

Nr 30

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om säkerheten på fartyg, m. m. dels o c k i ämnet väckta motioner.

Genom en den 14 maj 1965 dagtecknad proposition, nr 132, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

- 1) lag om säkerheten på fartyg;
- 2) lag om ändring i sjölagen;
- 3) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg; samt
- 4) lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

I samband med propositionen har utskottet behandlat fyra i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 766 av herrar *Adolfsson* och *Werner* samt II: 897 av fru *Ryding m. fl.* ävensom

de likalydande motionerna I: 769 av herr *Jacobsson, Gösta*, samt II: 903 av herr *Magnusson* i Borås.

För yrkandena i motionerna samt de skäl motionärerna anfört till stöd därför lämnas redogörelse i det följande.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framläggs förslag till lag om säkerheten på fartyg.

Lagförslaget är avsett att ersätta 1914 års tillsynslag. Den nya lagen kommer i likhet med sjölagen att i princip omfatta alla fartyg oavsett storlek. Även små fartyg har således att uppfylla lagens grundläggande krav på sjövärdighet.

Regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningar skall passagerarfartyg oavsett storlek samt annat fartyg om minst 100 bruttoton — liksom hittills — undergå. Efter godkänd sjövärdighetsbesiktning får fartyget enligt förslaget ett fartcertifikat för en bestämd tidsperiod. Härigenom erhålles en bättre kontroll än hittills på att fartyg undergår föreskrivna besiktningar. Sjövärdighetsbesiktning föreslås gälla även fartyg mellan 20 och

100 bruttoton men begränsas till nybyggnad, större ombyggnad eller överlåtelse.

Det har visat sig att de mindre handelsfartygen relativt ofta drabbats av förlisningar som kan tillskrivas olämplig eller för hård nedlastning. Nuvarande gräns för skyldighet att ha lastmärke föreslås därför sänkt från 150 till 20 bruttoton.

I syfte att få till stånd så stor överensstämmelse som möjligt mellan arbetsförhållandena till sjöss och på land föreslås arbetarskyddslagens allmänna bestämmelser i allt väsentligt överförda till den nya sjösäkerhetslagen.

Vidare föreslås mera fasta bemanningsregler. För varje fartyg över 20 bruttoton som befordrar gods eller passagerare skall sjöfartsstyrelsen, efter samråd med berörda sjöfartsorganisationer, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt. Anteckning härom införes i en för fartyget utfärdad tillsynsbok. Fartyget får icke företaga resa, om besättningen understiger det antal som angivits i tillsynsboken.

Lagförslaget innebär även i övrigt en modernisering av sjösäkerhetsbestämmelserna och anknyter till den upprustning av fartygsinspektionen som föreslagits i årets statsverksproposition.

Förslagen

De vid propositionen fogade förslagen är av följande lydelse.

1) Lag om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Allmänna bestämmelser

1 §.

Denna lag äger, i den mån ej annat särskilt anges eller följer av lagen, tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten.

Lagens bestämmelser gälla örlogsfartyg endast såvitt Konungen förordnar därom.

2 §.

För att trygga säkerheten på fartyg skall lända till efterrättelse vad som i denna lag, i anslutning till bestämmelser i sjölagen, föreskrives i fråga

om sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning.

3 §.

Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsstyrelsen samt, under styrelsens överinseende och ledning, av statens fartygsinspektion. Konungen äger förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket.

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

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

4 §.

Tillsyn av fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån Konungen ej bestämmer annat.

5 §.

Konungen må beträffande visst slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord bestämma, att tillsyn skall utövas av särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

6 §.

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

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

7 §.

Polismyndighet, tullmyndighet och lotsmyndighet äro pliktiga att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde.

8 §.

Den som verkställer tillsynsförrättning eller biträder vid sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget samt äga göra erforderliga undersökningar där och taga del av de handlingar rörande fartyget, som finnas ombord.

Förrättningsmannen skall, om det är möjligt, ordna förrättningen så att fartyget icke fördröjes eller annan olägenhet uppkommer.

9 §.

Den som har eller haft att utöva tillsyn enligt denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter eller anlitats såsom biträde vid tillsynsförrättning må ej röja eller obehörigen nyttja yrkeshemlighet som därigenom blivit känd för honom.

10 §.

Certifikat enligt denna lag skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde och för bestämd tid. I certifikat må anges särskilt villkor för att det skall vara giltigt. Giltighetstiden för certifikat må förlängas.

Fartområdena äro:

a) *inre fart*: fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar ävensom inomskärs vid kusterna samt fart i Kalmarsund; med fart som nu sagts likställes all fart i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;

b) *stor kustfart*: annan fart än som anges under a) till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller därmed i sjöfartsförbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven;

c) *nordsjöfart*: annan fart än som anges under a) och b), dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt—Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);

d) *oceanfart*: all annan fart än som anges under a)—c).

Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, äger sjöfartsstyrelsen, om det med hänsyn till farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av andra stycket skulle vara fallet.

11 §.

Konungen äger föreskriva att fartyg, utöver certifikat som följer av denna lag, skall ha certifikat avseende visst förhållande, som regleras i denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter.

12 §.

Certifikat utfärdas av sjöfartsstyrelsen, om Konungen ej bestämmer annat.

13 §.

Fartyg som är försett med certifikat må icke nyttjas i vidsträcktare fart än certifikatet omfattar.

14 §.

Konungen äger förordna att undersökning rörande fartyg och utrustning, som företages av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt, skall godkännas som tillsynsförrättning, verkställd av svensk myndighet samt att certifikat som utfärdas efter sådan undersökning äger samma giltighet som certifikat, utfärdat av svensk myndighet.

15 §.

Konungen äger meddela erforderliga bestämmelser om ersättning åt sakkunnig som enligt 6 § andra stycket anlåtats för tillsynsförrättning.

2 KAP.

Fartygs sjövärdighet och fartcertifikat

1 §.

Fartyg är icke sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka.

2 §.

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton skola ha bevis att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt (*fartcertifikat*).

Till passagerarfartyg hänföres fartyg som medför flera än tolv passage-rare. Med passagerare avses varje person ombord utom befälhavaren, medlem av besättningen, annan som är anställd ombord eller eljest befinner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrätt-ning rörande fartyget samt barn som icke fyllt ett år.

Fartcertifikat fordras ej för fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

3 §.

Har för fartyg utfärdats passagerarfartygscertifikat enligt 5 kap., må sjö-fartsstyrelsen medge befrielse från skyldighet för fartyget att ha farti-certifikat.

4 §.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fartcertifikat ogiltigt, om

a) fartyget eller dess utrustning ändrats på så väsentligt sätt att ändring-en kan antagas ha betydelse för sjövärdigheten,

b) fartyget eller dess utrustning skadats på sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan icke avhjälpes på sätt sjöfartssty-relsen bestämmer,

c) annan omständighet förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten, eller

d) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning.

5 §.

Fartcertifikat skall genast avlämnas till sjöfartsstyrelsen, om certifikatet förklarats ogiltigt eller om dess giltighetstid gått till ända eller om nytt certifikat utfärdats.

6 §.

Enligt de närmare bestämmelser Konungen meddelar äger sjöfartsstyrel-sen medge att fartyg nyttjas till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

3 KAP.

Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.

1 §.

Fartyg skall vara så inrättat och anordnat, att de ombordvarande i möj-ligaste mån beredes skydd mot ohälsa och olycksfall.

2 §.

På fartyg skola i erforderlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltids- rum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toaletterum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas

personliga behov, bekvämlighet och trevnad, allt av tillräcklig storlek samt med lämplig inredning och utrustning.

3 §.

Till förekommande av olycksfall i arbetet skola ångmaskiner, motorer, transmissioner, arbetsmaskiner och andra därmed jämförliga maskinella anordningar, ångpannor och andra tryckkärl samt lyft- och transportanordningar vara försedda med erforderliga skyddsanordningar samt även i övrigt vara så utförda och anordnade, att de erbjuda betryggande säkerhet.

För att förebygga att ombordanställd skadas av väder eller sjö, genom fall, nedstörtande föremål eller ras eller av splitter, stänk, vassa eller heta föremål eller heta vätskor eller genom klämning eller slag eller genom eldfarliga, explosiva, frätande, giftiga eller andra hälsofarliga ämnen eller genom elektrisk ström, kyla eller värme eller genom bländande ljus skola sådana åtgärder vidtagas att fara härför undgås i möjligaste mån.

4 §.

Om till skydd mot ohälsa eller olycksfall annan åtgärd icke kan vidtagas eller skäligen fordras, skall personlig skyddsutrustning av lämplig beskaffenhet tillhandahållas den ombordanställda.

5 §.

För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord, skola sådana åtgärder vara vidtagna som kunna anses erforderliga med hänsyn till de ombordanställdas antal samt fartygets användning och den fart, vari fartyget nyttjas.

6 §.

Kost som tillhandahålles ombordanställd skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

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

7 §.

Om arbetstiden ombord gälla särskilda bestämmelser. Även om användande i skeppstjänst av minderårig är särskilt stadgat.

8 §.

Om ej särskilt förhållande berättigar till undantag, skall på fartyg med minst fem ombordanställda bland de ombordanställda utses ett eller flera skyddsombud att företräda de ombordanställda i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat, bör skyddsombud utses även på annat fartyg.

Val av skyddsombud förrättas av de ombordanställda.

9 §.

På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst tjugofem man skall finnas en av företrädare för redaren och av skyddsombud sammansatt skyddskommitté, som har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat, bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg.

10 §.

Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verk-

samhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor eller skiljas från anställningen.

Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i 42 § andra stycket arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1). Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot nämnda stadgande, är ogill.

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

11 §.

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

4 KAP.

Lastning, lastmärke och fribordscertifikat

1 §.

Fartyg må icke vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärig-
het äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sättes i
fara.

2 §.

Fartyg som befordrar gods eller passagerare och har en bruttodräktighet
av minst 20 registerton skall på vardera sidan vara försett med lastmärken,
som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget.

Lastmärken fastställas av sjöfartsstyrelsen.

Bestämmelsen i första stycket gäller icke lustfartyg.

3 §.

Fartyg som avses i 2 § första stycket skall ha bevis att fartygets lastmär-
ken vid tillsynsförrättning befunnits riktigt och varaktigt anbragta på far-
tygets sidor (*fribordscertifikat*).

4 §.

Fartyg må icke lastas djupare än som anges av det lastmärke som är
tillämpligt.

5 §.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fribordscertifikat ogiltigt, om

a) fartygets skrov eller överbyggnad ändrats på så väsentligt sätt att fri-
bordet bör ändras,

b) fartyget icke är i betryggande skick i fråga om skydd för öppningar
eller i fråga om räcken, brädgångar, länsportöppningar eller i fråga om till-
träde till besättningens bostäder eller passagerarutrymmen, eller

c) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning beträffande last-
märke.

Bestämmelserna i 2 kap. 5 § om fartcertifikat äga motsvarande tillämp-
ning i fråga om fribordscertifikat.

6 §.

Bestämmelserna om lastmärke och fribordscertifikat gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än Konungen förordnar därom.

För utländskt fartyg må såsom fribordscertifikat godtagas annan handling varav fartygets minsta tillåtna fribord framgår.

5 KAP.

Passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat

1 §.

För passagerarfartyg skall, med beaktande av fartygets stabilitet och bärrighet samt de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord, vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

2 §.

Svenskt passagerarfartyg skall ha bevis, varav framgår att fartyget vid tillsynsförättning befunnits lämpligt att befordra passagerare och det högsta antal passagerare som fastställts enligt 1 § (*passagerarfartygscertifikat*).

Utländskt passagerarfartyg skall ha certifikat eller annan handling, varav framgår det högsta tillåtna antalet passagerare.

3 §.

Passagerarfartygscertifikat må ej utfärdas för längre tid än den som gäller för fartygets fartcertifikat.

4 §.

Passagerarfartyg må icke under resa medföra högre antal passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller för utländskt passagerarfartyg i motsvarande handling.

I nämnda antal inräknas ej bärgare eller dennes medhjälpare, som medföljer fartyget, sedan detta drabbats av sjöskada, eller person, som införes till hamn efter att ha räddats ur sjönöd.

Vid kortare fart mellan svenska hamnar skall i passagerarantalet icke inräknas sjöman som efter erhållen eller avslutad anställning medföljer till eller från annat fartyg med samma redare.

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om vad som skall förstås med kortare fart samt föreskriva i vilken mån tredje stycket skall äga tillämpning vid färd mellan utländska hamnar.

5 §.

Bestämmelserna i 2 kap. 4 och 5 §§ om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om passagerarfartygscertifikat.

6 §.

Enligt de närmare bestämmelser Konungen meddelar äger sjöfartsstyrelsen medge att fartyg i särskilda fall nyttjas som passagerarfartyg utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

6 KAP.

Bemanning och minimibesättning m. m.

1 §.

Fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller som i annat fall är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget icke ha mindre besättning än att befäl och manskap kunna indelas i erforderligt antal vakter.

Fartyg må icke under resa ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för kosthållet ombord och, om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, för anläggningens behöriga nyttjande.

2 §.

För fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befordrar gods eller passagerare, skall sjöfartsstyrelsen, efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas (*minimibesättning*). Om fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i flera fartområden, skall minimibesättning fastställas för varje sådant område.

Konungen äger bestämma, att minimibesättning skall fastställas även för annat fartyg än i första stycket sägs.

3 §.

När minimibesättning fastställs, skall besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Härvid skall iakttagas att fartyg erhåller befäl till det antal och med den behörighet som särskilt föreskrives samt att manskapet ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

4 §.

Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsstyrelsen låta anteckna minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts i den tillsynsbok för fartyget, som föreskrives i 7 kap. 20 §.

5 §.

Har anteckning om minimibesättning för visst fartområde införts i fartygs tillsynsbok, må fartyget icke framföras i fartområdet, om besättningens antal understiger vad som anges i tillsynsboken.

6 §.

Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan antagas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, äger sjöfartsstyrelsen återkalla meddelat beslut om minimibesättning.

Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsstyrelsen.

7 §.

Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2—6 §§ gälla icke utländskt fartyg.

7 KAP.

Tillsyn av lagens efterlevnad m. m.

Tillsynsförrättningar

1 §.

De tillsynsförrättningar som skola företagas enligt denna lag äro

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

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

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

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

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

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

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

2 §.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer, undersökas om skrov med fasta delar, framdrivningsmaskineri med hjälpmaskiner, elektrisk anläggning samt utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall inspektion äga rum enligt 16 §.

3 §.

Fartyg, som bygges för svensk beställare, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget nyttjas till sjöfart.

Har utländskt fartyg blivit svenskt eller har svenskt fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt, äger sjöfartsstyrelsen besluta att sjövärdighetsbesiktning av fartyget skall äga rum, om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövt.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla passagerarfartyg, oavsett minsta dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

4 §.

Passagerarfartyg skall undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning, om det nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart, inom tolv månader och i annat fall inom tjugofyra månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

5 §.

Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om fartyget undergår årlig tillsyn av botten utvändigt, framdrivningsmaskineri, propelleraxel och roder i den omfattning sjöfartsstyrelsen bestämmer, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Har fartyget icke sådan klass som nu nämnts eller är det äldre än tjugofyra år, bestämmer sjöfartsstyrelsen den tid, inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast tjugofyra och senast fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

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

6 §.

Sjöfartsstyrelsen äger meddela anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader.

7 §.

Vid mellanbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om fartyg och utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

8 §.

Fartyg skall undergå mellanbesiktning inom tjugofyra månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning avseende fartygets radioinstallation skall dock ske minst en gång var tolfte månad.

Bestämmelserna i första stycket gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

9 §.

Vid passagerarfartygsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om fartyget med hänsyn till de fordringar som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen må medföra flera än tolv passagerare. Är så fallet, skall bestämmas det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

10 §.

Passagerarfartyg skall undergå passagerarfartygsbesiktning i samband med att fartyget undergår sjövärdighetsbesiktning.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger förordna, att fartyget i särskilt fall må befrias från skyldighet att undergå passagerarfartygsbesiktning enligt första stycket.

11 §.

Vid fribordsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas, huru enligt denna lag och med stöd därav utfärdade föreskrifter minsta tillåtna fribord för fartyget skall bestämmas och genom lastmärken anges eller, där lastmärken åsatts fartyget, huruvida de må bibehållas.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

12 §.

Fartyg, som enligt denna lag skall vara försett med lastmärke, skall undergå fribordsbesiktning i samband med att fartyget första gången undergår sjövärdighetsbesiktning eller då sjöfartsstyrelsen bestämmer. Förnyad fribordsbesiktning skall äga rum minst vart femte år, om Konungen icke föreskriver kortare tid.

13 §.

Vid extra besiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om viss del av fartyg eller dess utrustning motsvarar de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

14 §.

Fartyg skall undergå extra besiktning, när fartyget genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Om det med hänsyn till fartygs ålder, allmänna tillstånd eller omständigheterna i övrigt föreligger särskilda skäl, äger sjöfartsstyrelsen eller statens fartygsinspektion besluta att fartyget skall undergå extra besiktning även i annat fall än som avses i första stycket.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

15 §.

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

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

16 §.

Vid inspektion skall undersökas om erforderliga åtgärder iakttagits för att förebygga ohälsa och olycksfall, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på betryggande sätt och om det eljest är i behörigt skick. Inspektion må göras mindre omfattande än nu sagts.

Fartyg skall underkastas inspektion när tillsynsmyndighet finner det påkallat.

17 §.

Tillsyn av utländskt fartyg sker genom inspektion.

På framställning av myndighet i främmande stat må sjöfartsstyrelsen dock förordna om annan tillsynsförrättning beträffande fartyg som är hemmahörande i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda certifikat, som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar och tillsynsbok

18 §.

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

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

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

19 §.

På särskild framställning av beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsstyrelsen granska ritning som avses i 18 § samt avge det yttrande vartill granskningen ger anledning med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritning rörande maskineri, utrustning eller särskild anordning ombord skall granskas även på framställning av tillverkare.

20 §.

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skola ha tillsynsbok.

Om tillsynsförrättning, om anmärkning som framkommit vid tillsynsförrättning och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen skall förrättningsmannen göra anteckning i tillsynsboken och lämna underrättelse till sjöfartsstyrelsen och fartygets redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

8 KAP.

Förbud mot nyttjande

1 §.

Förekommer skälig anledning antaga, att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart, att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,

att det icke är behörigen lastat eller barlastat, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller att det icke är bemannat på betryggande sätt, må fartygets resa förbjudas i avbidan på rättelse.

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

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

2 §.

Förbud enligt 1 § må meddelas av sjöfartsstyrelsen, statens fartygsinspektion och annan tillsynsmyndighet som Konungen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk konsul som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk konsul. Beslut av annan än sjöfartsstyrelsen skall genast underställas styrelsen för godkännande.

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

3 §.

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

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

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

4 §.

Har fartygs avgång hindrats till följd av förbud, som meddelats av annan myndighet än sjöfartsstyrelsen och ej godkänts av styrelsen, är staten, om skälig anledning till förbudet finnes icke ha förelegat, skyldig att ersätta den skada som må ha vållats genom förbudet.

Talan om ersättning enligt första stycket skall väckas vid Stockholms rådhusrätt inom två år från den dag då förbudet meddelades. Försummas det, är talan förlorad.

9 KAP.

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

1 §.

Enligt vad i sjölagen stadgas åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget är i behörigt skick med avseende på sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och bemanning.

2 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap.

Redare eller beställare av fartyg skall tillse att ritning som avses i 7 kap. 18 § ges in till sjöfartsstyrelsen inom föreskriven tid.

3 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skola iakttaga allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrives, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri.

Ombordanställd är pliktig att använda befintliga skyddsanordningar, noga följa denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa eller olycksfall. Ombordanställd är skyldig att använda personlig skyddsutrustning under arbetet och väl vårda den.

4 §.

Om de skyldigheter som åvila tillverkare och försäljare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar samt den som upplåter till begagnande eller installerar sådana anordningar stadgas i arbetarskyddslagen.

5 §.

Befälhavaren skall tillse, att de ombordanställda erhålla tillräcklig och fullgod kost. Han skall jämväl ha uppsikt över hälsovårds- och bostadsförhållanden ombord.

6 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skola lämna eller låta lämna tillsynsmyndighet nödigt bistånd vid tillsynsförrättning och lämna varje upplysning som begäres vid förrättningen.

7 §.

Befälhavaren skall innan resa anträdes skaffa sig den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina åligganden beträffande säkerheten på fartyget.

Maskinchefen skall innan resa anträdes skaffa sig erforderlig kännedom om fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar samt fartygets brandsläckningsanordningar.

Besättningen skall genom befälhavarens försorg, i den mån det är möjligt, beredas tillfälle att förvärva erforderlig kännedom om fartyget innan resa anträdes.

8 §.

Innan resa anträdes skall fartyget göras sjöklart.

Därvid skall befälhavaren särskilt tillse, att

- a) tillräckligt med proviant, vatten och läkemedel samt erforderliga sjökort och nautiska publikationer medföras på fartyget,
- b) signalapparater, lanternor, nautiska instrument, bärgningsredskap och övrig utrustning för säkerheten ombord äro klara till omedelbart bruk,
- c) manöver- och kontrollorgan äro klara till omedelbart bruk,
- d) fartyget icke är nedlastat utöver tillämpligt lastmärke,
- e) erforderlig barlast intagits,
- f) lasten behörigen stuvats och betryggande anordningar vidtagits mot att last eller barlast förskjuter sig eller eljest åstadkommer skada på ombordvarande eller på fartyget,
- g) last eller annat icke belamrar fartygets utrustning, inrättningar eller redskap eller försvårar fartygets navigering,
- h) skeppsluckorna behörigen tillslutits och skalkats samt öppningar i däck, skott och bordläggning av betydelse för sjövärdigheten tillslutits på betryggande sätt.

Maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanordningar äro klara till omedelbart bruk samt att erforderliga förnödenheter för maskineriets drift finnas ombord. Det åligger maskinchefen att lämna befälhavaren uppgift om den mängd drivmedel för maskineriets drift som medföres.

9 §.

Befälhavaren skall tillse att den tillsynsbok som avses i 7 kap. 20 § och de certifikat som utfärdats för fartyget med stöd av denna lag finnas ombord och hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning. Måste fartyget överges, skall befälhavaren om möjligt sörja för att dessa handlingar bringas i säkerhet.

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i tillsynsboken, såvitt hans rätt är beroende därav.

10 §.

Har olycksfall under skeppstjänst medfört dödlig utgång eller svårare kroppsskada eller samtidigt drabbat flera personer eller är olycksfall eller olyckstillbud under skeppstjänst eljest av sådan beskaffenhet att det kan antagas vara av väsentlig betydelse att det kommer till tillsynsmyndighetens kännedom, skall befälhavaren utan dröjsmål eller, om fartyget befinner sig till sjöss, genast efter ankomsten till hamn underrätta statens fartygsinspektion eller, om fartyget är utomlands, närmaste svenske kon-

sul om olycksfallet eller tillbudet. Detsamma gäller om skada uppstått eller åtgärd vidtagits som är av betydelse för fartygets sjövärdighet.

Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsstyrelsen anmäla vissa händelser ombord finnas bestämmelser i sjölagen.

11 §.

Bestämmelserna i 2—10 §§ gälla icke utländskt fartyg.

10 KAP.

Ansvarsbestämmelser

1 §.

Underlåter redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget att tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap., dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Nyttjas fartyg till sjöfart utan att ha i denna lag föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat eller nyttjas fartyg till sjöfart utan att vara försett med lastmärke, om sådant är föreskrivet, dömes befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

3 §.

Iakttagar befälhavare icke de föreskrifter om minimibesättning, som med stöd av denna lag fastställts att gälla för fartyget, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Gärning som avses i första stycket skall icke medföra ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning icke blivit uppfyllda för viss tjänst ombord.

4 §.

Bryter befälhavare mot nyttjandeförbud enligt 8 kap. 1 §, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

5 §.

Ha flera medverkat till gärning som avses i 1—4 §§, gäller 23 kap. brottsbalken.

6 §.

Den som olovligen och utan giltigt skäl borttager skyddsanordning eller sätter den ur bruk, dömes till dagsböter.

7 §.

Lämnar någon uppsåtligen tillsynsmyndighet oriktig uppgift för att erhålla certifikat enligt denna lag eller att få sådant certifikat förlängt, dömes till dagsböter.

Den som uppsåtligen lämnar tillsynsmyndighet oriktig uppgift i fråga om åtgärd, varom tillsynsmyndigheten givit anvisning, dömes till dagsböter.

8 §.

Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, 5 § eller 7—10 §§, dömes till dagsböter.

9 §.

Bryter någon mot 1 kap. 9 §, dömes, om gärningen ej är att anse som ämbetsbrott, till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

10 §.

Till straff enligt denna lag må ej dömas om strängare straff för gärningen stadgas i brottsbalken eller sjölagen.

11 §.

I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller föreskrift som utfärdas med stöd av lagen äga bestämmelserna i 313 och 328 §§ sjölagen motsvarande tillämpning.

11 KAP.

Besvär m. m.

1 §.

Talan mot beslut enligt denna lag av tillsynsmyndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres genom besvär hos sjöfartsstyrelsen.

Beslut som avses i första stycket skall, om ej annat anges i beslutet, lända till efterrättelse, intill dess sjöfartsstyrelsen i anledning av anförda besvär eller eljest annorlunda förordnar.

2 §.

I ärende, som genom besvär kommit under sjöfartsstyrelsens prövning, skall styrelsen förordna om syn på fartyget, om klaganden begär det eller det eljest prövas erforderligt.

Begär klaganden syn, skall han förskjuta kostnaden därför. Om det överklagade beslutet fastställs, skall han slutligt bära denna kostnad. Ändras beslutet, skall styrelsen med hänsyn till omständigheterna pröva om och i vad mån förskjutet belopp skall återbetalas till klaganden.

Konungen förordnar efter vilka grunder kostnad som avses i andra stycket skall bestämmas.

3 §.

Mot beslut enligt denna lag av sjöfartsstyrelsen eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, föres talan genom besvär hos Konungen.

Om ej annat anges i beslutet, skall det utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess Konungen annorlunda förordnar.

4 §.

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966, då lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg skall upphöra att gälla.

Tillstånd, förbud eller annat dylikt beslut som meddelats med stöd av äldre lag äger giltighet, till dess den därför bestämda tiden utgår eller, om beslutet meddelats utan begränsning till viss tid, sjöfartsstyrelsen återkallar detsamma.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

Beträffande fartyg, till vilket kölen sträckts före lagens ikraftträdande, gälla följande särskilda bestämmelser:

a) Fartyg med en bruttodräktighet av lägst 100 registerton, som ej är passagerarfartyg, skall första gången undergå sjövärdighetsbesiktning på tid som följer av äldre bestämmelser och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen. Sådant fartyg skall första gången undergå mellanbesiktning vid den tidpunkt då fartyget enligt äldre bestämmelser skulle ha undergått sådan förnyad sjövärdighetsbesiktning som enligt 16 § första stycket b) lagen om tillsyn å fartyg skall ske vid utgången av halva den stadgade mellantiden, och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

b) Passagerarfartyg skall första gången undergå sjövärdighetsbesiktning, när tiden för gällande passagerarfartygscertifikat utgår, och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

c) Fartcertifikat må för tiden intill dess sjövärdighetsbesiktning skall ske första gången efter lagens ikraftträdande utfärdas på grundval av undersökning, vid vilken utrönts att fartyget är i tillfredsställande skick med hänsyn till den fart i vilken det nyttjas eller avses att nyttjas.

d) Fartyg som enligt äldre bestämmelser icke behövt vara försett med lastmärke må till den 1 januari 1968 nyttjas till sjöfart utan att ha sådant lastmärke åsatt och utan att ha fribordscertifikat.

e) Tillsynsbok skall finnas på fartyget senast den dag då fartyget tages i bruk efter att första gången ha undergått tillsynsförrättning enligt den nya lagen.

2) Lag

om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas att 2, 5 a, 26, 27 och 286 §§ sjölagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

2 §.

Över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en *dräktighet* av tjuugu register-

Över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en *bruttodräktighet* av tjuugu re-

¹ Senaste lydelse av 2 § se 1901:26 s. 27 samt av 5 a och 26 §§ se 1914:347.

(Nuvarande lydelse)

ton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande, sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.

Då fartyg ----- vara svenskt.
 Vill ägare ----- äga tillämpning.
 Vidare föreskrifter, ----- av Konungen.

5 a §.

Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i in- tet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

För resa skall fartyg vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakt-

(Föreslagen lydelse)

gisterton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande, sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.

5 a §.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, behörigen lastat eller barlastat samt bemannat på betryggande sätt.

Om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas för att trygga säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarefartyg utfärdas av Konungen.

26 §.

Befälhavaren åligger att tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 5 a § omförmälas, i behörigt skick.

Innan resa anträdes skall han särskilt tillse:

1) att fartyget är tillräckligen försedd med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är ångfartyg, med kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen; att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord, ävensom att bärgnings- och eldsläckningsredskap samt lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk;

2) att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvas; att fartyget är försedd med allt vad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surringar, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas; att, där däckslast lämpligen kan föras, den är försedd med nödiga stöttor och, om så erfordras, med mantäta vandringsrelingar; att däckslast icke belamrar båtar eller andra bärgningsredskap, styrledning, nedgångskappar, vattenportar, förhållningsvinschar eller ankarspel och icke heller är så anbragt, att den väsentligen försvårar fartygets manövrering; ävensom att däckslasten icke är större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäli-

26 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse att fartyget är i behörigt skick i samtliga de hänseenden som avses i 5 a §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick.

Angående fel eller brist i fartygets behöriga skick, som ej genast kan avhjälpas, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

gen kan antagas bliva rankt under resan;

3) att, då fartyget har barlast, denna är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan;

4) att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behövt tätas så, att last eller barlast icke kan oklara befintliga läsanordningar; att, där fartyget för last av spannmål eller annan last, som har benägenhet att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behövligen försiktighetsåtgärder vidtagas.

Befälhavaren åligger ock att hålla uppsikt därå, att, när arbete ombord utföres eller skeppstjänst vare sig ombord eller i land förrättas, nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som kunna vara av Konungen meddelade.

Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, varav skada kan antagas hava uppstått, åligger befälhavaren att, så snart undersökning kan äga rum, därom foga anstalt.

27 §.

Befälhavaren skall hava ombord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar ävensom ett exemplar av denna lag och av den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning.

286 §.

Har befälhavare icke ombord å fartyget ett exemplar av denna lag och av den i 27 § omförmälda spisordning, straffes med böter, högst ett hundra kronor.

27 §.

Befälhavaren skall hava ombord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar ävensom ett exemplar av denna lag.

286 §.

Har befälhavare icke ombord å fartyget ett exemplar av denna lag, dömes till böter, högst femhundra kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966.

3) Lag

angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg

Härigenom förordnas, att 4 § lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

4 §.

(Föreslagen lydelse)

4 §.

Då inteckning ————— till inskrivningsdomaren.
Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en *nettodräktighet* under *tjugo registerton*, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en *bruttodräktighet* under *tjugo registerton*, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966.

4) Lag

om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)

Härigenom förordnas *dels* att 59 § sjömanslagen den 30 juni 1952 skall upphöra att gälla, *dels* att 55, 58 och 71 §§ nämnda lag skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

55 §.

Vid skeppsarbetets — — — fortsatta utbildning.

Den, som har ledningen av arbetet, är pliktig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med gällande föreskrifter.

Sjöman är pliktig att använda

(Föreslagen lydelse)

55 §.

Om skydd mot ohälsa och olycksfall gälla särskilda bestämmelser.

¹ Senaste lydelse se 1954: 551.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

förefintliga skyddsanordningar samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa och olycksfall.

58 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar.

Finner befälhavaren _____ skäligen ersättning.
Befälhavaren må _____ på entreprenad.

59 §.

Befälhavaren skall hava tillsyn å hälsovården, bostäderna och renligheten ombord samt tillse, att de föreskrifter, som härutinnan meddelas, noggrant iakttagas.

71 §.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10 och 27 §§, 28 § fjärde stycket, 29 §, 31 § andra stycket, 49, 50, 54 samt 57—61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

De äro _____ ålägga dem.

71 §.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10 och 27 §§, 28 § fjärde stycket, 29 §, 31 § andra stycket, 49, 50, 54, 57, 58, 60 och 61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966.

Inledning

De centrala bestämmelserna om tillsyn över fartyg är givna i lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg och förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Lagstiftningen, som trädde i kraft den 1 januari 1915, är i huvudsak inte ändrad sedan sin tillkomst.

Jämlikt bemyndigande den 20 januari 1956 tillkallade chefen för handelsdepartementet två sakkunniga¹ med uppdrag att verkställa en översyn av bestämmelserna om tillsyn över fartyg.

De sakkunniga avlämnade den 8 mars 1962 betänkande angående säkerheten på fartyg (Stencil H 1962: 2). I betänkandet föreslås en genomgripande

¹ Sjöfartsrådet Lennart Borg och tingsdomaren Bertil Olsén.

de revision av gällande lagstiftning om tillsyn över fartyg med bl. a. en vidgad offentlig tillsyn. Det innehåller även förslag till bestämmelser om arbetarskyddet ombord och till särskilda bemanningsregler.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av hovrätten för Västra Sverige, Stockholms rådhusrätt, överbefälhavaren, arbetarskyddsstyrelsen, medicinalstyrelsen, statens institut för folkhälsan, telestyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, fiskeristyrelsen, kommerskollegium, sjöfartsstyrelsen, statens lönenämnd, länsstyrelsen i Malmöhus län, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, sjölagskommittén, 1957 års bemanningsutredning, utredningen rörande specialstraffrätten, utredningen av möjligheterna till förbättrad övervakning av sjötrafiken, Polisväsendets organisationsnämnd, Apotekarsocieteten, Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fiskares riksförbund, Landsorganisationen i Sverige, Tjänstemännens centralorganisation, Statstjänstemännens riksförbund, Sveriges akademikers centralorganisation, Lotsförbundet, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Sveriges varvsindustrieförening, Föreningen Sveriges mindre varv, Sveriges motorbåtsunion, Svenska seglarförbundet samt Svenska kryssarklubben. Från Lloyds register, svenska kommittén, har yttrande inkommit.

Överbefälhavaren har bifogat yttranden från chefen för marinen och marinförvaltningen. Medicinalstyrelsen har bilagt yttranden från hälsocentralen för sjöfolk, Göteborg, samt förste och andre stadsläkaren i Göteborg. Fiskeristyrelsen har överlämnat yttranden från fiskeriintendenten i Västerhavets distrikt, fiskeriintendenten i Österhavets distrikt samt befälhavaren på undersökningsfartyget Skagerak. Sjöfartsstyrelsen har bifogat yttranden av lotsdirektörerna, överinspektörerna för fartygsinspektionsdistrikten, förste skeppsmätarna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt sjömanshusombudsmännen i Stockholm, Göteborg, Hälsingborg och Uddevalla ävensom samarbetskommittén för befrämjande av sjövätt. Länsstyrelsen i Malmöhus län har överlämnat yttranden från landsfogden i länet, Föreningen Malmöhus landsfiskaler, landsfiskalen i Vellinge distrikt, Malmö yachtklubb och Segelsällskapet Trindeln. Slutligen har Sveriges akademikers centralorganisation bilagt yttranden från Sveriges civilingenjörsförbund och Sveriges juristförbund.

Vid remissbehandlingen kritiserades bl. a. principerna i den föreslagna utvidgningen av den offentliga tillsynen över fartyg samt utformningen av lagförslaget. De frågor, som därvid aktualiserades, visade sig kräva överarbetning av förslaget.

Ärendet har därefter ytterligare beretts på departementsplanet. Härvid har överläggningar ägt rum med representanter för de ombordanställda, redarna, varvsindustrien och fiskarna samt med representanter för de nordiska länderna.

Nuvarande ordning för tillsyn av fartyg

Utskottet får i denna del hänvisa till s. 27—31 i propositionen.

Förslag till lag om säkerheten på fartyg m. m.

De under denna rubrik återgivna yttrandena är hämtade ur anförande vid lagrådsremissen av *föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund*.

A. Huvuddragen i förslaget och vissa allmänna synpunkter

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 32—38 i propositionen.

Departementschefen

Såsom jag redan inledningsvis berört har den tekniska utvecklingen på sjöfartens område gått mycket fort. De framsteg som fartygstekniken uppvisar har drivits fram av ökade krav på effektivitet, rationalisering och specialisering inom sjöfartsnäringsen. Under 1920-talet hade nordsjöfarten den största andelen i vår sjöfart. Nu representerar det oceangående tonnage ej mindre än 90 procent av hela den sjögående handelsflottan. Den svenska handelsflottan av i dag rymmer också olika typer av specialfartyg som de oceangående linjefartygen, kyllastfartygen, malmfartygen och de kombinerade malm- och oljefartygen. Utvecklingen har också särskilt när det gäller tankfartygen gått mot allt större fartyg. Handelsflottans bemanning i dag är endast obetydligt högre än år 1939 under det att tonnage ökat från 1,6 till 4,2 milj. bruttoton. Denna utveckling har medfört skärpta krav på säkerheten ombord på fartyg, särskilt som utvecklingen fört med sig åtskilliga problem t. ex. i fråga om fartygs byggnad, konstruktion och utrustning.

Redan de nutida fartygens hastighet och deras storlek innebär en ökad fara för eget och andra fartyg och ställer höga fordringar bl. a. på tillförlitligheten hos nautiska instrument och manöverorgan och på yrkeskickligheten hos befäl och manskap ombord. Vidare kräver sköt-

seln av fartygens framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner och maskinella specialanläggningar m. m. avsevärd fackkunskap och betydande omsorg till förekommande av skada och olycka. Slutligen medför transporten av passagerare och varor av olika slag att särskilda åtgärder måste vidtagas för fartygets säkra framförande och för de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa.

Parallellt med den utveckling som pågått för att öka fartygs snabbhet och lastförmåga har därför nya medel måst åstadkommas för att trygga säkerheten ombord på fartyg. Ett intensivt arbete inom fartygstekniken har också utförts på detta område. De sakkunniga har i detta sammanhang pekat på det internationella samarbetet på sjöfartens område som bl. a. medfört att förbättrad utrustning för fartygs navigering, effektivare bärgnings- och brandsläckningsredskap samt radio m. m. ställts till sjöfartens förfogande.

Det internationella samarbetet på sjösäkerhetens område har även lett till konventioner. I detta sammanhang förtjänar särskilt nämnas 1930 års lastlinjekonvention och 1948 års samt 1960 års konventioner för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. 1930 och 1948 års konventioner har ratificerats av Sverige. 1960 års konvention bör underställas riksdagens prövning i samband med ny lagstiftning om säkerheten på fartyg. Jag har för avsikt att senare anmäla denna fråga.

Enligt vad som allmänt omvitnats har de internationella klassificeringsanstalterna (klassanstalterna) i betydande utsträckning deltagit i arbetet för att främja sjösäkerheten. Omkring tre fjärdedelar av alla svenska handelsfartyg tillhör någon av klassanstalterna. Genom ett vitt utgrenat kontrollsystem vakar klassanstalterna över att dessa fartyg i fråga om byggnad, konstruktion och viss del av utrustningen utföres efter av anstalten i förväg godkända ritningar och enligt särskilda av anstalten fastställda byggnadsregler eller föreskrifter, allt i syfte att få fram fartyg som är så tillförlitliga som möjligt från säkerhetssynpunkt. Klassanstalterna tillser också genom ett särskilt besiktningssystem att dessa fartyg underhålles på betryggande sätt.

Gällande lagstiftning rörande säkerheten på fartyg utarbetades före första världskriget under en tid då träfartygen fortfarande spelade en betydande roll inom vår sjöfart. Den centrala lagstiftningen på området, som återfinns i 5 a, 26 och 292 §§ sjölagen samt tillsynslagen och tillsynsförordningen, har alltsedan sin tillkomst år 1914 i huvudsak inte ändrats. I åtskilliga föreskrifter som senare utfärdats av Kungl. Maj:t eller central myndighet har den utveckling som skett inom fartygstekniken avspeglats. För att nå överensstämmelse med utvecklingen har tid efter annan dessa föreskrifter ändrats.

De sakkunnigas förslag innebär en genomgripande modernisering och omarbetning av gällande lagstiftning. Bl. a. föreslås att man till ett lag-

komplex skall sammanföra alla bestämmelser som rör säkerheten på fartyg, att lagstiftningen i högre grad än tidigare skall omfatta smärre fartyg, att till lagen skall överföras gällande arbetarskyddsbestämmelser och att i lagen skall införas särskilda bemanningsregler för våra handelsfartyg. Förslaget förutsätter en allmän upprustning av tillsynsorganisationen.

Vid remissbehandlingen av de sakkunnigas betänkande har behovet av ett samlande lagkomplex om säkerhet på fartyg inte ifrågasatts från något håll. Även huvudlinjerna i lagförslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser. Företrädare för rederinäringen och varvsindustrien samt kommerskollegium har dock avstyrkt att förslaget utan att först ha genomgått en ingående överarbetning lägges till grund för lagstiftning. En överarbetning har därefter ägt rum genom den ytterligare beredning av ärendet som skett på departementsplanet i nära kontakt med bl. a. företrädare för sjöfartsnäringen och de ombordanställda. Jag vill därför förorda att en lagstiftning på området, som jag bedömer som angelägen, nu kommer till stånd.

Innan jag i det följande övergår till att behandla de olika avsnitten i de sakkunnigas förslag, vill jag ta upp vissa mer principiella frågor. Jag vill till att börja med understryka betydelsen av att det på detta område finns regler som är anpassade till nuläget, lättöverskådliga och till innehåll klara och entydiga. Allteftersom den fartygstekniska utvecklingen vidgar de till sjösäkerheten hörande områdena blir det allt svårare för fartygets redare, befälhavare eller annan som har ansvaret för säkerheten ombord att utan ledning av sådana regler bestämma om och vaka över sjösäkerheten.

Av särskilt värde anser jag likaledes vara, att denna sjösäkerhetslagstiftning kommer att ange de åtgärder som skall vidtagas för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord. Härigenom kommer vissa regler om arbetarskyddet på våra fartyg att närmare ansluta till dem som tillämpas i land.

En central ställning intar fortfarande frågan om bemanningen av svenska handelsfartyg, särskilt som utvecklingen inom fartygstekniken medfört ökade krav på yrkesskicklighet hos de ombordanställda. Någon närmare reglering av denna fråga har under årens lopp trots upprepade försök icke kunnat åstadkommas. I föreliggande betänkande framlägges en lösning som accepterats av berörda kollektivavtalsparter och som torde erbjuda handelsflottan en från säkerhetssynpunkt tillfredsställande bemanning. Lösningen torde även kunna anpassas till pågående rationaliseringssträvanden inom vår sjöfart.

Förslaget till lag om säkerheten på fartyg är till sin karaktär en ramlag till vilken sammanförts mera allmängiltiga och centrala sjösäkerhetsbestämmelser. Avsikten är att Kungl. Maj:t eller den centrala myndigheten, sjöfartsstyrelsen, skall utfärda detaljföreskrifter.

De sakkunnigas lagförslag har i stort upplagts efter mönster av 1957 års luftfartslag. Uppläggningsen har allmänt godtagits av remissinstanserna. Även enligt min mening får denna uppläggning anses vara den mest ändamålsenliga. Bl. a. vinner man härigenom större möjlighet än tidigare att smidigt anpassa lagstiftningen till en fortgående teknisk utveckling inom sjöfarten.

En central fråga under remissbehandlingen har varit den föreslagna sjösäkerhetslagstiftningens ställning till sjölagen och då närmast till 5 a och 26 §§ nämnda lag.

Såsom de sakkunniga påpekat skulle en sjösäkerhetslag fristående från sjölagen medföra bättre överskådlighet i det stora författningskomplex som sjösäkerhetslagstiftningen utgör. I detta sammanhang kan dock inte bortses från det sedan länge rådande förhållandet att sjölagen utgjort den centrala, sammanhållande lagstiftningen för sjöfarten. Sjölagen bestämmer såväl undersökningsförfarandet efter inträffad olycka som redarens och befälhavarens straffrättsliga ansvar för brott mot sjösäkerheten. Det har också därför ansetts lämpligt att grunderna för de redarens och befälhavarens skyldigheter, vilkas åsidosättande föranleder tillämpning av sjölagens speciella bestämmelser om undersökningsförfarande och straff, också anges i samma lag. Den nu arbetande sjölagskommittén har — enligt vad som upplysts — icke för avsikt att göra principiell ändring i dessa bestämmelser. Med hänsyn härtill finner jag det mest ändamålsenligt att bibehålla huvudstadgandena om sjösäkerheten i sjölagen. Den föreslagna sjösäkerhetslagstiftningen kommer följaktligen även i fortsättningen att framstå som i viss mån subsidiär i förhållande till sjölagen.

Beträffande frågan om en gemensam nordisk sjösäkerhetslagstiftning som berörts av några remissorgan må nämnas, att bl. a. den norska och danska tillsynslagstiftningen vid flera tillfällen reviderats, även under senare år. Vid de kontakter som under departementsberedningen av ärendet tagits med våra grannländer har inga invändningar rests mot det svenska förslaget, som bedömts väl ansluta till sjösäkerhetslagstiftningen i de nordiska länderna. Redan nu föreligger enhetlighet på ett betydelsefullt område av denna lagstiftning. Genom 1926 års Köpenhamnskonvention, till vilken Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige är anslutna, har konventionsland åtagit sig att svara för ett ömsesidigt erkännande av de anslutna ländernas samtliga certifikat rörande fartygs sjövärdighet och utrustning. I övrigt må påpekas att stor internationell enhetlighet i fråga om säkerhetskraven till sjöss nåtts genom tidigare berörda konventioner.

I fråga slutligen om möjligheten att besvara sig över myndighets beslut enligt sjösäkerhetslagen anser jag att beslut som meddelats av den lokala tillsynsmyndigheten bör kunna överklagas till sjöfartsstyrelsen. Mot styrel-

sens beslut bör talan få föras i vanlig ordning hos Kungl. Maj:t. Med hänsyn till frågornas art förefaller det ligga närmast till hands att sådan talan tas upp av regeringsrätten. Den ändring i regeringsrättslagen som föranleds av förslaget torde få anmälas av chefen för justitiedepartementet.

B. Tillsynslagstiftningens tillämplighetsområde

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 42—48 i propositionen.

Departementschefen

De sakkunnigas förslag till lag om säkerheten på fartyg omfattar i princip fartyg över 20 bruttoregister-ton. Från lagens tillämpning undantas generellt fartyg som av svenska staten eller främmande stat nyttjas för annat ändamål än handelssjöfart. Beträffande fartyg under angivna tongräns föreslås lagen bli tillämplig endast i vissa närmare angivna fall. En sådan uppdelning av lagens tillämpning återfinns emellertid icke i sjölagen, som omfattar alla fartyg, oavsett ägare, storlek och användning. Efter mönster härifrån bör de allmänna sjösäkerhetskraven såsom rörande fartygs sjövärdighet, lastning och bemanning gälla alla fartyg utan begränsning. Detta utesluter självfallet icke gränsdragningar mellan olika slag av fartyg vid reglering av skyldighet att inneha fartcertifikat, föra lastmärken eller hålla minimibesättning m. m.

Beträffande vissa statsägda fartyg finns redan betryggande kontroll såsom i fråga om örlogsfartyg samt tull- och lotsfartyg. Att underkasta sådana fartyg sjövärdighetstillsyn jämväl enligt den tillämnade lagstiftningen skulle ej tjäna något ändamål. Särskilda skäl kan emellertid tala för att tillsynsmyndighet på grund av sin särskilda fackkunskap bör utöva viss kontroll. Exempel härpå erbjuder färjetrafik med statsägda fartyg eller eljest när statsägda fartyg nyttjas till gods- eller personbefordran.

Såsom jag tidigare anfört utgör en av huvudtankarna i förslaget att skärpa den offentliga tillsynen beträffande de smärre fartygen eller fartyg mellan 20 och 100 bruttoton. Vid remissbehandlingen har den föreslagna utvidgningen av den offentliga tillsynen vunnit stor anslutning. Tvekan har dock från flera håll uttalats om lämpligheten av att låta den skärpta tillsynen omfatta fartyg under 50 bruttoton. Beträffande fiskefartygen har särskilt anförts att dessa fartyg i regel hålls i fullt tillfredsställande skick bl. a. på grund av att de ägs och nyttjas av fiskarna själva. En viss sjövärdighetsbesiktning av dessa fartyg sker redan nu i samband med att de försäkras eller belånas. Det må understrykas att till storleksgruppen hör ett stort antal fartyg som enligt gällande bestämmelser är undandragna kontinuerlig tillsyn i form av sjövärdighetsbesiktningar. Till övervägande del rör det sig

om gamla fartyg som redan på grund av sin ålder är i behov av särskild tillsyn. Enligt tillgängliga uppgifter är endast ett mindre antal av dessa fartyg underkastade klassanstalternas besiktningssystem. De sakkunniga har också framhållit att den mindre sjöfarten på grund av ökningen av landtransporterna blivit mindre lönsam, vilket bl. a. medfört att det smärre tonnage icke förnyats och dess underhåll eftersatts. Flera av de fartygsförklisningar som under senare år drabbat vår sjöfart kan också hänföras till fartyg under 100 bruttoregister-ton.

På grund av det anförda anser jag mig böra förordna den föreslagna skärpningen av tillsynen att omfatta även denna fartygskategori. Något undantag för fiskebåtar bör därvid enligt min mening inte göras.

När det gäller utformningen av tillsynen har delade meningar yppats. De sakkunniga har föreslagit ett system med regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningar. Detta har ansetts vara för långtgående för storleksgruppen 20—100 bruttoregister-ton och närmast avpassat för det större tonnage.

Inte heller jag anser det nödvändigt att beträffande de smärre fartygen gå så långt i fråga om den offentliga tillsynen som de sakkunniga föreslagit. För fartyg mellan 20 och 100 bruttoregister-ton torde det vara tillfyllest med en genomgripande sjövärdighetsbesiktning vid nybyggnad, inträffad fartygsskada eller överlåtelse. Vid tiden för ett fartygs överlåtelse kan ofta, som erfarenheten visat, risk föreligga att fartyget inte är sjövärdigt. Även vid reparation av fartyg — särskilt efter allvarligare skada — torde böra uppställas krav på noggrann sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget på nytt får tagas i bruk. Den kontinuerliga tillsynen av fartygs sjövärdighet bör i övrigt kunna upprätthållas genom inspektioner som tid efter annan företages av tillsynsmyndigheten. Beträffande fartyg inom denna storleksklass, vilket befordrar passagerare eller gods, innefattar förslaget en skärpning även i ett annat avseende. För sådant fartyg föreslås nämligen skylldighet att föra lastmärken. Genomföres detta förslag, vilket jag avser att närmare behandla i det följande, kommer fartygen genom den lastmärkesbesiktning, som måste ske med jämna mellanrum, att underkastas en viss fortlöpande sjövärdighetskontroll.

Beträffande förslaget om statlig kontroll av fritidsbåtar har skilda åsikter uttalats under remissbehandlingen. Åtskilliga remissinstanser har ställt sig positiva till en viss statlig tillsyn över denna fartygsgrupp. Flera remissinstanser har dock ansett, att reglerna för fritidsbåtar bör brytas ut ur lagförslaget och införas i en särskild författning. Några remissorgan har ställt sig direkt avvisande till förslaget, bl. a. på grund av att regleringen skulle medföra för allmänheten obegripligt krångel och i onödan belasta myndigheterna.

Den tvekan som ådagalagts gentemot en omfattande statlig kontroll av

fritidsbåtar finner jag naturlig. Av vad jag tidigare sagt framgår att sjösäkerhetslagstiftningen i princip avses komma att omfatta alla farlyg oavsett storlek. Det innebär med andra ord att även fritidsbåtar bör uppfylla generella bestämmelser om sjösäkerheten. Emellertid torde böra fastslås att lagens regler närmast är avsedda för handelssjöfarten och icke utan vidare är tillämpliga på fritidsbåtar. Någon fordran på att dessa båtar skall undergå sjövärdighetsbesiktning i egentlig mening torde icke böra uppställas. Däremot bör fritidsbåtar kunna bli föremål för inspektion från tillsynsmyndighets sida. Inom sjöfartsstyrelsen och den på styrelsens initiativ tillkomna sjövettskommittén följs med uppmärksamhet säkerhetsproblemen beträffande fritidsbåtar. Man söker där komma till rätta med problemen genom att i samband med propaganda för bättre sjövätt bedriva upplysning om båtars säkerhet och utrustning. Vidare har den nu arbetande konsumentupplysningsutredningen fått i uppgift att undersöka frågan om konsumentupplysning rörande fritidsbåtar från bl. a. säkerhets-synpunkter. I avvaktan på resultatet av de undersökningar och den verksamhet, som bedrivs på detta område, torde det f. n. icke finnas anledning att bryta ut bestämmelser för fritidsbåtar ur säkerhetslagen.

C. Fartcertifikat

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 50—52 i propositionen.

Departementschefen

Förslaget om införande av obligatoriskt fartcertifikat, som skall medföras på fartyget, har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Jag delar de sakkunnigas uppfattning att ett obligatoriskt fartcertifikat som medföres på fartyget bör utgöra ett värdefullt instrument vid den fortlöpande kontrollen av fartygets sjövärdighet. Det framstår även som naturligt att fartygets redare efter en sådan genomgripande undersökning som sjövärdighetsbesiktningen utgör skall erhålla ett bevis om denna besiktning.

Fartcertifikatet bör icke ges annan rättsverkan än den som allmänna sjösäkerhetscertifikat f. n. har. Certifikatet bör med andra ord endast vara ett bevis om att fartyget eller vad som eljest besiktigats befunnits tillfredsställande. Saknar ett fartyg, som enligt bestämmelserna skall vara utrustat med fartcertifikat, giltigt sådant certifikat medför detta att tillsynsmyndigheten kan hindra fartyget att avgå.

I fartcertifikat bör också såsom föreslagits anges den fart vari fartyget får nyttjas. Det innebär att fartyget utom i fall av nöd icke får gå utanför det fartområde som angivits i certifikatet. Beträffande indelningen i olika

farter torde jag få återkomma vid min närmare motivering av lagbestämmelserna.

Då ett fartcertifikat kan utfärdas endast på grundval av sjövärdighetsbesiktning och sådan besiktning, såsom jag anfört tidigare, icke avses kontinuerligt höra ske beträffande fartyg under 100 bruttoregister-ton som ej befordrar passagerare, anser jag att denna fartygsgrupp icke bör omfattas av skyldigheten att inneha fartcertifikat. Jag kommer emellertid i det följande att föreslå att särskild tillsynsbok skall finnas även på sådana fartyg. Denna bok kommer att i viss mån fylla fartcertifikats funktion i fråga om tillsynen. Då regler om fartcertifikat ej finns i 1948 eller 1960 års säkerhetskonventioner anser jag mig inte kunna förorda att krav uppställs på att även utländska fartyg skall ha sådant certifikat i svenskt farvatten.

D. Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 53—59 i propositionen.

Departementschefen

Allmänna föreskrifter om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall i arbetet återfinns i arbetarskyddslagen. Arbetsgivare är sålunda enligt 7 § i lagen skyldig att iaktta allt som — med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden under vilka arbetet bedrivs samt arbetstagarens ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet — skäligen kan fordras för att förebygga att arbetstagaren ådrar sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri. Arbetstagaren är skyldig att använda de skyddsanordningar som finns, att noga följa i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter och att även i övrigt iaktta tillbörlig försiktighet och medverka till att ohälsa och olycksfall förekommes. Till komplettering av dessa mera allmänna stadganden innehåller lagen ett stort antal specificerade bestämmelser. Där anges bl. a. hur arbetslokalen skall vara inrättad i skyddshänseende och att arbetstagare vid arbetsplatsen skall ha tillgång till dricks- och tvättvatten, toaletter m. m. Det uppställs också krav på skyddsanordningar för motorer, maskinella anläggningar, lyft- och transportanordningar m. m. för att förekomma olycksfall i arbetet.

De sakkunniga har i sitt betänkande erinrat om att arbetarskyddslagen genom särskild föreskrift i 3 § undantagit arbete som är att hänföra till skeppstjänst från lagens tillämplighet. Arbetarskyddet ombord har högst knapphändigt reglerats i några sjöförfattningar. Generella bestämmelser av arbetarskyddsnatur återfinns i sjölagen och sjömanslagen. Vissa föreskrifter finns också för befälhavare, när det gäller fartygets lastnings- och lossningsredskap m. m. De sakkunniga har funnit ett klart behov förelig-

ga av enhetliga och lättöverskådliga regler rörande arbetarskyddet ombord, överensstämmande med dem som finns i land. Emellertid har de sakkunniga kommit till den uppfattningen att de speciella förhållandena till sjöss gör att arbetarskyddslagen ej bör göras direkt tillämplig i fråga om skeppstjänsten. Lagens stadganden är dock så allmänt avfattade att de sakkunniga ansett dem kunna vara vägledande vid utformningen av reglerna om skydd på fartyg. I ett särskilt kapitel i säkerhetslagen har de sakkunniga sammanfört arbetarskyddsbestämmelser av mera allmän natur. I enlighet med tidigare anförda principer har detaljföreskrifter förutsatts inflyta i tillämpningskungörelsen.

Vid remissbehandlingen har de sakkunnigas förslag om arbetarskyddet ombord i sina huvudlinjer tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Allmänt sett kan sägas att utvecklingen i fråga om sjöfolkets arbetsförhållanden i allt högre grad inneburit att arbetsvillkoren till sjöss närmats dem som gäller vid anställning i land. På lagstiftningens område kan erinras om den nya sjöarbetstidslagen, som trädde i kraft den 1 juli 1960 och som i flera hänseenden samordnade sjöfolkets arbetstid med den som tillämpas i land. Med Kungl. Maj:ts bemyndigande har jag under den gångna hösten även tillsatt två utredningar, den ena med uppgift att parallellt med 1963 års arbetstidskommitté undersöka förutsättningarna för en ytterligare arbetstidsförkortning till sjöss och den andra med uppgift att överse sjömanslagen i syfte att nå samklang med den utveckling som ägt rum under senare tid. Även förhandlingsvägen har utvecklingen medfört allt större överensstämmelse mellan sjöfolkets och övriga arbetstagaras arbetsförhållanden. Den tekniska utvecklingen mot specialfartyg och mot allt större enheter samt den samtidigt allt starkare mekaniseringen av fartygens drift har också medfört att arbetet ombord alltmera fått allmän industriell prägel.

Det framstår som självklart att de principer som fått sitt uttryck i arbetarskyddslagen och avser att garantera sunda och säkra arbetsförhållanden bör gälla även ombord på våra fartyg. Då handelsfartygen under långa tider utgör både arbetsplats och hem för de ombordanställda, får arbetarskyddet självfallet en särskild betydelse. I vidare mening kan även sägas att samtliga centrala frågor rörande fartygs säkerhet som sjövärdighet, lastning och bemanning är arbetarskyddsfrågor.

På grund av sjöfartens speciella natur kan arbetarskyddslagens tillämpningsområde inte utan vidare utvidgas att omfatta skeppstjänsten. Jag finner därför riktigast att såsom de sakkunniga föreslagit införa regler om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall i lagstiftningen om säkerheten på fartyg.

I fråga om den närmare utformningen av lagförslaget delar jag bl. a. Landsorganisationens och Svenska sjöfolksförbundets ståndpunkt att i vart fall arbetarskyddslagens huvudstadganden efter vissa justeringar, föranled-

da av de speciella förhållanden ombord, i sin helhet upptages i lagen. Jag har heller ingen erinran mot att arbetarskyddslagens regler om skydd för skyddsombud och ledamot av skyddskommitté mot trakasserier från arbetsgivares sida införes i lagstiftningen och att tiden för talans väckande i trakasserimål blir längre än den som gäller till lands.

Vid remissbehandlingen har Landsorganisationen framhållit vikten av att arbetarskyddslagens begränsningar med avseende på minderårig arbetskraft — varmed förstås den som icke fyllt 18 år — göres tillämpliga även på ombordanställd sådan arbetskraft.

Begränsningarna beträffande minderårigs anställning ombord regleras f. n. i sjömanslagen. Bestämmelserna har tillkommit i nordiskt samarbete. Den av mig tillkallade utredningen rörande översyn av sjömanslagen har såsom en av sina uppgifter att pröva det av Landsorganisationen framförda önskemålet om höjning av minimiåldern för ombordanställning. Med hänsyn härtill är jag icke beredd att i förevarande sammanhang ta ställning till detta spörsmål.

Arbetarskyddslagen innehåller bestämmelser om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. Dessa innebär att man på arbetsställen, där det regelbundet sysselsättes minst fem arbetstagare, skall utse ett skyddsombud som skall företräda arbetarna i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Sysselsättes minst 50 arbetstagare på ett arbetsställe skall det finnas en av skyddsombud och företrädare för arbetsgivare sammansatt skyddskommitté som skall verka för sundhet och säkerhet i arbetet. För att ge ökad stadga och fasthet åt de ombordanställdas representation anser jag det erforderligt att i lagen intaga bestämmelser om skyddsombud och, beträffande de större fartygen, om skyddskommitté bestående av företrädare för redaren och av skyddsombud.

Den avvikelser från föreskrifterna i arbetarskyddslagen finner jag böra ske att krav på den större partsrepresentationen uppställs redan vid en besättning om 25 man. I likhet med sjöfartsstyrelsen anser jag det icke lämpligt att befälhavare medges rätt att bland manskapet utvälja person till skyddsombud. Om besättningen inte skulle utse skyddsombud faller sålunda frågan.

Såsom arbetarskyddsstyrelsen påpekat anser jag en hänvisning bör göras i lagen till de skyldigheter som i skyddshänseende åvilar tillverkare och försäljare av maskiner m. m.

I ett senare avsnitt kommer jag att föreslå en obligatorisk skyldighet för redare eller skeppsbyggare att inge ritningar rörande fartyg under byggnad till den centrala tillsynsmyndigheten för granskning. Avsikten är att denna ritningsgranskning även skall ge utrymme för hygienisk expertis att positivt verka för att fartyget ges en tjänlig utformning från hälsosynpunkt. I detta sammanhang bör de under senare år alltmer påtalade hörselskadorna hos bl. a. maskinpersonalen ombord ägnas särskild uppmärksamhet.

E. Fartygs lastmärke

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 62—66 i propositionen.

Departementschefen

Gällande sjösäkerhetslagstiftnings huvudstadgande, 5 a § sjölagen, innehåller bl. a. föreskrift därom, att fartyg skall vara så lastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Närmare bestämmelser rörande befälhavarens förpliktelser i detta avseende finns i 26 § sjölagen, som ålägger befälhavare att i fråga om fartygets lastning särskilt tillse, att ej större last intages, än fartyget bekvämt kan bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som kan vara tillämpligt. Om ansvar för förseelse häremot stadgas i 292 § sjölagen. Bestämmelserna kompletteras av 9 § tillsynslagen, vari föreskrives att fartyg med en minsta bruttodräktighet av 150 registerton skall vara försett med lastmärke, som visar dess minsta tillåtna fribord, om det befordrar gods eller passagerare i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar. Sistnämnda bestämmelse tillkom genom lagändring år 1932 i samband med att Sverige ratificerade 1930 års lastlinjekonvention.

Såsom framgår av de sakkunnigas redogörelse har frågan om en utvidgning av lastmärkestvånget till de mindre fartygen väckts vid några tillfällen under senare år. Anledningen härtill har varit att en betydande del av de fartygsförlisningar som drabbat tonnage under 150 ton med stor sannolikhet berott på för djup nedlastning eller annan olämplig lastning. De sakkunniga anser det inte uteslutet att förlisningar åtminstone i en del fall kunnat förebyggas om lastmärken funnits och kontroll kunnat ske, huruvida fartygen varit för djupt nedlastade. Under hänvisning till att bl. a. våra grannländer har lastmärkestvång för mindre fartyg och att en effektiv kontroll av fartygs lastning icke låter sig göra utan hjälp av lastmärken har de sakkunniga föreslagit att alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton förses med lastmärken.

Vid remissbehandlingen har förslaget i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser. Från vissa håll har dock gjorts gällande att det inte kan anses motiverat att utvidga lastmärkestvånget till att avse alla fartyg och således även fiskefartyg och fartyg som ej befordra gods eller passagerare. I några remissyttranden har förslaget direkt förkastats.

Helt allmänt vill jag understryka att tillgängliga statistiska uppgifter visar att åtskilliga sjöolyckor även under senare år inträffat till följd av för stark nedlastning eller annan olämplig lastning. Särskilt har de mindre far-

tygen varit utsatta för olyckor av sådan art. En icke ringa del av dessa fartyg är jämförelsevis gamla och av trä samt redan till följd därav icke lämpade att särskilt under stormiga årstider föra tunga laster. Otvivelsaktigt förhåller det sig så att lastmärket underlättar och ofta ensamt möjliggör en verksam tillsyn över nedlastningen. Av vad jag tidigare sagt framgår, att befälhavaren är den som närmast är ansvarig för ett fartygs nedlastning. Såsom de sakkunniga också framhållit föreligger ett påtagligt behov ej endast för tillsynsmyndigheten utan även för befälhavaren att med säkerhet kunna bestämma att ett fartyg icke är för djupt nedlastat. Vid de överläggningar som ägt rum i samband med översynen av betänkandet har också från de ombordanställdas organisationer, ej minst från Sveriges fartygsbefälsförening, framhållits vikten av att även fartyg under 150 bruttoregister-ton förses med lastmärken.

På grund av det anförda och mot bakgrunden av att de mindre fartygen, enligt vad jag tidigare sagt, icke avses att hållas under samma kontinuerliga tillsyn som det större tonnaget anser jag det skäligen att lastmärkestvånget utvidgas att gälla fartyg ned till 20 bruttoregister-ton.

I likhet med flera remissinstanser anser jag, att denna skärpning av gällande bestämmelser bör beröra endast fartyg som befordrar passagerare eller gods, varför förutom lustfartyg — som uttryckligen bör undantagas — bl. a. fiskefartyg och örlogsfartyg i regel faller utanför bestämmelserna om lastmärke. Vad gäller bogserbåtar torde frågan om nedlastning på grund av för stor kättinglast böra närmare regleras genom särskilda föreskrifter, som utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Erfarenheten av sjöolyckor visar att inte endast fartygs nedlastning utan även dess barlastning kan äventyra fartygets säkerhet. Med anledning härav har Sveriges fartygsbefälsförening framlagt vissa förslag som syftar till att förhindra att fartyget får för högt fribord. Beträffande föreningens förslag om ett särskilt barlastmärke på fartyget, som icke får underskridas, delar jag de sakkunnigas uppfattning att detta bör upptagas vid en revidering av lastlinjekonventionen. En sådan revidering är av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) utsatt att äga rum under nästa år vid en särskild konferens i London. I avbidan på frågans lösning torde tillsynsmyndigheten vid sin allmänna fartygskontroll kunna vaka över att fartyg genom lämplig barlastning har tillräckligt djupgående när det går barlastat. Vidare har den centrala tillsynsmyndigheten vid sin ritningsgranskning beträffande fartyg under byggnad — enligt vad som i ett senare avsnitt kommer att föreslås — möjlighet att verka för att fartyg kan få en tillfredsställande barlastning.

Slutligen må framhållas att det bl. a. av konkurrensskäl föreligger en önskan från Rederiföreningen för mindre fartyg att Sverige och Danmark får enhetliga regler om lastmärken. Vid de överläggningar, som under de

partementsberedningen ägt rum i denna fråga, har från dansk sida upplysts att man överväger att införa ett generellt lastmärkestvång för fartyg ned till 20 bruttoregister-ton. Uppenbart är också att, om den svenska lagstiftningen genomföres, våra bestämmelser kommer att tjäna till ledning för vår tillsynsmyndighet vid bedömning av utländska fartygs nedlastning.

F. Fartygs bemanning

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 68—71 i propositionen.

Departementschefen

De grundläggande bestämmelserna i fråga om bemanningen på fartyg återfinns i 5 a § sjölagen. Enligt detta lagrum skall fartyg vara bemannat på ett betryggande sätt. Härutöver ges en minimiregel som i stort sett innebär att fartyg vid resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan att skeppstjänsten måste indelas på skift, måste ha tillräcklig besättning för att tvåvaktsystem skall kunna tillämpas såväl på däck som i maskin. Genom tillkomsten av sjöarbets-tidslagstiftningen torde tvåvaktsystemet i praktiken ha ersatts med ett trevaktsystem. Bemanning föreskrifterna är straffsanktionerade och straffansvar åvilar i första hand befälhavare men, vid medverkan av redare, även denne (292 § sjölagen). Vid prövning av fartygsbemanningen torde även sjöbefälskungörelsens bestämmelser vinna beaktande. Där ges nämligen regler i fråga om antalet befäl ombord på ett fartyg och om dessa personers kompetens. Däremot saknas författningsföreskrifter som reglerar antal och behörighet för olika kategorier manskap ombord. I gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet har emellertid intagits föreskrifter om antal och kompetens för olika kategorier av manskap, som tillhör däcksbemanningen. I avtalet regleras för fartyg i olika storleksklasser från och med sådana med en lastkapacitet av minst 200 dödviktston det lägsta antalet matros, lättmatros och jungmän som skall finnas ombord.

De sakkunniga har kommit till den uppfattningen, att anledning saknas att i förslaget upptaga särskilda bemanningsskalor. Däremot har det system, som på grund av kollektivavtalet mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet redan tillämpas i praktiken, obestridliga fördelar och synes kunna tjäna som förebild för en genom författning reglerad ordning för alla besättningskategorier. För att ge ökad stadga åt denna ordning torde föreskrifterna böra i huvudsak grunda sig på redarnas och de ombordanställdas erfarenhet av frågorna men likväl kunna utformas un-

der ledning av sjöfartsstyrelsen. De sakkunniga föreslår sålunda att sjöfartsstyrelsen i samråd med berörda organisationer skall fastställa minimibesättning för fartyg. Ett sådant förfarande avses också ge utrymme för reglering av olika besättningskategoriers minimiantal och behörighet.

Förslaget om fartygs bemanning har i sina huvudlinjer tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Bemanningsutredningen har också i sitt remissyttrande påpekat att det skulle vara till gagn såväl för redare och befälhavare, vilkas skyldigheter rörande fartygens bemanning är straffsanktionerade (jfr 292 § sjölagen), som för tillsynsmyndigheterna att en enhetlig uppfattning om innebörden av begreppet »betryggande bemanning» uppnås genom en författningsmässig bemanningsreglering. Även jag finner övervägande skäl tala för att i den tillämnade sjösäkerhetslagen, i vilken huvudreglerna rörande säkerheten på fartyg sammanföres, upptaga grundläggande bestämmelser om fartygs bemanning.

Den av de sakkunniga föreslagna lösningen har accepterats av bemanningsutredningen liksom av samtliga sjöfartsorganisationer. Denna positiva inställning till förslaget finner jag mycket tillfredsställande. Föreskrifter om befälsbemanningen finns visserligen i sjöbefälskungörelsen i vilken någon ändring inte avses böra ske. Däremot saknas bestämmelser om manskapets sammansättning till antal och kvalifikationer. Det kommer otvivelaktigt att krävas betydande insatser ej endast från myndigheternas utan även från organisationernas sida för att skapa en ändamålsenlig och framsynt praxis på detta område. Jag är väl medveten om de svårigheter den av de sakkunniga föreslagna ordningen för fastställelse av minimibesättning på skilda fartyg i praktiken kan komma att medföra. Mot bakgrunden av det samarbete som råder mellan redareorganisationerna och de ombordanställdas organisationer i hithörande frågor, anser jag mig ändock kunna tillstyrka förslaget. Jag finner att det innebär en högst väsentlig och behövlig förbättring av gällande bemanningsregler och utgör ett betydelsefullt led i våra strävanden att skapa ökad säkerhet till sjöss. Det är också min förhoppning att det föreslagna systemet skall erbjuda möjlighet — utan att säkerhetskraven åsidosättes — till en fortlöpande och smidig anpassning av fartygsbemanningen efter den snabba tekniska utveckling som präglar moderna sjöfartsförhållanden.

Någon närmare reglering av hur minimibesättningen bör fastställas låter sig knappast göras. Vissa allmänna synpunkter torde dock kunna läggas på denna fråga. Förslaget förutsätter att för varje fartyg en individuell prövning sker av den erforderliga minimibesättningen. Denna bör självfallet ställas i relation till sådana faktorer som fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sedan denna prövning skett, skall sjöfartsstyrelsen enligt förslaget anteckna minimibesättningen i fartygets tillsynsbok och därvid

ange besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts. Härigenom får tillsynsmyndigheten möjlighet att snabbt konstatera om den faktiska besättningen understiger den för fartyget fastställda. Ett fartyg för vilket minimibesättning fastställts får enligt förslaget icke gå till sjöss, om besättningen understiger det antal som angivits i tillsynsboken.

Minimibesättningen måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskraven. Vissa minimifordringar när det gäller besättningens antal och kvalifikationer måste vara uppfyllda. Det bör exempelvis tillses att besättningen är tillräcklig för en betryggande skötsel av fartygets framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner eller andra anläggningar ombord, som är av vikt för säkerheten. Vidare skall det kunna upprätthållas en tillfredsställande vakttjänst ombord. Besättningen måste med andra ord beräknas så, att fartyget vid varje tillfälle under resan kan framföras på ett betryggande sätt från säkerhetssynpunkt. Slutligen måste besättningen räcka till för en snabb och säker användning av fartygets räddnings- och brandsläckningsanordningar. Självfallet måste hänsyn tas till den reglering av sjömannens arbetstid som skett i sjöarbetstidslagen.

En för sjöfarten besvärande omständighet utgör den rådande bristen på befäl med utbildning som motsvarar behoven för skilda befattningar ombord. En stor del av den svenska handelsflottans personal i befälsställning saknar i sjöbefälskungörelsen föreskriven behörighet. De allra flesta som inte har föreskriven behörighet, har anställts med stöd av 38 § (bristmönstringsparagrafen) i kungörelsen. Detta författningsrum lämnar visst utrymme åt befälhavare att anställa icke behörig personal, nämligen om han icke kunnat få person som varit behörig till befattningen. I övrigt har den icke behöriga personalen antingen anställts med stöd av särskilt medgivande av sjöfartsstyrelsen eller efter dispens av Kungl. Maj:t från behörighetsregler. De av Kungl. Maj:t lämnade dispenserna gäller nästan uteslutande befälhavare, en befälskategori som inte kan rekryteras med stöd av bristmönstringsparagrafen.

Visserligen kan sägas att denna brist på behörigt befäl icke är så allvarlig som själva bristmönstringssiffrorna kan ge vid handen. De obehöriga utgöres nämligen ofta av utländska sjömän som har kvalificerad befälsutbildning bakom sig eller av dugliga och praktiskt kunniga personer ur manskapsgrader. Bristen på yrkeskunnigt sjöfolk är det oaktat ett allvarligt problem. Möjligheten att bristmönstra får inte medföra att allvarliga ansträngningar inte göres för att förse vår handelsflotta med kompetent sjöfolk. I detta sammanhang måste också understrykas att en bristmönstringsparagraf inte får leda till att fartyget icke är betryggande bemannat. Som nämnts straffas befälhavaren och, vid medverkan av redare, även denne för överträdelse av bemanningsföreskrifterna i sjölagen. Tillsynsmyndigheten måste följa denna fråga med största uppmärksamhet. Det må även

påpekas, att mönstringsförordningen ålägger mönstringsförrättare att tillse att bristmönstring inte äventyrar fartygets säkerhet. Uteslutet är t. ex. att ett fartyg får gå till sjöss med endast jungmän på däck, om fartyget enligt tillsynsboken skall ha matroser och lättmatroser påmönstrade. Detsamma gäller ifråga om maskinpersonalen.

G. Fartygsritningar och tillsynsbok

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 74—77 i propositionen.

Departementschefen

De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna om fartygs ritningar och tillsynsbok syftar till att göra kontrollen över fartygen mer effektiv.

Det finns f. n. ingen skyldighet för redare eller varvsägare att inge andra ritningar än sådana som rör fartygs bostäder till sjöfartsstyrelsen för granskning. Enligt de sakkunniga kommer de föreslagna reglerna om en obligatorisk ritningsgranskning att ge helt andra och bättre möjligheter än hittills för sjöfartsstyrelsen att före fartygets färdigställande kontrollera och positivt medverka vid dess byggande. Detta har av de sakkunniga ansetts ha särskild betydelse i fråga om fartygs stabilitet. Reglerna har även av de sakkunniga ansetts bli av den betydelse att de — såsom förut anförts — funnit sig kunna under hänvisning till bl. a. dessa regler avstå från att föreslå ett stadgande om särskilt lastmärke för att utvisa fartygets största tillåtna fribord, s. k. barlastmärke.

Förslaget om ritningsgranskning har berörts av flera remissinstanser, vilka till övervägande del ställt sig negativa till förslaget.

Vid de kontakter, som under departementsberedningen av ärendet tagits med företrädare för redare och varvsindustri, har framkommit att man särskilt vänt sig mot skyldigheten att införskaffa godkännande av fartygsritning innan det byggnadsarbete ritningen avser får påbörjas. Det har därvid uttryckts farhågor att tillsynsmyndigheten på grund av bl. a. bristande resurser skulle komma att hindra eller fördröja skeppsbyggnadsverksamheten. Mot att inge nödiga ritningar för myndighetens information har i och för sig ingen erinran framställts.

Enligt vad som framgår av vad jag tidigare sagt skall tillsynsmyndighet vid särskild besiktning, s. k. sjövärdighetsbesiktning, konstatera att fartyget är så konstruerat, byggt och utrustat att säkerhetens krav är tillgodosedda för den fart, vari fartyget avses att nyttjas. Den tekniska utvecklingen inom skeppsbyggnadsverksamheten kan nu sägas ha medfört att denna besiktning knappast låter sig göra, i vart fall icke inom rimlig tid, utan tillgång till fartygsritningar. Även för mindre fartyg av icke komplicerat slag torde tillgång till ritningar i hög grad underlätta sådan besiktning.

Tillsynsmyndigheten bör få tillgång till ritningar över varje fartygsbyggnad som är underkastad offentlig tillsyn. Detta bör lämpligen ske i form av åläggande för redare eller skeppsbyggare att, när fartyg bygges eller ombygges, till tillsynsmyndigheten inge förekommande ritningar. Däremot bör byggnadsarbetens igångsättande icke göras beroende av godkännande eller annan åtgärd från tillsynsmyndighetens sida. Självfallet bör dock vederbörliga ritningar — såsom f. n. gäller fartygs bostadsritningar — insändas till myndigheten innan byggandet påbörjas, så att myndigheten har möjlighet att påtala förekommande brister eller fel. Dessa skulle annars måhända upptäckas först vid sjövärdighetsbesiktningen och då medföra stora kostnader att rätta till. Såsom de sakkunniga föreslagit bör erforderliga lättnader medges i fråga om ingivande av ritningar för klassade fartyg. Även rörande utländskt fartyg som övergår i svensk ägo bör föreskrivas att ritningar skall inges till tillsynsmyndigheten. De grundläggande bestämmelserna i nu förevarande ämne bör, såsom hovrätten för Västra Sverige anfört, upptagas i säkerhetslagen.

Beträffande tillsynsboken har de sakkunniga erinrat om att tillsynsmyndigheten enligt gällande bestämmelser skall underrätta redare eller befälhavare om påträffade missförhållanden beträffande fartyg. I praktiken har emellertid — påpekar de sakkunniga — underrättelsesystemet icke fungerat tillfredsställande bl. a. på grund av en tidsödande utskrivning av förrättningsanteckningar. Det kan sålunda dröja lång tid innan befälhavaren får besked om brister i fartyget och de åtgärder som måste vidtagas för att avhjälpa dessa brister. Med hänvisning till de danska reglerna på området föreslår de sakkunniga att varje fartyg skall vara försett med tillsynsbok. I denna skall enligt de sakkunnigas förslag anteckningar göras av tillsynsmyndigheten om dess förrättningar, om anmärkning som därvid framkommit och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen. Det skall vidare åligga befälet att i boken göra anteckningar om verkställda övningar med brandsläckningsanordningar och bärgningsredskap och därjämte om andra förhållanden av betydelse för tillsynen. Förslaget om tillsynsbok har i huvudsak mottagits positivt av de berörda remissinstanserna.

Även jag finner att sådan bok i väsentlig grad kommer att underlätta tillsynsmyndighetens arbete och verksamt bidra till att göra fartygskontrollen effektivare. Jag tillstyrker därför i princip förslaget. I likhet med flera remissinstanser är jag dock inte beredd att biträda förslaget om att jämväl befälet skall ha skyldighet att göra anteckningar om vissa inträffade förhållanden ombord som har betydelse för säkerheten. Tillsynsboken bör endast ses som en förrättningsbok. Anteckningar om t. ex. brand- och livbåtsövningar under fartygs resa torde som hittills böra ske i skeppsdagboken. Beträffande händelse ombord som är av betydelse för sjövärdigheten torde befälhavaren däremot lämpligen böra åläggas rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten.

H. Tillsynsorganens förstärkning genom biträde av tull- och lotspersonal

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 79—83 i propositionen.

Departementschefen

Såsom jag tidigare anfört omhänderhas den statliga kontrollen beträffande sjösäkerheten i vårt land av sjöfartsstyrelsen och statens fartygsinspektion, som lyder under styrelsen. Fartygsinspektionen är uppdelad på sju distrikt. Chef för fartygsinspektionsdistrikt är en överinspektör. Under överinspektören tjänstgör fartygsinspektörer. I vissa avseenden utövas tillsynen även av yrkesinspektionen och av mönstringsförrättare. Utom riket ävilar en viss tillsynsskyldighet konsulerna. Polismyndighet är därjämte skyldig att biträda tillsynsmyndigheten i dess verksamhet. I detta sammanhang må erinras om att en upprustning av tillsynsorganisationen i huvudsaklig överensstämmelse med ett av statskontoret upprättat förslag kommer att inledas vid bifall till yrkande i prop. 1965: 1 (bil. 8 s. 88).

En nyhet i förhållande till gällande ordning utgör de sakkunnigas förslag att icke endast polismyndighet och mönstringsförrättare utan även tull- och lotspersonal skall biträda vid tillsynsverksamheten.

Jag vill till en början understryka att en av huvudtankarna i de sakkunnigas förslag om säkerheten på fartyg är att skärpa tillsynen över bl. a. det mindre tonnaget. En väsentlig uppgift i detta sammanhang — även beträffande fartygsbeståndet i övrigt — är att övervaka att gällande säkerhetsföreskrifter efterlevs. En av förutsättningarna för en sådan övervakning är att det bedrivs en effektiv inspektionsverksamhet. Mot denna bakgrund bör man se förslaget om att även tull- och lotspersonal skall biträda vid övervakningen, personal som redan har sig ålagd offentliga tjänsteförrättningar ombord på fartyg.

Under remissbehandlingen har uttalats kritiska uppfattningar om att lotsarna skulle få skyldighet att medverka i fartygstillsynen. Man har från lotsförbundet gjort gällande att ett sådant åliggande inte skulle ligga i linje med att lotsning utgör en serviceverksamhet för sjöfarten. Skyldighet för lots att rapportera överlastning kunde medföra obenägenhet hos befälhavare att anlita lots. Beträffande tullpersonalens medverkan vid tillsynen har från bl. a. Sveriges redareförening åberopats att denna personal knappast innehar kompetens och erfarenhet för att utföra certifikats- och lastningsgranskning.

Jag vill erinra om att tullpersonal enligt gällande bestämmelser om skyddet mot vattenförorening genom olja från fartyg har skyldighet att jämte fartygsinspektionen utöva tillsyn. Denna verksamhet omfattar bl. a. granskning av fartygs oljedagbok. Befogenhet har även givits lotspersonal att ta del

av oljedagbok. Vidare ingår enligt gällande föreskrifter om sjötrafikövervakning tullpersonal som en betydelsefull del i den polisiära organisationen på området. I planeringen av denna verksamhet deltagar även lotsmyndighet.

Sjöfartsstyrelsen har under hänvisning till gällande föreskrifter i lotsförordningen funnit det uppenbart att en lots som kommer ombord på ett fartyg, vilket på grund av dålig lastning eller andra förhållanden synes honom vara i överhängande fara, icke bör stillatigande lämna sin medverkan till att fartyget går till sjöss. I sådant fall bör lots enligt styrelsen vara skyldig att vägra lotsning av fartyget.

De av lotsförbundet anförda skälen mot lots medverkan i fartygskontrollen finner jag icke bärande. Jag anser en viss tillsyn över fartyg vara väl förenlig med lots- och tullpersonals övriga tjänsteuppgifter. För att få till stånd en effektiv tillsyn på detta område torde det även vara nödvändigt, om icke statsverkets kostnader skall komma att stiga i alltför hög grad, att såväl lots- som tullpersonal biträder i tillsynsorganisationen. Jag tillstyrker därför de sakkunnigas förslag härutinnan. I administrativa författningar bör emellertid anges denna personals skyldigheter och befogenheter vid tillsynens utövande. Såsom de sakkunniga föreslagit bör den inskränka sig till uppgifter av mera enkel och ej tidsödande natur såsom okulär besiktning av fartygs nedlastning, granskning av certifikat och tillsynsbok samt rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten.

I sakens natur ligger att tillsynen över fartyg vållar minst olägenhet i fartygets seglationsförhållanden om den utövas när det ligger vid kaj eller eljest i hamn eller på redd. Jag anser mig därför inte kunna tillmötesgå Svenska hamnförbundets önskan att den kommunala lotspersonalen undantages från skyldigheten att medverka i tillsynssystemet.

Då lots- och tullpersonal således avses biträda tillsynsmyndigheten i dess verksamhet, anser jag det icke påkallat att föreslå ytterligare förstärkning av tillsynsorganisationen — såsom en remissinstans föreslagit — med ytterligare personal från hamnförvaltning. Jag finner det inte heller lämpligt att vänerlotsarna som är anställda i enskild tjänst tages i anspråk för tillsynsverksamheten.

I. Kostnader för tillsynen

Beträffande de sakkunnigas uttalande samt remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 85—87 i propositionen.

Departementschefen

De sakkunniga har ansett att den utvidgade och förbättrade fartygstillsyn som föreslagits bör medföra att sjöfartsnäringen får bidra till statens kostnader härför. Med anledning härav föreslår de sakkunniga att sär-

skilda tillsynsavgifter uttages och förutsätter en uppbörd av 0,7 milj. kr. per år, vilket belopp beräknas täcka det allmännas merkostnader för den utbyggda tillsynsorganisationen. — Flertalet av de remissinstanser, som yttrat sig över denna fråga, har avstyrkt förslaget.

Såsom jag inledningsvis berört utföres den egentliga sjövärdighetskontrollen beträffande fartyg med en bruttodräktighet av 100 ton och däröver till största delen av de internationella klassanstalterna. Cirka tre fjärdedelar av den svenska handelsflottan är sålunda inskriven i någon klassanstalt. För de besiktningar som där vidtages erlägges — som de sakkunniga påpekat — avgifter av ofta betydande storlek. Dessa klassbesiktningar kommer i fortsättningen liksom nu att godkännas som om de utförts av tillsynsmyndigheten. Någon avgift härför har av naturliga skäl icke uttagits av statsverket och avses icke heller komma att uttagas framdeles. Klassbesiktningar omfattar emellertid icke allt som ingår i en svensk sjövärdighetsbesiktning. I en klassundersökning ingår således icke all fartygets utrustning. Utanför undersökningen faller i regel bärgningsredskap, brandsläckningsanordningar, lanternor, kompasser och nautisk utrustning i övrigt. Några speciella förrättningsavgifter för besiktning av dessa utrustningsdetaljer har icke utgått utom för besiktning av lanternor och kompasser.

Att föreskriva om en helt ny särskild fartygsavgift är jag bl. a. med hänsyn till de administrativa olägenheter detta skulle medföra inte beredd att förorda. Jag anser att det allmännas kostnader för fartygstillsynen i stället bör täckas genom en ändring av nu utgående fyr- och båkavgifter. Jag har för avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt sjöfartsstyrelsen att inkomma med förslag i ämnet.

J. Detaljutformningen av lagförslagen

Utskottet torde få hänvisa till s. 89—122 i propositionen.

Lagrådet

I sitt yttrande över lagförslagen anförde lagrådet till en början följande.

Den föreslagna lagstiftningen innebär en modernisering av de gällande bestämmelserna på området, vilka genom den snabba tekniska utvecklingen blivit otidsenliga. Rättsområdet har en stark internationell anknytning. Såväl svenska som utländska fartyg beröras, och vissa konventioner äro aktuella i sammanhanget. Det må anmärkas, att en konvention av år 1960 för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, vilken avses skola samtidigt med den nya lagstiftningen underställas riksdagens prövning för svensk ratificering, har varit tillgänglig vid lagrådsgranskningen.

I det föreliggande förslaget ha i en särskild lag om säkerheten på fartyg sammanförts bestämmelser avseende dels vad som i fråga om fartygs kon-

struktion, utrustning, lastning och bemanning skall iakttagas för tryggnad av säkerheten och dels tillsynen för kontroll av att bestämmelserna efterlevas. I anslutning härtill ha ändringar föreslagits i sjölagen, lagen om inteckning i fartyg och sjömanslagen. Såvitt angår förslaget till säkerhetslag har remissen till lagrådet begränsats till att omfatta endast vissa angivna stadganden. För en allsidig granskning av dessa stadganden har det emellertid varit påkallat att ingå på bedömning av andra bestämmelser i lagen, med vilka de stå i samband, och på dispositionen i allmänhet av innehållet i lagen. Vid sådant förhållande har lagrådet ansett sig böra upptaga förslaget till säkerhetslag i dess helhet till granskning.

Beträffande förslaget till lag om säkerheten på fartyg uttalade lagrådet inledningsvis.

Dispositionen av säkerhetslagen synes mindre tillfredsställande bl. a. såvitt angår placeringen av de bestämmelser som i förslaget upptagits såsom 9 kap. med rubriken »Redares, befälhavares och besättnings m. fl. åligganden». Den tillsyn av fartyg som skall äga rum syftar icke minst till kontroll av att befälhavare m. fl. fullgöra sina skyldigheter till säkerhetens tryggnad. Bestämmelserna om dessa skyldigheter böra därför placeras före det kapitel som behandlar tillsynen. Detta skulle innebära, att 9 kap. i förslaget erhåller beteckningen 7 kap. och att förslagets 7 och 8 kap. få beteckningen 8 och 9 kap. I samband med denna omflyttning böra de bestämmelser i förslagets 9 kap. som avse tillsynen inarbetas i tillsynskapitlet. Utöver de ändringar som av det sagda förordas i de nämnda kapitlen förordar lagrådet tämligen genomgripande ändringar i 1 och 10 kap. Vissa bestämmelser i det remitterade förslaget kunna med fördel överflyttas till de administrativa föreskrifter för lagens tillämpning, som förutsätts skola utfärdas.

Utskottet torde i övrigt få hänvisa till s. 157—192 i propositionen, där lagrådets yttrande i sin helhet återfinnes.

Anmälan av lagrådets yttrande

Vid anmälan av lagrådets yttrande uttalade *föredragande departementschefen* först följande.

Lagrådet har godtagit den föreslagna lagstiftningens allmänna omfattning och utformning. En av lagrådets ledamöter har emellertid ansett att de stadganden som hämtats från sjölagen eller innebär en närmare utveckling av bestämmelser i denna bör utmönstras ur säkerhetslagen och att säkerhetslagen i övrigt underkastas därav betingad omarbetning.

Lagrådet har beträffande den närmare utformningen av lagbestämmelserna föreslagit åtskilliga ändringar och tillägg, av vilka många av redaktionell

natur, och i samband därmed företagit viss omDisposition av lagtexten.

I anledning av lagrådets utlåtande må anföras följande.

Föreliggande lagförslag har föregåtts av långt utredningsarbete, som skett i intimt samarbete med berörda myndigheter och organisationer. Även nordiskt samråd har ägt rum. Ett sådant samarbete framstår som naturligt med tanke på att lagstiftningen har starkt arbetsrättsligt inslag. Denna ordning har även påverkat själva författningsarbetet. Mot denna bakgrund anser jag det icke möjligt att göra några mera genomgripande ändringar i förslaget utan att det först föregås av nytt utredningsarbete. Ett sådant utredningsarbete skulle avsevärt försena den föreslagna reformen, vilket från många synpunkter skulle vara olyckligt. Som jag senare kommer att redovisa anser jag dock inte lagrådets utlåtande böra föranleda några större ändringar i lagförslagen. I anledning av lagrådets påpekanden bör emellertid åtskilliga smärre ändringar företagas, vilket inte torde påverka lagstiftningens sakliga innehåll. Vissa redaktionella ändringar bör vidare ske.

Beträffande departementschefens vidare uttalande i anledning av lagrådsyttrandet får utskottet hänvisa till s. 194—200 i propositionen.

Motionerna

I likalydande *motionerna I: 766* och *II: 897* 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.

Till stöd för första ledet i sin hemställan anför motionärerna bl. a.

Av förarbetet till lagförslaget framgår att främsta anledningen till behovet 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.

Sedan motionärerna lämnat viss redogörelse för sjöarbetstidslagen uttalar motionärerna.

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 medgivas undantag i lagförslagets 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.

Fastställes en minimibesättning för att uppfylla kravet om betryggande bemanning ur säkerhetssynpunkt, måste en reducering 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.

Beträffande andra ledet i sin hemställan anför motionärerna att det är en brist i lagförslaget att inte någon form av läkarbesiktningens verksamhet ombord på fartyg föreslagits som ett led i strävandena att förebygga skada i arbetet och motverka förekommande yrkessjukdomar. Härefter uttalar motionärerna följande.

De senaste åren har utbyggt 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 stickprovundersökningar 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 läkarbesiktningens verksamhet inom sjöfartsområdet, och vi anser att sakkunniga bör få i uppdrag att utreda och framkomma med förslag i ärendet.

I de likalydande *motionerna I: 769* och *II: 903* anföres att vid den överarbetning av 5 a och 26 §§ sjölagen, som företagits i samband med upp rättandet av förslaget till säkerhetslag, har redan i betänkandet, som ligger till grund för förslaget, utmönstrats de bestämmelser i de båda lagrummen som särskilt tar sikte på säkerheten för inlastat gods. Motionärerna uttalar att några skäl för en sådan ändring icke synes ha redovisats i betänkandet och ifrågasätter huruvida en dylik ändring över huvud varit avsedd. Motionärerna påpekar att vid remissbehandlingen av betänkandet hovrätten för Västra Sverige fäst uppmärksamhet på att bestämmelse till skydd för lasten icke medtagits i de sakkunnigas förslag (prop. s. 104). Sjölagskommittén har i sitt betänkande »Fartygs befälhavare, gemensamt haveri och dispasch, ansvarsbestämmelser m. m.» (SOU 1965: 18) vid sin översyn av ifrågasättande delar av sjölagen föreslagit en lydelse av 5 a och 26 §§, som i huvud-

sak motsvarar den lydelse som återfinnes i propositionen. Motionärerna anför att jämväl vid remissbehandlingen av detta betänkande erinringar rikstatts mot allt bestämmelser om säkerheten för inlastat gods utmönstras ur förevarande lagkomplex. Ett bibehållande i sjölagen av gällande regler om säkerheten för gods är enligt motionärernas mening påkallat av hänsyn till lastägaren och kan dessutom tillmätas betydelse för bedömningen av befälhavarens ansvarighet. Därjämte åberopar motionärerna att i föreliggande förslag från övriga nordiska länder återfinnes regler som tar sikte på tryggnade av egendom. Härefter anföres följande.

Önskemålet att sjölagen alljämt skall innehålla grundläggande regler om säkerheten för inlastat gods skulle bäst tillgodoses om tills vidare — i avvaktan på en prövning av sjölagskommitténs förslag — nuvarande 5 a § och 26 § bibehölles med endast de formella ändringar som är direkt föranledda av den föreslagna nya säkerhetslagen. Lagtekniskt sett finns emellertid anledning till tveksamhet mot en sådan ordning av det skälet, att delvis likartade detaljbestämmelser därvid komme att föreligga i sjölagen och i säkerhetslagen såvitt gäller säkerheten för fartyget och de ombordvarande. Ett i huvudsak tillfredsställande resultat synes emellertid kunna uppnås genom att 5 a § i sjölagen erhöi följande ändrade lydelse:

»Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastat eller barlastat på sådant sätt, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras, samt bemannat på betryggande sätt.

Om vad i förenämnda avseenden bland annat skall iakttagas för att trygga säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.»

Motionärerna hemställer att riksdagen måtte besluta om sådan ändring av 5 a § sjölagen som angivits i motionerna.

Utskottet

I förevarande proposition har i en särskild lag om säkerheten på fartyg — avsedd att ersätta 1914 års tillsynslag — sammanförts bestämmelser avseende dels vad som i fråga om fartygs konstruktion, utrustning, lastning och bemanning skall iakttas för tryggnade av säkerheten och dels tillsynen för kontroll av att bestämmelserna efterlevs. I anslutning härtill har ändringar föreslagits i sjölagen, lagen om inteckning i fartyg och sjömanslagen.

Säkerhetslagen avses att i likhet med sjölagen i princip omfatta alla fartyg oavsett storlek. Liksom hittills skall passagerarfartyg samt andra fartyg om minst 100 bruttoton undergå regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningar. För fartyg med en bruttodräktighet av mellan 20 och 100 registerton föreslås att sjövärdighetsbesiktning skall äga rum vid nybyggnad, större ombyggnad eller överlåtelse. Vidare förordas nuvarande skyldighet

att ha lastmärke utvidgad att omfatta fartyg om minst 20 bruttoton. Därjämte framlägges förslag att arbetarskyddslagens allmänna bestämmelser i huvudsak skall införas i den nya sjösäkerhetslagen och föreslås mera fasta bemanningsregler för fartyg över 20 bruttoton, som befordrar gods eller passagerare.

Utskottet finner de framlagda lagförslagen i allt väsentligt väl avvägda samt ägnade att läggas till grund för lagstiftning. I det följande upptager utskottet därför till närmare behandling endast de stadganden som beröres av de i ämnet väckta motionerna eller eljest tilldragit sig utskottets särskilda uppmärksamhet.

I syfte att få till stånd så stor överensstämmelse som möjligt mellan arbetsförhållandena till sjöss och på land förordas att de principer, som fått sitt uttryck i arbetarskyddslagen och avser att garantera sunda och säkra arbetsförhållanden, även bör gälla ombord på våra fartyg. I förslaget till säkerhetslag lämnas sålunda i 3 kap. bestämmelser angående åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall. Med anknytning till dessa regler framhålls i de likalydande motionerna I: 766 och II: 897 såsom en brist att ej någon läkarbesiktningsverksamhet föreslagits som ett led i strävandena att förebygga ohälsa i arbetet och motverka förekommande yrkessjukdomar. Motionärerna föreslår att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om utredning och förslag till bestämmelser i detta avseende. Vid bedömandet av frågan bör först uppmärksammas att i säkerhetslagen förordas obligatorisk skyldighet för redare eller skeppsbyggare att inge ritningar rörande fartyg under byggnad till den centrala tillsynsmyndigheten för granskning. Avsikten är att denna granskning bl. a. skall ge utrymme för en hygienisk expertis att verka för att fartyget ges en tjänlig utformning från hälsosynpunkt. För frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet skall vidare på fartyg med minst fem ombordanställda finnas skyddsombud och på fartyg med minst tjugofem anställda skyddskommitté. En viss fortlöpande kontroll av arbetarskyddet ombord avses också skola ske genom förrättning av offentlig tillsynsmyndighet. Vid s. k. inspektion skall nämligen undersökas bl. a. huruvida på fartyg erforderliga åtgärder iakttagits för att förebygga ohälsa och olycksfall. Genom dessa bestämmelser, som godtagits av remissinstanserna, synes arbetarskyddet ombord tillgodosett och utskottet kan icke biträda motionsyrkandet om ytterligare utredning och förslag i detta hänseende.

En för säkerheten på fartyg betydelsefull ändring föreslås genom de regler om bemanning och minimibesättning, som återfinnes i 6 kap. säkerhetslagen. Det förordas sålunda för varje fartyg över 20 bruttoton, vilket befordrar gods eller passagerare, att sjöfartsstyrelsen skall efter samråd med berörda sjöfartsorganisationer fastställa den till antal och kvalifikationer minsta besättning, som kan anses betryggande ur sjösäkerhetens synpunkt. Såsom departementschefen framhållit kan i praktiken svårigheter uppkom-

ma vid bestämmandet av minimibesättning. Förslaget har emellertid godtagits av samtliga sjöfartsorganisationer och dess genomförande skulle enligt utskottet innebära en avsevärd och behövlig komplettering av nu gällande regler, som endast avser befälsbemanningen. Under utskottsbehandlingen har farhågor framförts för att i vissa fall minimibesättning kunde komma att fastställas så att fartyg, oaktat rimliga säkerhetskrav finge anses uppfyllda, fördröjdes i hamn. Utskottet vill med anledning därav understryka departementschefens uttalande att minimibesättning måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskravet. Detta begrepp får uppfattas så att besättningen till såväl kvalifikation som antal är tillräcklig för fartygets kontinuerliga drift i den fart vari det skall nyttjas. Någon närmare reglering av hur minimibesättning för olika fartyg skall bestämmas torde emellertid icke lämpligen böra ske i lag. Det bör därjämte erinras om att i propositionen anvisats utvägar att undgå befarade svårigheter. Sålunda kan särskild minimibesättning fastställas för kortare resor, när skeppstjänsten ej behöver indelas i skift, och vidare bör för fartyg, som går i olika farter, anges den minimibesättning, som är tillämplig i varje fart. Möjlighet finns också att jämställa fart mellan utländska orter med inre fart eller stor kustfart. Bestämmelser om straffansvar för befälhavare, som icke iakttar enligt säkerhetslagen meddelade föreskrifter om minimibesättning, finns i 10 kap. 3 §. Enligt andra stycket i lagrummet är befälhavare fri från ansvar om lämplig person, som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn, och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning ej blivit uppfyllda för viss tjänst ombord. I ovannämnda motionspar, I: 766 och II: 897, hemställes att detta stycke måtte utgå. Stadgandet överensstämmer med 38 § sjöbefälskungörelsen, den s. k. bristmönstringsparagrafen, vari någon ändring icke avses skola ske. Enligt utskottets mening är det visserligen i och för sig lämpligt om bristmönstringsbestämmelser kunde utgå ur lagstiftningen. Såsom departementschefen framhållit är bristen på yrkeskunnigt sjöfolk för närvarande så stor, att bristmönstring måste förekomma. Möjligheten att bristmönstra får emellertid icke medföra att allvarliga ansträngningar ej göres för att förse vår handelsflotta med kompetent sjöfolk. Det bör också uppmärksammas att den föreslagna bestämmelsen endast möjliggör för befälhavare att avstå från viss kvalifikation hos den anställde, om lämplig person icke kunnat erhållas, men ej att underskrida minimibesättningens antal. Stadganden har även givits för att motverka att sjösäkerheten sättes i fara genom bristmönstring. Sålunda är sjölagens regel att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt straffsanktionerad och vidare åligger det mönstringsförrättare att tillse att bristmönstring icke äventyrar fartygs säkerhet. Slutligen har departementschefen framhållit att tillsynsmyndigheten måste med största uppmärksamhet följa frågan. Härigenom får betryggande garantier anses föreligga mot missbruk av bristmönstringsbestämmelsen, och

utskottet får avstyrka bifall jämväl till motionärernas hemställan i denna del.

I propositionen föreslås att säkerhetslagen skall träda i kraft den 1 januari 1966. Lagrådet har under återopande av att erforderliga tillämpningsföreskrifter bör vara utfärdade i god tid före lagstiftningens ikraftträdande förordat att tidpunkten framflyttas. Med hänsyn till vikten av att säkerhetslagstiftningen snarast träder i kraft har departementschefen icke ansett sig kunna tillmötesgå denna hemställan. Utskottet, som ingående diskuterat frågan om en framflyttning av tidpunkten för lagens ikraftträdande, har dock med hänsyn till önskvärdheten ur social synpunkt att säkerhetslagstiftningen snarast träder i kraft funnit övervägande skäl tala för en anslutning till departementschefens ställningstagande och förutsätter härvid att tillämpningskungörelsen kommer att utfärdas i tid samt att de svårigheter, som kan uppstå genom säkerhetslagens snara ikraftträdande, skall kunna bemästras av berörda myndigheter.

I slutbestämmelserna lämnas särskilda övergångsregler beträffande fartyg, till vilket kölen sträckts före lagens ikraftträdande. Denna formulering synes något oegentlig med hänsyn till att vid viss nutida skeppsbyggnadsteknik kölsträckning icke förekommer. Uttrycket har emellertid gammal hävd och användes även i den av utskottet denna dag behandlade internationella konventionen av år 1960 om säkerheten för människoliv till sjöss. Någon praktisk olägenhet av uttryckssättet synes ej behöva befaras och utskottet vill därför icke föreslå någon ändrad formulering.

I propositionen framlägges vidare förslag till ändring av bl. a. 5 a och 26 §§ sjölagen, vilka lagrum innehåller åtskilliga stadganden beträffande sjösäkerhet, som på grund av innehållet i den föreslagna säkerhetslagen anses böra utgå. Det förordas emellertid att ett huvudstadgande om sjösäkerhet bibehålles i 5 a §. Med hänsyn till sjölagens ställning som sammanhållande lagstiftning för sjöfarten synes i förevarande fall, såsom ock lagrådet anfört, den valda lagstiftningsmetoden böra godtagas. I de likalydande motionerna I: 769 och II: 903 framhålls, att genom den föreslagna lydelsen av 5 a § även gällande bestämmelser om säkerheten för inlastat gods skulle bli utmönstrade. Motionärerna anser att dessa regler av hänsyn till lastägaren bör bibehållas och återopar till stöd för sitt yrkande om ändrad lydelse av 5 a § också önskemålet om nordisk rättslikhet. Motionärerna anför vidare att sjölagskommittén i ett nyligen avgivet betänkande föreslagit i hudsak samma lydelse av 5 a och 26 §§ som i förevarande proposition, samt att vid remissbehandlingen erinringar riktats mot kommitténs förslag. Av propositionen kan enligt utskottet icke utläsas att vid överarbetningen av ifrågavarande bestämmelser avsetts att göra saklig ändring i reglerna om säkerheten för inlastat gods. Lagtexten synes dock ha fått en utformning, som kan ge anledning till osäkerhet vid tolkningen. Det av motionärerna aktualiserade spörsmålet om regler i sjölagen rörande skydd för inlastat

gods synes därför böra närmare övervägas. Frågan om stadgandenas utformning torde riksdagen få ta ställning till vid behandlingen av den proposition som enligt vad utskottet inhämtat nästa år torde avlämnas i anledning av sjölagskommitténs betänkande. Härvid lär ett bättre underlag föreligga för att bedöma motionärernas förslag. Vid angivna förhållande anser sig utskottet kunna godtaga den föreslagna utformningen av 5 a och 26 §§ sjölagen.

Under hänvisning till det anförda får utskottet hemställa,

A) att riksdagen med avslag å följande motioner, nämligen

1. I: 766 och II: 897, såvitt avser yrkandet att 10 kap. 3 § andra stycket i förslaget till lag om säkerheten på fartyg skall utgå, och

2. I: 769 och II: 903, måtte bifalla förevarande proposition, nr 132, ävensom

B) att motionerna I: 766 och II: 897, såvitt avser yrkandet om skrivelse till Kungl. Maj:t, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 27 oktober 1965

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Ernulf, fröken Mattson, herrar Hjorth, Ferdinand Nilsson*, Schött, Lundin och Gösta Jacobsson;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson*, herrar Ekström i Björkvik, Svensson i Vä, fru Kristensson, fru Löfqvist*, herrar Gustafsson i Borås och Jönsson i Malmö.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.