö.

Fartyget skall vara så utformat och inrett att det är lämpligt från arbetsmiljösynpunkt.

3 § De arbetshygieniska förhållandena, bland annat såvitt avser luft, ljud, ljus och vibrationer, skall vara tillfredsställande.

Betryggande skyddsåtgärder skall vidtas mot skada genom väder eller sjö eller genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande.

4 § Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar skall vara så beskaffade och placerade och användas på ett sådant sätt att betryggande säkerhet ges mot ohälsa och olycksfall.

5 § Ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall får användas endast under förhållanden som ger betryggande säkerhet.

6 § Kan betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall vid fartygsarbete inte nås på annat sätt, skall personlig skyddsutrustning användas.

7 § Ett fartyg skall erbjuda de ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall i behövlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora och inredda och utrustade på lämpligt sätt.

8 § För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord skall sådana åtgärder vara vidtagna som behövs med hänsyn till antalet ombordanställda, fartygets beskaffenhet och den fart som det används i.

9 § Den kost som tillhandahålls de ombordanställda 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 tillräcklig mängd och av tillfredsställande beskaffenhet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för hantering av livsmedel finns i livsmedelslagen (1971:511).

10 § Bestämmelser om arbetstiden ombord finns i sjöarbetstidslagen (1970:105).

Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete finns i sjömanslagen (1973:282).

11 § Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

7 kap. Allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön

1 § Redaren och de ombordanställda skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

2 § Redaren och befälhavaren skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att någon som utför fartygsarbete utsätts för ohälsa eller olycksfall. De skall ägna uppmärksamhet åt att arbetet planläggs och anordnas så att en tillfredsställande arbetsmiljö skapas. Fartyget samt maskiner, redskap, skyddsutrustning och andra tekniska anordningar skall underhållas väl.

Den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att en arbetstagare utför arbete ensam skall beaktas.

Vad som sägs i denna paragraf om redaren skall gälla även annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

3 § Befälhavaren skall särskilt se till att ingen minderårig anlitas till fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall eller för överansträngning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling.

Med minderårig avses i denna lag den som inte har fyllt 18 år.

4 § Redaren skall se till att de som utför fartygsarbete får god kännedom om de förhållanden under vilka arbetet bedrivs och att de upplyses om de risker som kan vara förbundna med arbetet. Redaren skall förvissa sig om att arbetstagarna har den utbildning som behövs och vet vad de har att iakttä för att undgå riskerna i arbetet. Redaren skall även i övrigt ta hänsyn till en arbetstagares särskilda förutsättningar för arbetet.

Vad som sägs i första stycket om redaren gäller även annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

När fartygsarbete skall utföras med användande av personlig skyddsutrustning, svarar redaren för att lämplig sådan utrustning tillhandahålls, om inte någon annan arbetsgivare, hos vilken arbetstagaren är anställd, har åtagit sig detta ansvar.

5 § Redaren och andra arbetsgivare som samtidigt driver verksamhet på samma fartyg skall samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden på fartyget.

6 § Redaren är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på ett fartyg som är gemensamt arbetsställe för flera arbetsgivares anställda.

Om ett fartyg har tagits in på ett varv i Sverige, vilar ansvaret i stället på den arbetsgivare som svarar för varvsdriften. Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att ansvaret överläts på redaren.

I fråga om ett fartyg i svensk hamn vilar ansvaret för sådan samordning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning eller lossning på den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Ansvaret kan överlåtas till redaren.

Den som har ansvar enligt denna paragraf skall se till att skyddsåtgärder på fartyget samordnas. Övriga arbetsgivare och de som arbetar på fartyget eller annars för fartygets räkning skall följa de anvisningar som han lämnar i detta syfte.

7 § Befälhavaren skall se till att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod beskaffenhet medförs på fartyget. Han skall även ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

8 § När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, skall han genom befälhavarens försorg få behövlig kännedom om fartyget samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid fartygsolycka.

9 § De som utför fartygsarbete skall medverka till att åstadkomma en tillfredsställande arbetsmiljö. De skall följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Om en arbetstagare finner att ett visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa, skall han snarast underrätta en ansvarig arbetsledare eller ett skyddsombud. Arbetstagaren är fri från ersättningskyldighet för skada till följd av att han underlåter att utföra arbete i avvaktan på besked om det skall fortsättas.

10 § Vad som sägs i 7 kap. och i föreskrifter som meddelats med stöd därav skall iaktas i tillämpliga delar även i fråga om arbete som en arbetsgivare utför själv. Detsamma gäller när någon ensam eller när två eller flera för gemensam räkning yrkesmässigt driver verksamhet utan att ha någon arbetstagare anställd.

11 § Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar, överlåter eller upplåter en maskin, ett redskap, en skyddsutrustning eller någon annan teknisk anordning skall se till att anordningen erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall, när den avlämnas för att tas i bruk eller ställs ut till försäljning eller i reklamsyfte. De anvisningar som behövs för anordningens montering, användning och skötsel skall följa med vid avlämnandet. Anordningen skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

12 § Den som för användning på fartyg tillverkar, importerar eller överlåter ett ämne som vid sådan användning kan föranleda ohälsa eller olycksfall skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra eller motverka att

ämnets användning innebär risk från skyddssynpunkt. När ämnet avlämnas för att tas i bruk skall de anvisningar följa med som behövs för hanteringen. Ämnet eller förpackning, kärl eller liknande, som det förvaras i, skall vara tydligt märkt med de uppgifter som är av betydelse för att förebygga ohälsa och olycksfall.

13 § Den som installerar en anordning som avses i 11 § på ett fartyg skall se till att behövliga skyddsanordningar sätts upp och att i övrigt behövliga skyddsåtgärder blir vidtagna.

14 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

8 kap. Bemyndiganden att meddela föreskrifter om arbetsmiljön

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet och om allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön.

2 § Om det i fråga om fartygsarbete behövs från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva

1. att en arbetsprocess eller en arbetsmetod får användas endast efter tillstånd,

2. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § endast efter godkännande får användas eller avlämnas för att tas i bruk, varvid särskilda villkor får uppställas som förutsättning för godkännandet,

3. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § får användas endast efter godkännande eller under iakttagande av särskilda villkor.

Ett tillstånd eller ett godkännande kan förenas med villkor för användningen.

I anslutning till ett godkännande som avses i första stycket 2 får fastställas krav på att monterings- och bruksanvisning skall följa med när en anordning avlämnas för att tas i bruk.

Även utan samband med en föreskrift enligt första stycket får i den ordning som anges där föreskrivas om kontroll, provning och fortlopande tillsyn vid användning av en anordning som avses där samt om undersökning av de arbetshygieniska förhållandena i visst slag av verksamhet.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva

1. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § skall ha en skylt eller annan märkning, som upptar tillverkarens namn eller någon annan uppgift om anordningen,

2. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § eller en förpackning, ett kärl eller liknande, som ämnet förvaras i, skall vara märkt vid användningen,

3. att en förteckning skall föras över dessa anordningar eller ämnen.

I samma ordning får meddelas föreskrifter i fråga om installation av visst slag av anordning som avses i 7 kap. 11 §.

4 § Är det av särskild betydelse från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva förbud att i fartygsarbete använda en arbetsprocess, en arbetsmetod, en anordning som avses i 7 kap. 11 § eller ett ämne som avses i 7 kap. 12 §.

5 § Om ett visst slag av fartygsarbete innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i arbetet. Föreskrift får också meddelas om förbud att till arbetet anlita den som vid läkarundersökning har företett någon sjuklighet eller svaghet som gör honom särskilt mottaglig för en sådan risk.

6 § Om ett visst slag av fartygsarbete medför särskild risk för vissa grupper av arbetstagare, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att arbetet utförs av arbetstagare som tillhör en sådan grupp eller föreskriva att särskilda villkor skall gälla när arbetet utförs av sådana arbetstagare.

Om ett visst slag av fartygsarbete medför påtaglig risk för minderåriga arbetstagare, såsom olycksfall, överansträngning eller någon annan skadlig inverkan på deras hälsa eller utveckling, får i samma ordning förbud meddelas mot eller villkor föreskrivas för att minderåriga anlitas till ett sådant arbete.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att redare, andra arbetsgivare eller andra som avses i 7 kap. 10 § skall göra anmälan eller lämna uppgifter till myndighet eller förvara handlingar som har betydelse från skyddssynpunkt.

8 § Regeringen får föreskriva skyldighet för läkare att göra anmälan till myndighet om sjukdom som han får kännedom om i sin verksamhet och som kan ha samband med fartygsarbete.

9 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

9 kap. Skyddsverksamhet

1 § Redaren och de ombordanställda skall bedriva en skyddsverksamhet som är organiserad på lämpligt sätt.

Om någon annan än redaren är arbetsgivare för ombordanställda, skall även den arbetsgivaren delta i skyddsverksamheten, om det lämpligen kan ske.

2 § På ett fartyg med minst fem ombordanställda skall bland dessa utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på andra fartyg, om det behövs. Ersättare bör utses för varje skyddsombud.

Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller sådan ledamot av skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Ett sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som ett annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.

3 § Om fler än ett skyddsombud har utsetts på ett fartyg eller gemensamt för flera fartyg, skall ett av ombuden utses att vara huvudskyddsombud med uppgift att samordna skyddsombudens verksamhet.

4 § Ett skyddsombud företräder de ombordanställda i skyddsfrågor och skall verka för tillfredsställande skyddsförhållanden. Ombudet skall inom

sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall. Ombudet skall i detta syfte delta vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller av användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vid planering av andra åtgärder av betydelse för säkerheten i arbetet. Ombudet skall vidare övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.

Ett skyddsombud skall försöka vinna arbetstagarnas medverkan i skyddsarbetet.

Redaren och i förekommande fall andra arbetsgivare samt de ombordanställda svarar gemensamt för att skyddsombudet får behövlig utbildning.

5 § Ett skyddsombud har rätt att fullgöra sina uppgifter under arbetstid med bibehållna anställningsförmåner. Ombudet skall ges tillfälle att ombord disponera en lämplig lokal eller något annat utrymme som behövs för uppdraget.

6 § Redaren skall underrätta ett skyddsombud om förändringar av betydelse för skyddsförhållandena på fartyget.

Ett skyddsombud har rätt att ta del av de handlingar och få de upplysningar i övrigt som behövs för ombudets verksamhet.

Vid tillsyn enligt denna lag skall tillsynsmyndigheten tillställa ett skyddsombud kopia av de skriftliga meddelanden som gäller fartyget i skyddsfrågor, om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.

7 § Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får ett skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får ett skyddsombud avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om ett skyddsombud finner att ett förbud enligt 11 kap. 1 § överträds, får han avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

8 § Ett beslut av ett skyddsombud enligt 7 § gäller i fråga om ett fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

I andra fall eller då det är fråga om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning. Befälhavaren får beordra arbete mot skyddsombudets beslut endast om han finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som han bedömer vara större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut. Innan befälhavaren beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut, skall han höra skyddskommittén, om det finns en sådan ombord enligt 10 § första stycket och det inte föreligger tvingande hinder.

9 § För skada till följd av en åtgärd som avses i 7 § är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

10 § På ett fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer skall det finnas en skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté skall tillsättas även på ett annat fartyg, om de ombordanställda begär det.

I en skyddskommitté kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar inte befälhavaren, maskinchefen eller ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att en skyddskommitté utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. En sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som andra skyddskommittéer.

11 § Skyddskommittén skall planera och övervaka skyddsarbetet på fartyget. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall, verka för tillfredsställande skyddsförhållanden i fartygsarbetet och övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. Skyddskommittén skall behandla frågor om de ombordanställdas hälsovård och om planering som avser nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser eller arbetsmetoder ombord eller användning där av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall samt vidare andra åtgärder av större betydelse för säkerheten i arbetet och frågor om upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön.

12 § Ett skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter.

Den som har utsetts till skyddsombud får inte ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor med anledning av sitt uppdrag. När uppdraget upphör skall den som har haft det vara tillförsäkrad arbetsförhållanden och anställningsvillkor som överensstämmer med eller är likvärdiga med dem som skulle ha rätt om han inte hade haft uppdraget.

13 § Den som bryter mot 12 § skall ersätta därav uppkommen skada. Vid bedömande om och i vad mån skada har uppstått skall hänsyn tas även till omständigheter av annan än rent ekonomisk betydelse. Om det är skäligt med hänsyn till skadans storlek eller andra omständigheter, kan skadeståndet sättas ned eller helt falla bort.

Är flera ansvariga för en skada, skall skadeståndsskyldigheten fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

14 § En avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 12 § är ogiltig.

Om ett skyddsombud gör gällande att han med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har blivit uppsagd från sin anställning eller har fått sina arbetsförhållanden eller anställningsvillkor försämrade, har han rätt att stå kvar i sin befattning under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan har prövats slutligt. På yrkande av redaren får dock domstol förordna att vad som har sagts nu inte skall gälla.

Om ett skyddsombud efter det att anställningen upphört har väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen är ogiltig enligt första stycket, får domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall få återgå i arbetet för tiden till dess ett beslut eller en dom i frågan vunnit laga kraft. För den tid förordnandet gäller har skyddsombudet rätt till de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Vad som sägs i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattning eller återgå i arbetet utesluter inte tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973:282).

15 § Den som vill fordra skadestånd enligt 13 § eller väcka talan som avses i 14 § skall underrätta motparten om detta inom ett år och sex månader från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom sex månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på.

Första stycket skall tillämpas också i fråga om anspråk på anställningsförmåner enligt 5 §.

Iakttas inte vad som föreskrivs i första eller andra stycket, är rätten till talan förlorad.

16 § Mål om tillämpningen av 12–14 §§ handläggs enligt lagen (1974:371) om rättegången i arbetstvister. I fråga om talan mot arbetstagare gäller dock vad som är föreskrivet om rättegång i allmänhet.

17 § I förhållande till redaren eller annan arbetsgivare vinner 4–9 och 12–16 §§ tillämpning när de som har utsett skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren eller befälhavaren om valet.

18 § Vad som sägs i 5 och 12–17 §§ skall tillämpas också på ledamöterna av en skyddskommitté.

19 § Beträffande ett skyddsombud och sådan ledamot av en skyddskommitté som har utsetts av de ombordanställda skall lagen (1974:358) om facklig förtroendemanns ställning på arbetsplatsen tillämpas som om han vore facklig förtroendeman utsedd av den lokala arbetstagarorganisation han tillhör. Detta gäller dock inte i den mån hans rättigheter enligt detta kapitel därigenom skulle inskränkas.

20 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

10 kap. Tillsyn

Tillsynsmyndigheter

1 § Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (1971:511).

2 § Tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods utövas av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat. Myndigheten skall samråda med sjöfartsverket.

3 § Regeringen får besluta att en svensk utlandsmyndighet skall utöva tillsyn utanför Sverige. Regeringen får vidare föreskriva att tillsynen av vissa slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord skall utövas av en särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

4 § Sjöfartsverket får uppdra åt sakkunniga att biträda vid tillsynsförrättningar eller att verkställa sådana förrättningar utanför Sverige.

Om en svensk utlandsmyndighet har förordnats att utöva tillsyn av fartyg, får myndigheten utse sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige eller att biträda vid sådana förrättningar.

Tillsynsförrättningar

5 § Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar eller som inspektioner.

Besiktningar företas planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning företas även utom planen.

Besiktningar skall företas särskilt

för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg, och

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord.

Inspektioner företas när en tillsynsmyndighet finner det motiverat.

6 § Ett fartyg som byggs för en svensk beställare skall besiktigas innan det används till sjöfart för undersökning om det är sjövärdigt.

Om ett utländskt fartyg har blivit svenskt, skall sådan besiktning av sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövligt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

7 § Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas särskilt, om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Särskild besiktning kan också äga rum när tillsynsmyndigheten finner särskilda skäl till det.

8 § Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om fartyget är bemannat på betryggande sätt, och

om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

9 § Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller däremot svarande handlingar som sägs i 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

10 § Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget. Han får där göra de undersök-

ningar och ta de prov som han behöver och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna skall såvitt möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

11 § Polismyndigheter, tullmyndigheter, miljö- och hälsoskyddsnämnder samt läkare är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde och de upplysningar som de behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

När en tullmyndighet på begäran enligt första stycket medverkar vid tillsyn enligt denna lag, har tjänstemän vid tullverkets kustbevakning de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om tullverkets medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

Skyldigheter för redare m.fl.

12 § Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna varje upplysning som den begär vid sådana förrättningar.

13 § På anmodan av sjöfartsverket eller av annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka ämnen och material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Samma skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen och material, vars inlastning är förestående men som ännu inte har kommit under redarens vård, har lastägaren den skyldighet som åvilar redaren enligt första stycket.

En undersökning enligt första stycket skall bekostas av den som har ålagts att föranstalta om undersökningen eller att tillhandahålla prov för undersökningen, om inte myndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis skall ersättas av statsmedel.

Om någon underlåter att följa en anmodan enligt denna paragraf eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärderna på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

14 § En redare eller någon annan som använder en viss produkt vid fartygsarbete eller som har uppdragit åt någon annan att utföra ett visst fartygsarbete är skyldig att på anmodan av en tillsynsmyndighet lämna upplysning om vem som har levererat produkten eller utför arbetet. En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

Ritningar

15 § Om ett fartyg byggs eller byggs om för svensk räkning och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen skall

undergå någon annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ritningar till fartyget ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna sändas in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför skall undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.

16 § Ett fartygs redare eller beställare skall se till att ritningar som avses i 15 § ges in till sjöfartsverket inom den tid som anges där.

17 § På begäran av en beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsverket granska ritningar som avses i 15 § och avge det yttrande som granskningen ger anledning till med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar rörande maskineri, utrustning eller särskilda anordningar ombord skall granskas även på framställning av en tillverkare.

Tillsynsbok

18 § Ett svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och ett annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok.

När en tillsynsförrättning har utförts, skall förrättningsmannen i tillsynsboken anteckna förrättningen, anmärkningar som har framkommit vid förrättningen och åtgärder som har vidtagits med anledning av anmärkningarna. Förrättningsmannen skall även underrätta tillsynsmyndigheten och fartygets redare om det som har antecknats i tillsynsboken.

19 § Befälhavaren skall se till att fartygets tillsynsbok och de certifikat som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, om han behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Bemyndiganden

20 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får föreskriva att en tillsynsmyndighet har rätt att godta följande undersökningar som tillsynsförrättningar verkställda av en svensk myndighet:

1. Undersökningar av fartyg och utrustning som företagits av en utländsk myndighet eller ett klassificeringssällskap.
2. Undersökningar som företagits av en annan sakkunnig, om de bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning.

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynsförrättningar och om tillsynsböcker.

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och om ersättning åt sakkunniga som enligt 4 § anlitas för tillsynsförrättningar. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

23 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter som behövs om granskning och godkännande av ritningar och om vilka ritningar som skall ges in. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i ett klassificeringssällskap.

11 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Förbud

1 § Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får användningen av lokalen, processen, metoden eller ämnet förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat eller en motsvarande handling som fartyget skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

2 § Ett beslut enligt 1 § meddelas av sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet skall innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

3 § Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna.

Polismyndigheten skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på den.

Om fartyget står under tullkontroll, får tullmyndigheten inte tillåta det att avgå. Tullmyndigheten får också tillfälligt ta hand om registreringsbevis och liknande handlingar, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till myndigheten.

4 § För att säkerställa ett förbud enligt 1 § andra eller tredje stycket får den myndighet som har meddelat beslutet även besluta om försegling eller annan avstängning av en anordning eller lokal som är bristfällig. Ett sådant beslut verkställs genom myndighetens försorg.

5 § Om det föreligger en brist som avses i 1 § men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen inom viss tid.

Om den som har fått ett föreläggande inte åtlyder det eller om han inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med föreläggandet.

Vite

6 § I ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får vite sättas ut.

12 kap. Ansvarsbestämmelser

Påföljder

1 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra stycket av nämnda paragraf,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

2 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift med stöd av 1 kap. 7 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha certifikat eller däremot svarande handling som skall ha utfärdats för fartyget eller dess utrustning enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett certifikat eller en däremot svarande handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna fribordsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i minimibesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. en befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning enligt 5 kap. 5 § eller bemanningsföreskrifter enligt 5 kap. 13 §,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid mot 5 kap. 5 eller 13 §,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när han är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift.

3 § Till böter döms

1. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas.

2. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om minimibesättning enligt 5 kap. 5 § eller bemanningsföreskrifter enligt 5 kap. 13 §, om inte förseelsen är ringa,

3. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i strid mot 5 kap. 5 eller 13 §, om inte förseelsen är ringa,

4. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, maskinchef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i minimibesättningsbeslutet eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller en annan liknande händelse,

5. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget m. m. enligt 7 kap. 8 §,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

8. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5--7 §§,

9. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §,

11. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en myndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som myndigheten har givit anvisning om,

12. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts honom med stöd av 13 kap. 5 §.

4 § Bestämmelser om ansvar för den som överträder vad som sägs om tystnadsplikt i 13 kap. 9 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

5 § Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1891:35 s. 1).

6 § Har vid ett brott som avses i detta kapitel en anordning eller ett ämne använts i strid mot ett förbud enligt 8 kap. 4 § eller 11 kap. 1 § andra och tredje styckena, skall egendomen förklaras förverkad, om det inte är uppenbart oskäligt.

I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

Behörig domstol

7 § Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

13 kap. Övriga bestämmelser

Beslut

1 § Ett beslut enligt denna lag skall gälla omedelbart, om det inte föreskrivs något annat i beslutet eller den domstol eller myndighet som skall pröva en underställning eller ett överklagande förordnar annat.

Underställning och överklagande

2 § Har ett beslut om förbud enligt 11 kap. 1 § meddelats av en annan myndighet än sjöfartsverket, skall det genast underställas verket.

Ett beslut som skall underställas sjöfartsverket får inte överklagas. Detsamma gäller ett beslut som har meddelats inom sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen föreskriver, skall underställas någon inom verket.

3 § Ett beslut enligt denna lag som inte skall underställas någon får överklagas

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 5 kap. 12 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos kammarrätten i andra fall än som avses i 1 och 2.

Ett provisoriskt beslut om minimibesättning får inte överklagas.

4 § För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om ett sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Bemyndiganden m. m.

5 § Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns i sjölagen (1891:35 s. 1).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva skyldighet för redare och befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen,

2. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots och om lotsavgift.

Prop. 1987/88:3

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får be-
träffande fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet
meddela särskilda föreskrifter i de avseenden som lagen omfattar och i
enskilda fall medge undantag från lagens bestämmelser.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får med-
dela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelser från bestämmel-
serna i 6–9 kap. i denna lag. Föreskrifter som avser förhållandet mellan
enskilda eller som annars måste meddelas i lag får dock inte meddelas med
stöd av denna paragraf.

Sekretess

9 § Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts
till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja
eller utnyttja vad han under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om
yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekono-
miska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för
rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen
(1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är
skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas
verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988, då lagen (1965:719) om säkerhe-
ten på fartyg skall upphöra att gälla.

Bestämmelserna om preskription i 9 kap. 15 § i den nya lagen tillämpas
endast om den åtgärd som anspråket grundas på har företagits efter ikraft-
trädandet. I annat fall tillämpas bestämmelserna om preskription i 3 kap.
11 § sjätte stycket i den gamla lagen.

Beslut som har meddelats före ikraftträdandet överklagas enligt äldre
bestämmelser.

En föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen och som
gäller vid ikraftträdandet skall fortfarande gälla och vid tillämpning av den
nya lagen anses ha meddelats enligt denna. I fråga om påföljd för överträ-
delse av bestämmelser i lagen eller vad som har föreskrivits med stöd av
denna gäller äldre bestämmelser om dessa leder till lindrigare påföljd eller
frihet från påföljd.

Om det i en lag eller i en författning hänvisas till en föreskrift som har
ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskrif-
ten.

2 Förslag till Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105)

Prop. 1987/88:3

Härigenom föreskrivs att det i sjöarbetstidslagen (1970:105) skall införas en ny paragraf, 21 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelse från denna lag. Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får dock inte meddelas med stöd av denna paragraf.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Senaste lydelse av förutvarande 21 § 1975:729.

3 Förslag till Lag om ändring i livsmedelslagen (1971:511)

Prop. 1987/88:3

Härigenom föreskrivs att 4 § livsmedelslagen (1971:511) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning i fråga om vissa slag av livsmedel eller livsmedelstillsatser.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning på försvarsmakten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning på försvarsmakten *och såvitt avser fartyg och luftfartyg.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Senaste lydelse 1982:1081.

Lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § arbetsmiljölagen (1977:1160) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**3 §¹

Lagen gäller ej

1. *skeppstjänst på* andra fartyg än örlogsfartyg,
2. arbete som *utföres* i arbetsgivarens hushåll.

Lagen gäller ej

1. *fartygsarbete som avser* andra fartyg än örlogsfartyg,
2. arbete som *utförs* i arbetsgivarens hushåll.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

¹ Senaste lydelse 1982:674.

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1987-06-11.

Närvarande: justitierådet Mannerfelt, regeringsrådet Voss, justitierådet Broomé.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 21 maj 1987 har regeringen på hemställan av statsrådet Hultström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. fartygssäkerhetslag,
2. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),
3. lag om ändring i livsmedelslagen (1971:511),
4. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Lars Lindström.

Före remissbeslutet fick lagrådet av föredraganden en orientering om förslagens allmänna grunder.

Förslagen föranleder följande yttrande:

Förslaget till fartygssäkerhetslag

Lagrådet:

Rubriken

Enligt förevarande lagförslag skall i en mångfald avseenden normgivningen vara delegerad till regeringen eller lägre organ. Sålunda avses enligt ett flertal bestämmelser gälla bemyndiganden antingen för regeringen ensam eller för regeringen eller efter regeringens bemyndigande förvaltningsmyndighet (oftast sjöfartsverket) att meddela närmare föreskrifter i särskilt angivna ämnen. Bemyndigandena för regeringen är i en del fall annorlunda uppbyggda, nämligen så att lagen eller delar därav blir gällande för vissa fartygskategorier endast såvitt regeringen föreskriver det; av sistnämnda bemyndiganden är främst 1 kap. 1 § andra stycket och 9 kap. 20 § av intresse för det fortsatta resonemanget. Ett särskilt spørsmål uppkommer när det gäller den likartade föreskriften i 7 kap. 14 § men detta behandlar lagrådet under nämnda paragraf. En ytterligare variant representeras av 13 kap. 7 § och 8 § första meningen.

När normgivningsmakt delegeras är givetvis att uppmärksamma de gränser som enligt regeringsformen (RF) gäller för delegeringsmöjligheterna. Såvitt angår nu förevarande rättsområde är därvid företrädesvis av intresse att tillse att den normgivning som sker med stöd av lagstiftningens bemyndiganden inte kommer att beröra ämnen som faller inom det s.k. obligatoriska området, varvid särskilt regleringar av civilrättslig eller processrättslig natur kommer i blickfältet (8 kap. 2 § och 11 kap. 4 § RF).

Delvis har synpunkter av nu angiven art beaktats vid avfattningen av

förslaget till fartygssäkerhetslag, nämligen när det gäller det bemyndigande som i 13 kap. 8 § ges för regeringen att meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret (jfr förslaget till ändring i sjöarbetstidslagens 21 §). Där anges uttryckligen den begränsningen av bemyndigandets räckvidd, att föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag inte får meddelas med stöd av bemyndigandet; förebild för detta stadgande har varit 15 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297).

Som redan har antytts är det de föreslagna bestämmelserna i 1 kap. 1 § andra stycket, 9 kap. 20 § och 13 kap. 7 § som särskilt förtjänar uppmärksamhet i detta sammanhang. Enligt den första bestämmelsen kan regeringen göra i princip hela lagen tillämplig på örlogsfartyg och enligt den andra föreskriva att lagens 9 kap. skall gälla för utländska fartyg. Den tredje av bestämmelserna delegerar till regeringen (myndighet) att beträffande vissa slags fartyg meddela särskilda föreskrifter. Utnyttjas dessa bemyndiganden fullt ut, skulle – i strid mot RF – i delegationen komma att inbegripas vissa civilrättsliga föreskrifter i 9 kap., liksom en del processrättsliga regler i samma kapitel och i 13 kap.

Även om det kan förutsättas att regeringen, vid utnyttjande av de befogenheter som den i övrigt genom delegering här erhållit, utan uttrycklig föreskrift beaktar RF:s förut nämnda gränser, är det inte tillfredsställande om riksdagens bemyndigande är utformat så, att det enligt sina ordalag kommer att täcka regleringar som faller inom det obligatoriska lagområdet. I klarhetens intresse bör för bemyndigandena gälla en begränsning, motsvarande den som stadgats i 13 kap. 8 § andra meningen i förslaget.

För att uppnå angivet ändamål kan man tillgripa endera av två utvägar. Den ena är att i nyinsatta bestämmelser, som upptas i direkt anslutning till varje ifrågakommet bemyndigande, ge föreskrifter av samma innebörd som 13 kap. 8 § andra meningen. Den andra är att med räckvidd för hela lagen föreskriva – t.ex. i ett nytt tredje stycke i 1 kap. 1 § – att föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag inte får meddelas med stöd av lagens bemyndiganden. Den sistnämnda lösningen synes vara den enklaste. Med en föreskrift av det slaget kan 13 kap. 8 § andra meningen utgå.

1 kap.

1 §

Enligt förslaget skall lagen inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av internationella överenskommelser eller allmänt erkända folkrättsliga grundsatser. Bestämmelsen, som riktar sig till såväl myndigheter som enskilda, väcker frågan om Sveriges åtaganden enligt internationella överenskommelser kan göras gällande här även om de inte har införlivats med intern svensk rätt genom lagstiftning.

Grundlagberedningen berörde frågan i samband med den situation som föreligger när Sverige genom medlemskap i en mellanstatlig organisation har förbundit sig att följa organisationens beslut. För att ett sådant beslut skall bli bindande inom Sverige eller kunna åberopas av dem som är

underkastade svensk rätt fordras enligt beredningen en "transformering" till svensk lag eller författning (SOU 1972:15 s. 180, jfr s. 84 samt prop. 1973:90 bil. 3 s. 228 och 230). Kravet på införlivande har i detta hänseende numera indirekt kommit till uttryck i 10 kap. 5 § andra stycket RF i dess lydelse från och med den 1 januari 1986. I betänkandet Internationella överenskommelser och svensk rätt har motsvarande uppfattning uttryckts så att sådana bestämmelser i en internationell överenskommelse som berör myndigheternas eller enskildas handlande kräver en särskild statsrättslig akt vid sidan av den varigenom Sverige blir bundet av överenskommelsen för att göra dem tillämpliga här (SOU 1974:100 s. 47). Det har ifrågasatts om ståndpunkten att införlivande krävs är riktig för traktatmässiga förpliktelser av vad slag som helst, och det har ansetts inte uteslutet att ett visst utrymme finns för tillämpning av en internationell överenskommelse utan att denna har kommit till uttryck i en svensk författning (se 1LU 1961:38 s. 2 ff). Principen att införlivande krävs har emellertid slagits fast av de båda högsta domstolarna; se NJA 1973 s. 423 och 1981 s. 1205 samt RÅ 1974:61. Detta torde dock inte utesluta att en förpliktelse enligt en icke införlivad internationell överenskommelse i vissa fall skulle kunna beaktas inom Sverige. Sålunda har t. ex. i rättsfallet NJA 1984 s. 903 konventionsförpliktelser som inte införlivats med svensk lag ansetts understryka vikten av att Sverige vid tillämpningen av svensk lag inte godkänner utländska rättsliga åtgärder som tillkommit under förhållanden som är oförenliga med grundläggande principer för rättsordningen här i landet och tillika oförenliga med Sveriges åtaganden enligt konventionerna.

Någon begränsning i fråga om de internationella överenskommelser som avses har inte gjorts i förevarande paragraf. Lagen kan således enligt ordalydelsen åsidosättas med hänvisning till vilken som helst internationell överenskommelse. Uppenbarligen bör det dock endast bli fråga om en överenskommelse som är av relevans för säkerheten och miljön på fartyg.

Tekniken att i en lag helt allmänt hänvisa till internationella överenskommelser är ingen nyhet. Liknande hänvisningar finns t. ex. i sådana i detta sammanhang näraliggande lagar som lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (2 § femte stycket) och lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (11 kap. 3 §). I förarbetena till nämnda lagar framgår emellertid vilka internationella överenskommelser som avses (se prop. 1973:140 s. 141 och 152 samt prop. 1979/80:167 s. 137). Någon motsvarande vägledning för bedömningen av vilka överenskommelser som anses kunna föranleda undantag från tillämpningen av fartygssäkerhetslagen ges inte. I motiven till förevarande paragraf sägs endast att lagen i följande paragrafer innehåller en hel del undantag från tillämpningen när det gäller främmande fartyg och att sådana undantag kan följa även av andra föreskrifter liksom av konventioner och allmänt erkända folkrättsliga grundsatsar. Lagtextens uttryck "internationella överenskommelser" synes därför avse konventioner och motsvarande av regering- en ingångna avtal som reglerar behandlingen av utländska fartyg i de ämnen som omfattas av fartygssäkerhetslagen.

Enligt lagrådets mening bör allmänna hänvisningar till internationella överenskommelser undvikas såvitt möjligt. Lagrådet kan inte bedöma om

det utöver sådana överenskommelser som har införlivats med svensk rätt – och därmed täcks av lagtextens uttryck ”i den mån det är särskilt föreskrivet” – finns överenskommelser som inte har transformerats eller inkorporerats men likväl är av sådant slag att de skulle kunna utgöra hinder mot tillämpning av fartygssäkerhetslagen. Om så är fallet bör de anges i lagtexten, varvid ett införlivande genom inkorporering får anses ha skett. Det bör då också vid kungörandet upplysas var överenskommelserna är publicerade; jfr 14 § lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar.

Anges överenskommelserna endast i motiven, blir den rättsliga innebörden av lagtextens hänvisning oklar. Nära till hands kan ligga ett antagande att överenskommelserna får beaktas endast om en tillämpning av fartygssäkerhetslagen skulle vara oförenlig med såväl Sveriges åtaganden enligt överenskommelserna som med grundläggande principer för rättsordningen här i landet. Eftersom ett sådant beaktande enligt det ovan redovisade rättsfallet NJA 1984 s. 903 kan ske även utan en hänvisning till ”internationella överenskommelser”, torde emellertid hänvisningen – i förening med omnämmandet av de ifrågavarande överenskommelserna i motiven – inte fylla annan funktion än att fästa uppmärksamheten på de relevanta överenskommelserna. Det är i och för sig en vällovlig funktion men ger inte överenskommelserna den självständiga rättsverkan som de skulle få vid ett införlivande.

Om det finns bestämmelser i några för Sverige bindande internationella överenskommelser rörande säkerheten och arbetsmiljön på fartyg, vilka inte har transformerats genom fartygssäkerhetslagen eller på annat sätt införlivats med svensk rätt men som likväl anses böra gälla i stället för bestämmelser i fartygssäkerhetslagen, bör således enligt lagrådets mening dessa överenskommelser anges i lagtexten. Finns det inga sådana bestämmelser, bör hänvisningen till ”internationella överenskommelser” utgå.

6 §

Den föreslagna paragrafen får såvitt gäller punkt 1 anses syfta till överlåtelse till utländska subjekt av svensk förvaltningsuppgift. Som framgår av specialmotiveringen är frågan, om överlåtandet kan enligt 10 kap. 5 § tredje stycket RF delegeras till regeringen eller annan myndighet, beroende på om det rör sig om beslut i ”särskilda fall”. Enligt departementschefen skulle detta krav vara uppfyllt, när certifieringsuppgiften enligt fartygssäkerhetslagen överläts till vissa bestämda utländska subjekt. Tanken synes vara att överlåtandet skall avse utfärdande av viss typ av certifikat. I linje härmed anges i lagtexten att överlåtandet sker genom att regeringen (annan myndighet) får ”föreskriva” angående giltigheten av vissa certifikat, alltså genom ett normbeslut.

Enligt lagrådets mening ger emellertid lagtexten i 10 kap. 5 § tredje stycket RF och dess förarbeten vid handen att vad som kan delegeras till regeringen och annan myndighet endast är ett överlåtande i form av förvaltningsbeslut i enskilt fall och inte överlåtande genom normbeslut. Detta torde här i sin tur innebära att det enda som kan anförtros regeringen

eller annan myndighet är att besluta att visst utländskt subjekt får utfärda ett certifikat i ett konkret fall, alltså beträffande visst fartyg. (Se SOU 1984: 14 s. 89 och 94, prop. 1984/85:61 s. 17 och 30.)

Om regeringen (med rätt till subdelegation) skall få en befogenhet med nyss nämnd innebörd, måste lydelsen av 6 § jämkas så att ordet "föreskriva" byts ut mot "i särskilt fall besluta".

En sådan befogenhet skulle emellertid måhända utifrån praktiska överväganden vara av begränsat värde. Lagrådet vill därför väcka tanken att det direkt i lag överläts till angivna utländska rättssubjekt att utfärda vissa typer av certifikat. En sådan konstruktion är i överensstämmelse med 10 kap. 5 § tredje stycket RF. Lagrådet saknar underlag för att utarbeta behövliga bestämmelser härom.

Enligt punkt 2 kan vissa certifikat utfärdas av "annan sakkunnig". Bestämmelserna i 10 kap. 5 § tredje stycket RF medger inte att en förvaltningsuppgift överläts till utländsk fysisk person. För att punkt 2 skall kunna tillämpas i fråga om en fysisk person måste denne således vara svensk. Att förvaltningsuppgift kan överlämnas till enskild (svensk) individ framgår av 11 kap. 6 § tredje stycket RF. Det krav på stöd i lag som där uppställs när uppgiften innefattar myndighetsutövning får anses uppfyllt genom förevarande lagrum. Är avsikten att punkten 2 skall avse även utländsk inrättning torde detta böra utsägas i lagtexten.

3 kap.

8 §

Såvitt gäller den i lagrummet föreslagna möjligheten att till utländskt klassificeringssällskap överlåta befogenhet att fastställa minsta tillåtna fribord gör sig samma synpunkter gällande som de som lagrådet har anfört under 1 kap. 6 §.

5 kap.

Under rubriken anmärker departementschefen att det i 6 kap. 7 § sjösäkerhetslagen finns föreskrifter om anteckning av beslut av befälhavaren och om underrättelse om sådana beslut men att dessa regler inte behöver stå i lag utan kan meddelas av regeringen i form av verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 13 § första stycket 1 RF.

De ifrågavarande bestämmelserna är f. n. straffsanktionerade (10 kap. 11 § sjösäkerhetslagen). Det har vid föredragningen inför lagrådet upplysts, att avsikten har varit att också för framtiden straffbelägga överträdelser och att ta in behövliga straffbestämmelser i förordning. Härigenom blir det emellertid enligt lagrådets mening fråga om en sådan i förhållande till fartygssäkerhetslagens regler fristående förpliktelse som inte kan åläggas genom verkställighetsföreskrifter.

1 §

I denna paragraf sägs endast att ett fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt. Av specialmotiveringen framgår att vissa konkreta be-

stämmelser avses bli meddelade genom verkställighetsföreskrifter, dvs. av regeringen eller annan myndighet. Gäller det att med normer fylla ut en så allmänt hållen föreskrift som den i 1 §, kan man emellertid enligt lagrådets mening inte tala om verkställighetsföreskrifter. På förevarande område kan de utfyllande reglerna likväl beslutas av regeringen eller förvaltningsmyndighet, nämligen med stöd av ett bemyndigande enligt 8 kap. 7 § RF. Ett sådant bör alltså tas in bland bemyndigandereglerna i slutet av kapitlet.

2 §

Som framgår av vad lagrådet anför under 7 kap. 8 § föreslås att ett tredje stycke fogas till förevarande paragraf med det innehåll som i remissförslaget tagits in i 7 kap. 8 §.

13 §

Lagrådet (Mannerfelt och Broomé):

Det synes önskvärt att förevarande paragrafs förhållande till kapitlets 5 och 16 §§ kommer till klarare uttryck i lagtexten. Medan de två sistnämnda paragraferna går ut på att minimibesättning skall fastställas, är tanken med 13 § uppenbarligen att den skall ge stöd för meddelande av regler om bemanningen som skall gälla *andra* förhållanden än besättningens minimi-antal. För att utvisa detta kan man lämpligen ge paragrafen följande lydelse:

”Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i särskilda fall besluta att för fartyg, som inte enligt 5 § skall ha minimibesättning fastställd, skall gälla andra krav i fråga om bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (*bemanningsföreskrifter*).”

15 §

Lagrådet:

Paragrafen upptar ett bemyndigande för regeringen och myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. hälsoundersökning avseende syn- och hörselkrav för besättningsmedlemmar. Någon bestämmelse som straffbelägger vägran att låta undersöka sig föreslås inte i själva lagen, och det får förutsättas att bemyndigandet inte skall utnyttjas för en sådan straffregel i en förordning. I själva verket torde avsikten vara att de tilltänkta föreskrifterna i första hand har arbetsgivaren som adressat. Under sådana förhållanden får bemyndigandet anses godtagbart från grundlagssynpunkt. Angående den närmare problematiken härvidlag och skälen för nyss gjorda konstaterande hänvisas till lagrådets yttrande under 8 kap. 5 §; vad som anförs där har i huvudsak giltighet också för det nu aktuella bemyndigandet.

Den ombordanställdes kännedom om fartyget samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid en olycka torde inte i första hand avse att säkra en tillfredsställande arbetsmiljö vid fartygsarbete. Sådan kännedom måste anses nödvändig för sjösäkerheten i vidsträckt bemärkelse. Paragrafens placering i 7 kap., som har rubriken Allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön, är ägnad att undanskymma detta förhållande och ge intrycket att bestämmelsen om befälhavarens skyldighet i detta avseende väsentligen är en arbetsmiljöfråga. Motsvarande bestämmelse i sjösäkerhetslagen är intagen i 9 kap. 15 § tillsammans med bestämmelserna om befälhavarens och maskinchefens särskilda åligganden. Enligt lagrådets mening är bestämmelsens placering inte endast en redaktionell fråga. Den bör bestämmas med beaktande av den framskjutna plats som sjösäkerheten har i fartygssäkerhetslagen. Lagrådet föreslår därför att den placeras som ett tredje stycke i 5 kap. 2 §. Samtidigt synes ordet "fartygsolycka" böra ändras till "sjöolycka" (jfr förslagets 2 kap. 1 § och 4 kap. 1 § andra stycket).

Om förslaget godtas, synes det lämpligt att kapitlets 9 § delas upp på två paragrafer så att dess första stycke blir 8 § och dess andra 9 §. Härigenom undviks en omnumrering av kapitlets efterföljande paragrafer och konsekvensändringar i andra kapitel, förutom 12 kap. till vilket lagrådet återkommer.

14 §

I paragrafen har regeringen bemyndigats att i fråga om utländska fartyg förordna om tillämpning – helt eller delvis – av kapitlets bestämmelser. Bland dessa finns emellertid en av civilrättslig natur, nämligen bestämmelsen i 9 § andra stycket om arbetstagares frihet från ersättningsskyldighet vid underlåtenhet att utföra farligt arbete. RF medger inte att tillämpligheten av en sådan bestämmelse görs beroende av regeringens förordnande (jfr vad som anförts under lagens rubrik). Lagrådet vill för sin del ifrågasätta, om inte bestämmelserna i 9 § andra stycket – som enligt vad lagrådet föreslår under 7 kap. 8 och 9 §§ ensamma bör bilda 9 § – direkt i lag kan förklaras gälla också utländska fartyg. 14 § kan i så fall få följande lydelse: "Bestämmelserna i detta kapitel gäller utom i fråga om 9 § inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det." Paragrafen skall läsas tillsammans med 1 kap. 1 §, som anger den yttre ramen för fartygssäkerhetslagens tillämplighet i fråga om bl.a. utländska fartyg.

8 kap. 5 §

Enligt remissförslaget bemyndigas regeringen och myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva om läkarundersökning av dem som sysselsätts eller skall sysselsättas i fartygsarbete som innebär risk för ohälsa eller

olycksfall. Bemyndigandet gäller i och för sig ett ämne som är delegeringsbart enligt 8 kap. 7 § RF. Av 2 kap. RF följer emellertid att föreskrifter som begränsar vissa rättigheter likväl får meddelas endast genom lag. En av dessa rättigheter är det i 2 kap. 6 § uppställda skyddet för enskilda gentemot det allmänna mot påtvingat kroppsligt ingrepp.

Med kroppsligt ingrepp enligt nämnda grundlagsbud torde avses även läkarundersökning (se t. ex. prop. 1975/76:209 s. 147). Det är däremot tveksamt, om sådan läkarundersökning som åsyftas i förevarande 5 § skall anses vara påtvingad.

Överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 5 § är belagd med bötesstraff i 12 kap. 3 § 8. Innebörden härav har inte belysts i remissprotokollet. Lydelsen av 8 kap. 5 § första meningen kan ge intryck av att straffsanktionen riktar sig mot en arbetstagare som inte efterkommer en föreskrift om läkarundersökning. Förarbetena till 3 kap. 15 § arbetsmiljölagen (jfr straffbestämmelsen i 8 kap. 2 § andra stycket 2 samma lag), vilken paragraf har stått modell för 8 kap. 5 § förslaget till fartygssäkerhetslag, ger emellertid vid handen att föreskrifterna om läkarundersökning – och därmed också anknytande straffsanktion – avses rikta sig enbart mot arbetsgivaren och således ålägger denne att se till att angivna läkarundersökningar av arbetstagarna kommer till stånd (prop. 1976/77:149 s. 297).

Någon straffsanktionerad skyldighet för arbetstagarna att genomgå läkarundersökning kan alltså med denna tolkning inte föreskrivas med stöd av 8 kap. 5 §. Inte heller något annat offentligrättsligt maktmedel torde kunna riktas mot den som inte följer arbetsgivarens anmaning att undersöka sig. Är läkarundersökning ett villkor för nyanställning, kan knappast bli tal om tvång mot den som hellre avstår från anställningen än underkastar sig stipulerad undersökning. Riktas begäran om undersökning mot den som redan är anställd, kan konsekvensen av en vägran i allmänhet endast bli att han inte kan tilldelas viss ny arbetsuppgift respektive att han omplaceras till annan uppgift. Det kan synas något långsökt att med hänsyn till sådana verkningar beteckna föreskrifterna om läkarundersökning som bestämmelser om "påtvingat" kroppsligt ingrepp. Så har lagstiftaren tydligen inte heller sett saken vid tillkomsten av motsvarande reglering i arbetsmiljölagen. Lagrådet anser sig därför från konstitutionell synpunkt kunna godta den föreslagna delegationsregeln. Till förtydligande av lagtextens innebörd i det hänseende som diskuterats ovan föreslås emellertid att 5 § första meningen formuleras enligt följande: "Om ett visst — — föreskriva om skyldighet att föranstalta om läkarundersökning — — i arbetet."

9 §

Enligt detta lagrum har tillämpningen av bestämmelserna i kapitlet på utländska fartyg gjorts beroende av regeringens förordnande. Det är emellertid att märka att samtliga bestämmelser utgörs av bemyndiganden för i första hand regeringen att meddela föreskrifter av angivet slag. Inom ramen för dessa bemyndiganden kan regeringen begränsa tillämpningsområdet för de föreskrifter som utfärdas till att gälla svenska fartyg. För detta

behövs inte någon extra delegationsbestämmelse. Lagrådet föreslår därför att 9 § utgår såsom överflödig.

Prop. 1987/88:3

9 kap.

Under rubriken har i remissen anförts att vissa bestämmelser om anteckning av beslut och om underrättelse av beslut, vilka nu återfinns i sjösäkerhetslagen, för framtiden kan meddelas av regeringen som verkställighetsföreskrifter. Tanken är, har det upplysts inför lagrådet, att överträdelse av bestämmelserna skall vara straffbelagda. Av skäl som lagrådet för liknande fall har angett under rubriken till 5 kap. kan emellertid under sådana förhållanden bestämmelserna inte utfärdas som verkställighetsföreskrifter.

10 kap.

4 §

I paragrafen regleras vilka som i egenskap av sakkunniga får ges uppdrag att verkställa eller biträda vid tillsynsförrättningar utanför Sverige. I paragrafens första stycke avses det fallet att sjöfartsverket ger uppdraget och andra stycket gäller det fallet att uppdraget ges av svensk utlandsmyndighet som förordnats att utöva tillsyn.

Något hinder mot en reglering av angiven innebörd kan, till följd av 11 kap. 6 § tredje stycket RF, inte möta så länge uppdrag ges till svensk medborgare eller annat svenskt rättssubjekt. Utländskt rättssubjekt kan ifrågakomma för sådant uppdrag endast inom den ram som föreskrivs i 10 kap. 5 § tredje stycket RF som gäller dels överlåtelse av förvaltningsuppgift till utländska rättssubjekt, dels delegation i sådan fråga varvid i sistnämnt fall föreskrivs att delegerad beslutanderätt kan avse endast särskilda fall. Av stadgandet följer att utländsk fysisk person därvid inte kan komma i fråga. Nu angivna begränsningar beträffande urvalet av sakkunniga torde böra komma till uttryck i paragrafen (jfr vad lagrådet anført under 1 kap. 6 §).

I sammanhanget bör erinras om det krav på kvalificerad majoritet inom riksdagen som enligt 10 kap. 5 § tredje stycket RF gäller i fråga om överlåtelse som avser myndighetsutövning.

I enlighet med vad lagrådet anför i anslutning till 22 § bör paragrafen kompletteras med en regel motsvarande 1 kap. 22 § första stycket sjösäkerhetsförordningen.

7 §

I andra stycket anges att särskild besiktning också kan äga rum när tillsynsmyndigheten finner särskilda skäl till det. Detta torde emellertid följa redan av föreskriften i 5 § andra stycket andra meningen. Till undvikande av dubblyr bör 7 § andra stycket utgå ur förslaget.

Vad som föreslås i paragrafen om att undersökningar företagna av vissa rättssubjekt får godtas som tillsynsförrättningar enligt fartygssäkerhetslagen torde i realiteten komma att innebära att förvaltningsuppgift överlämnas till de angivna rättssubjekten. I den mån överlåtelse skall få göras till utländskt subjekt, bör detta — mot bakgrund av föreskrifterna i 10 kap. 5 § tredje stycket RF — uttryckligen framgå av lagtexten. Avsikten torde vara att undersökningar av, förutom utländsk myndighet, i vart fall utländskt klassificeringssällskap skall kunna legitimeras.

I övrigt gör sig beträffande 10 kap. 20 § samma synpunkter gällande som i fråga om 1 kap. 6 §. Lagrådet hänvisar till vad som har anförts under detta lagrum.

Det kan tilläggas att uppgiften att undersöka fartyg och utrustning med verkan som tillsynsförrättning torde innefatta myndighetsutövning. För att överlåtelse till utländskt subjekt skall få äga rum krävs därför att riksdagen fattar beslut i den kvalificerade ordning som för detta fall anges i 10 kap. 5 § tredje stycket RF.

22 §

I bestämmelsen, som i denna del överensstämmer med gällande lag, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bl. a. att meddela föreskrifter om ersättning åt sakkunniga som enligt 4 § anlitas för tillsynsförrättningar. Med stöd av bemyndigande i 1 kap. 16 § sjösäkerhetslagen har i 1 kap. 22 § första stycket sjösäkerhetsförordningen föreskrivits, att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall utge ersättning åt ifrågavarande sakkunniga.

Bestämmelsen i sjösäkerhetsförordningen får anses vara en föreskrift om enskildas ekonomiska förhållanden inbördes. En sådan föreskrift måste meddelas genom lag (8 kap. 2 § RF). Lagrådet vill därför, om den nuvarande regleringen skall behållas, föreslå att en regel motsvarande 1 kap. 22 § första stycket sjösäkerhetsförordningen införs i lagen, exempelvis i 4 § i förevarande kapitel. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om ersättning åt sakkunniga kan då utgå.

11 kap.

5 §

Lagförslagets regler om arbetsmiljön har utformats efter mönster från arbetsmiljölagen. Sistnämnda lag innehåller i 7 kap. regler om tillsynen av lagens efterlevnad. Lagförslagets motsvarande regler finns främst i dess 10 och 11 kap.

Vid en jämförelse mellan arbetsmiljölagen och förslaget finner man att parallellitet inte föreligger i ett hänseende som torde kunna vara sakligt ganska betydelsefullt.

Vad som därvid åsyftas är att 7 kap. 7 § arbetsmiljölagen ger betydligt större möjligheter att ingripa med förelägganden beträffande arbetsmiljön

än den föreslagna 11 kap. 5 §. Sålunda kan yrkesinspektionen enligt arbetsmiljölagen ge föreläggande gentemot alla som har skyddsansvar, medan 11 kap. 5 § bara avser redaren och ägaren. Vidare avser 11 kap. 5 §, såvitt nu är i fråga, bara förelägganden att avhjälpa brister i den fysiska arbetsmiljön. Arbetsmiljölagen ger däremot exempelvis möjlighet till förelägganden, om samordningsansvaret vid gemensamma arbetsställen försummas eller om den samordningsansvariges anvisningar inte följs av dem som annars är sysselsatta på arbetsstället.

Den nu berörda olikheten mellan de båda regelsystemen torde närmare besett innebära att flera regler i fartygssäkerhetslagen till skydd för arbetsmiljön har lämnats osanktionerade. Ett sätt att fylla denna lucka kan måhända vara att fullfölja parallelliteten mellan arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen genom att, efter mönster av 7 kap. 7 § arbetsmiljölagen, införa ett nytt andra stycke i förevarande paragraf av t. ex. följande lydelse:

”Gentemot den som har skyddsansvar enligt 7 kap. 2–13 §§ får en myndighet som avses i 2 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna i 6 och 7 kap. eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. skall efterlevas.”

Det nuvarande andra stycket i paragrafen får i så fall placeras som ett tredje stycke.

Med en reglering av nu nämnd innebörd skulle straffbestämmelsen i 12 kap. 1 § 3 komma att avse även den som bryter mot förelägganden som har meddelats med stöd av det skisserade nya stycket. Det överensstämmer med regleringen i arbetsmiljölagen (8 kap. 1 §).

12 kap.

3 §

Vad lagrådet har föreslagit under 5 kap. 2 § och 7 kap. 8 § föranleder ändringar i förevarande paragraf. Det synes mest lämpligt att vad som sägs i punkt 6 flyttas till en ny punkt 2, givetvis med hänvisning till 5 kap. 2 § tredje stycket, och att efterföljande punkter numreras om.

Övergångsbestämmelserna

I fjärde stycket andra meningen föreskrivs enligt förslaget att i fråga om påföljd för överträdelse av bestämmelser i lagen eller vad som har föreskrivits med stöd av denna äldre bestämmelser gäller, om dessa leder till lindrigare påföljd eller frihet från påföljd. En hänvisning i motiven till 2 kap. 10 § första stycket RF låter förstå att bestämmelsen syftar på gärningar som har begåtts före den nya lagens ikraftträdande. I så fall är den emellertid överflödigt, eftersom tillämpliga regler om ny strafflags förhållande till äldre lag med i sak samma innehåll finns i 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken. Inriktningen på äldre gärningar framgår inte heller av själva lagtexten. Bestämmelsens föregångare i fartygsmiljöutredningens förslag synes också ha fyllt en annan funktion. I anslutning till bestämmelsen om att vissa äldre föreskrifter vid tillämpningen av den nya

lagen skall anses ha meddelats enligt denna (se förevarande stycke första meningen) uttalas sålunda att man genom ett tillägg måste se till att inte straffbestämmelser i den nya lagen blir tillämpliga på överträdelser av sådana äldre föreskrifter som tidigare bestraffades lindrigare eller inte föranledde straffpåföljd (Ds K 1982:3 del II s. 174). Här torde åsyftas även överträdelser som begås efter den nya lagens ikraftträdande. En övergångsbestämmelse med denna innebörd — som också lägrådet kan finna motiverad — kan erhållas, om andra meningen formuleras enligt följande: "I fråga om påföljd för överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen gäller dock alltid äldre bestämmelser, om dessa leder till lindrigare påföljd eller frihet från påföljd."

Övriga lagförslag

Lagrådet:

Förslagen lämnas utan erinran.

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
1. Fartygssäkerhetslag	2
2. Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)	28
3. Lag om ändring i livsmedelslagen (1971: 511)	30
4. Lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)	31
5. Lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160)	32
6. Lag om ändring i lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	33
7. Lag om ändring i mönstringslagen (1983: 929)	34
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 augusti 1987	35
1 Inledning	35
2 Allmän motivering	36
2.1 Bakgrund	36
2.2 Behovet av åtgärder	38
2.2.1 Arbetsmiljön på fartyg	38
2.2.2 Tillämpning av utländsk lagstiftning på svenska fartyg och svensk lagstiftning på utländska fartyg	39
2.2.3 Arbetsmiljöbestämmelsernas tillämplighet på olika arbetstagare	40
2.2.4 Arbetsgivare för minimibesättning	41
2.2.5 Asbesthantering	44
2.2.6 Livsmedelslagstiftningen	45
2.2.7 Överklagande	46
2.2.8 Övriga frågor	49
2.3 Den lagtekniska lösningen	49
3 Upprättade lagförslag	51
4 Specialmotivering	52
4.1 Förslaget till fartygssäkerhetslag	52
4.2 Förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen	129
4.3 Förslaget till lag om ändring i livsmedelslagen	130
4.4 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen	130
4.5 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen	130
4.6 Förslaget till lag om ändring i vattenföroreningslagen	130
4.7 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen	131
5 Hemställan	131
6 Beslut	131

Bilagor

1 Sammanfattning av fartygsmiljöutredningens betänkande	
Ny Sjösäkerhetslag	132
2 Fartygsmiljöutredningens lagförslag	134
3 Sammanställning av remissyttranden över fartygsmiljöutredningens förslag	160
4 Lagrådsremissens lagförslag	165
5 Lagrådets yttrande	190