

Nr 766

Av herrar Adolfsson och Werner, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 132, med förslag till lag om säkerheten på fartyg, m. m.

(Lika lydande med motion nr 897 i Andra kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 132/1965 föreslås antagande av ny lag om säkerheten på fartyg. Lagförslaget har tillkommit i anledning av 1960 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss, vilken trädde i kraft den 26 maj 1965.

För Sveriges del torde det inte råda någon tveksamhet om nödvändigheten av förbättrade säkerhetsföreskrifter till skydd för de ombordvarande i fartygen. Vid åtskilliga tillfällen har riksdagen haft anledning upptaga till behandling säkerhetsföreskrifterna för den svenska handelsflottan. I regel har detta skett i samband med svåra fartygsolyckor med förlust av människoliv. Bristfälligheter har då påtalats såväl beträffande säkerhetsbestämmelsernas omfattning och tillsynen ombord som befogenhet för myndighet att förbjuda fartygs resa innan betryggande säkerhet förevarit. På andra områden, inom industri och samfärdsel, synes väsentligt mer omfattande skyddsåtgärder vara föreskrivna än inom sjöfarten.

I lagförslaget om säkerheten på fartyg kan i flera avseenden vara befogat med ändringar i detalj, men en del borde kunna tillrättaläggas genom tillämpningsföreskrifter, vilket även synes vara avsikten. Det är emellertid i två hänseenden som lagförslaget enligt vår mening måste bli föremål för ändring och komplettering.

De ombordanställdas antal och kvalifikationer i varje enskilt fartyg måste tillmätas en avgörande betydelse för att öka säkerheten ombord. Enligt lagförslaget har föreskrivits att en minimibesättning skall fastställas för varje fartyg inom fastställt fartsområde och att en särskild tillsynsbok skall utfärdas, innehållande uppgift om minimibesättningens antal och kvalifikationer. Denna tillsynsbok skall finnas ombord vid förekommande kontroll av bemanningen. Uppfylles icke bemanningsvillkoren skall nyttjandeförbud kunna utfärdas av myndighet och fartygets resa förhindras innan det är betryggande bemannat. Avsikten är att minimibesättningen skall vara den minsta tillåtna som fordras för att fartyget ur säkerhetsbedömning skall vara betryggande bemannat.

Av förarbetet till lagförslaget framgår att främsta anledningen till behö-
Bihang till riksdagens protokoll 1965. 3 saml. Nr 766—769

vet av en fastställd minimibesättning skulle vara, att en betryggande bemanning finnes ombord under fartygets resa från hamn till hamn. Säkerhetslagens uppgift torde genom detta betraktelsesätt få en alltför begränsad räckvidd. Genom tillförandet av arbetarskyddsbestämmelser måste lagens tillämpning även ge skydd i detta avseende, och utan en tillräcklig bemanning ombord kan arbetarskyddets krav inte uppfyllas.

Det förhållandet att sjöarbetstidslagens nuvarande bestämmelser för vaktgående personal medger en ordinarie arbetsvecka om 56 timmar jämte ett uttag av övertidsarbete om 18 timmar per vecka, eller intill 74 timmars arbete inom en vecka, kan i detta sammanhang utgöra ett hot mot säkerheten och arbetarskyddet ombord. Om bemanningen inte är tillräcklig uppstår behovet att utnyttja sjöarbetstidslagens vida gräns för arbetsutttag, med påföljd att arbetsuttaget blir av sådan omfattning att arbetarskyddet eftersättes och möjligheten att bereda kompensation i form av fritid väsentligt reduceras. I de mindre fartygen blir följderna av en för liten besättning ännu mera märkbara eftersom ordinarie arbetstid kan uttagas med 24 timmar per två dygn i följd, förutom de 18 timmars övertidsarbete per vecka som kan åläggas en sjöman. Det kan således inte vara godtagbart att en minimibesättning fastställs enbart med utgångspunkt från att trygga nödvändig vaktjänst och därtill hörande löpande göromål.

Bemanningsfrågan ombord å fartygen inger ännu större farhågor för kommande säkerhet för människorna ombord, när det med åberopande av att det kan föreligga svårighet att erhålla det fastställda antalet kvalificerade besättningsmän skall medgivnas undantag i lagförslaget 10 kap. 3 § andra stycket från ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattning icke kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning icke blivit uppfyllda för viss tjänst ombord.

Fastställs en minimibesättning för att uppfylla kravet om betryggande bemanning ur säkerhetssynpunkt, måste en reduktion av denna minimibesättnings kvalifikationer innebära att fartyget icke är betryggande bemannat och att det således enligt säkerhetslagens föreskrifter i övrigt borde föreligga skäl att utfärda förbud mot att fartyget anträder resa. Det kan inte anses försvarligt mot de ombordvarande, att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget, med åberopande av att befälhavaren är utan ansvar, skall kunna påverka honom att avgå med fartyget utan en betryggande bemanning. Det föreslagna undantaget i ansvarsavseende bör således utgå ur lagförslaget.

Enligt föreliggande olycksfallsstatistik intager sjöfarten en av de mest framskjutna platserna. Arbetarskydds-föreskrifterna bör av den anledningen vara helt jämställda i motsvarande avseende som föreskrives för arbetstagare inom industri och samfärdslinor i land. I samband med förslag om införandet av arbetarskyddsbestämmelser i säkerhetslagen för fartyg bör även upp-

märksammas arbetarskyddets uppgift att förebygga ohälsa i arbetet. Ett fartyg utgör dock för sjömannen inte endast en arbetsplats, utan jämväl hans bostad och uppehållsort under långa tider. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt det förhållandet att en så stor andel av sjömännen tillhör de yngre åldersgrupperna. Det måste därför anses som en stor brist i lagförslaget att inte någon form av läkarbesiktningsverksamhet ombord i fartygen föreslagits som ett led i strävandena att förebygga ohälsa i arbetet och motverka förekommande yrkessjukdomar.

De senaste åren har utbyggts en omfattande hälsokontroll av sjöfolket före påmönstringarna, ombesörjd av särskilt utsedda sjömansläkare. Återkommande undersökningar av skilda slag måste sjömännen genomgå med intervaller om minst ett respektive två år för att få påmönstra svenskt handelsfartyg. Hälsokontrollen före påmönstringen kan därför anses tillgodosedd. Emellertid förekommer ingen fortlöpande läkarsakkunnig kontroll och besiktning ombord av de sanitära och arbetshygieniska omständigheterna. Enstaka undersökningar har företagits av läkare med kännedom om sjöfartsförhållanden. Bland annat har undersökningar gjorts beträffande det ökade antalet hörselskador på grund av buller ombord å fartygen, och stickprovsundersökningar av fartygens färskvattentankar i hälsoskyddande syfte har utförts, vilka undersökningar lämnat ett mycket nedslående resultat. Det torde inte kunna bestridas att ett stort behov föreligger för någon form av läkarbesiktningsverksamhet inom sjöfartsområdet, och vi anser att sakkunniga bör få i uppdrag att utreda och framkomma med förslag i ärendet.

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen måtte besluta

att 10 kap. 3 § andra stycket i förslaget till lag om säkerheten på fartyg lydande: »Gärning som . . . för viss tjänst ombord.» skall utgå,

att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag rörande sådant tillägg till 3 kap. i förevarande lagförslag att läkarbesiktning föreskrives angående sanitära, bostads- och arbetshygieniska förhållanden ombord å fartyg.

Stockholm den 18 oktober 1965

Gunnar Adolfsson

Lars Werner
