

Till statsrådet och chefen för Näringsdepartementet

Regeringen beslutade den 23 juni 1999 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs. Utgångspunkten för utredarens förslag skulle vara att hela lagstiftningen moderniseras, förenklas och bringas att överensstämma med de internationella regelverk som binder Sverige. Det stod utredaren fritt att i övrigt lämna förslag till förändrade regler i det fall detta bedömdes lämpligt. Ett förslag till införlivande av vissa artiklar i rådets direktiv 95/21/EG samt av rådets direktiv 1999/35/EG skulle redovisas separat genom ett delbetänkande (dir. 1999:50).

Den 1 september 1999 förordnade stadsrådet Rosengren hovrättslagmannen Peter Löfmarck att vara särskild utredare. Som sekreterare förordnades fr.o.m. den 11 oktober 1999 hovrättsassessorn Tomas Alvå. Den 18 oktober 1999 förordnades avdelningsdirektören i Sjöfartsverket Elisabeth Aspegren, departementssekreteraren Lars von Ehrenheim i näringsdepartementet och rättssakkunniga Agneta Pålsson i justitiedepartementet som experter.

Utredningen, som antagit namnet Fartygssäkerhetsutredningen, har tidigare överlämnat delbetänkandet Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet (SOU 2000:16).

Härmed överlämnas utredningens slutbetänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17).

Utredningens uppdrag är härigenom slutfört.

Stockholm i februari 2001

Peter Löfmarck

Tomas Alvå

Innehåll

Sammanfattning	11
Författningsförslag	17
1 Uppdraget	79
1.1 Direktiven.....	79
1.2 Utredningsarbetet	80
2 Allmänna utgångspunkter för en översyn av fartygs- säkerhetslagstiftningen	81
2.1 Lagändringar som har skapat ett behov av en översyn av	
fartygssäkerhetslagen	81
2.2 Översynens inriktning	82
2.3 Våra överväganden i stora drag.....	83
3 Skäl att modernisera fartygssäkerhetslagen	85
3.1 Behovet av att öka fartygssäkerhetslagens läsbarhet	85
3.2 Den gällande fartygssäkerhetslagens disposition.....	86
3.2.1 1–9 kap. fartygssäkerhetslagen.....	87
3.2.2 10–13 kap. fartygssäkerhetslagen.....	90
3.3 Skäl att föreslå en ny fartygssäkerhetslag	93
3.3.1 Sjöfartsverkets skrivelse den 2 december 1998	93
3.3.2 Bör fartygssäkerhetslagen ersättas med en ny lag?	94
4 En ny fartygssäkerhetslag	97
4.1 En mer användarvänlig fartygssäkerhetslag.....	97
4.2 Inledande bestämmelser	99
4.2.1 Inledning.....	99
4.2.2 Redare och besättning	100
4.2.3 Passagerartrafik	101
4.2.4 Certifikat och dokument.....	102
4.3 Allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet	103
4.3.1 Inledning.....	103

4.3.2	Ogiltigförklaring av certifikat och dokument.....	104
4.3.3	Utländska fartyg	104
4.4	Särskilda krav för användning av fartyg	105
4.4.1	Inledning.....	105
4.4.2	Ändringar i bestämmelserna om certifikat	106
4.4.3	Sjöfartsverkets skäl för att undanta fritidsfartyg från krav på periodisk besiktning.....	107
4.4.4	Sjöfartsverkets förslag att kräva periodisk tillsyn av fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller däröver som inte är fritidsfartyg.....	107
4.4.5	Remissinstansernas synpunkter på Sjöfartsverkets förslag.....	108
4.4.6	Våra överväganden om kraven på certifikat.....	109
4.5	Arbetsmiljön.....	111
4.6	Tillsyn	111
4.6.1	Inledning.....	111
4.6.2	Tillsynsmyndigheter.....	112
4.6.3	Tillsynsförrättningar.....	113
4.6.4	Tillsynsbok	114
4.7	Bemyndiganden.....	115
4.7.1	Inledning.....	115
4.7.2	Bemyndiganden att meddela föreskrifter i frågor som omfattas av 2–5 kap.....	115
4.7.3	Särskilda föreskrifter och undantag från lagen	118
4.7.4	Uppdrag åt organisationer och andra myndigheter	119
4.8	Övriga bestämmelser.....	123
4.8.1	Inskränkningar i rätten att använda fartyg.....	123
4.8.2	Ansvarsfrågor	124
4.8.3	Övriga frågor	125
5	Arbetsmiljön på fartyg	127
5.1	Inledning.....	127
5.2	Utvecklingen av arbetsmiljöbestämmelser.....	128
5.3	Utgångspunkter för vår översyn av arbetsmiljöbestämmelserna	130
5.4	Arbetsmiljöbestämmelsernas ändamål m.m.....	131
5.5	Arbetsmiljöns beskaffenhet.....	132
5.6	Arbetsgivaransvaret för arbetsmiljön	134
5.6.1	Allmänt om arbetsgivaransvaret.....	134
5.6.2	Internkontrollen	136
5.6.3	Arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet	137
5.6.4	Företagshälsovård.....	138
5.7	Arbetstagares skyldigheter	140

5.8	Tillverkarens m.fl. skyldigheter (bestämmelser om produkt-säkerhet)	140
5.9	Bemyndiganden.....	142
5.9.1	Allmänt om bemyndiganden	142
5.9.2	Produktkontroll.....	143
5.9.3	Expositionsregister	146
5.10	Bestämmelser om minderårigas arbete	146
5.11	Skyddsverksamhet.....	147
5.12	Tillsyn m.m.	150
5.13	Påföljder och sanktionsavgifter.....	151
5.13.1	Påföljder	151
5.13.2	Sanktionsavgifter.....	152
5.14	Avslutande synpunkter på gällande rätt om arbetsmiljön på fartyg	153
6	Våra överväganden om arbetsmiljön på fartyg	155
6.1	Inledning	155
6.2	Bör bestämmelserna i lag och förordning om fartygsarbete vara mindre detaljerade?	156
6.2.1	Inledning.....	156
6.2.2	Norsk lagstiftning om arbetsmiljön på fartyg.....	157
6.2.3	Dansk lagstiftning om arbetsmiljön på fartyg.....	158
6.2.4	Kan partsöverenskommelser ersätta en detaljreglerande lagstiftning?.....	159
6.3	Kan arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete?	161
6.3.1	Problem med den nuvarande ordningen.....	161
6.3.2	Varför beslutade man att särreglera arbetsmiljön på fartyg?.....	162
6.3.3	Skäl som talar för att göra arbetsmiljölagen tillämplig på fartygsarbete.	163
6.3.4	Lösning på problemet att arbetsmiljön kommer att regleras i två lagar	164
6.4	Arbetsmiljölagens tillämpningsområde m.m.	165
6.4.1	Tillämpningsområdet.....	166
6.4.2	En allmän bestämmelse i arbetsmiljölagen om redarens och befälhavarens skyldigheter	166
6.4.3	Om föreskrivande myndighet m.m.....	167
6.4.4	Svenska fartyg utanför sjöterritoriet och utländska fartyg ...	167
6.5	Arbetsmiljöns beskaffenhet m.m.....	168
6.5.1	Behovet av att ändra bestämmelserna i 2 kap. arbetsmiljölagen för att de skall kunna tillämpas på fartygsarbete.	168

6.5.2	Bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet som bör finnas i fartygssäkerhetslagen	170
6.6	Överväganden i fråga om de allmänna skyldigheterna	171
6.6.1	Arbetsgivaransvaret.....	171
6.6.2	Internkontroll.....	172
6.6.3	Arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet	173
6.6.4	Företagshälsovård.....	174
6.6.5	Samordningsansvaret.....	176
6.6.6	Befälhavarens skyddsansvar.....	177
6.6.7	Skyldigheter för dem som utför fartygsarbete.....	178
6.6.8	Tillverkarnas m.fl. ansvar (produktsäkerhet)	178
6.6.9	Andra skyddsansvariga.....	180
6.7	Bemyndiganden.....	180
6.7.1	Föreskrivande myndighet.....	181
6.7.2	Produktkontroll.....	181
6.7.3	Produktinformation	182
6.7.4	Expositionsregister och andra register i fråga om arbetsmiljön	183
6.8	Minderårigas arbete.....	184
6.8.1	Reglering av minderårigas fartygsarbete.....	185
6.8.2	Möjligheten för dem som är 13–15 år gamla att delta i arbetet på fiskefartyg	186
6.9	Skyddsverksamhet.....	188
6.10	Tillsyn m.m.	189
6.10.1	Tillsynsmyndighet	190
6.10.2	Tillsynsmyndighetens befogenheter m.m.....	191
6.10.3	Varningsinformation och återkallelse	192
6.11	Påföljder	192
6.11.1	Var skall bestämmelserna om påföljd finnas?.....	192
6.11.2	Skall överträdelser till sjöss och i land bedömas på samma sätt?	193
6.11.3	Sanktionsavgifter.....	193
7	En ny fartygssäkerhetsförordning samt ändringar i arbetsmiljöförordningen och i andra författningar	195
7.1	Inledning	195
7.2	Ändringar i arbetsmiljöförordningen och fartygssäkerhetsförordningen.....	196
7.3	Följdändringar i andra författningar.....	197
8	Kostnader m.m.	201
8.1	Kostnader för att införa en ny fartygssäkerhetslag och konsekvenser för fartygsägarna.....	201

8.1.1	Redaktionella ändringar i förhållande till den nuvarande fartygssäkerhetslagen	201
8.1.2	Införlivandet av vissa EG-direktiv	201
8.1.3	Krav att vissa fartyg skall inneha certifikat m.m.....	202
8.2	Kostnader med nya arbetsmiljöbestämmelser.....	203
8.3	Jämställdhet.....	204
9	Författningskommentar	205
9.1	Förslaget till fartygssäkerhetslag (0000:00).....	205
9.2	Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	223
9.3	Förslaget till fartygssäkerhetsförordning (0000:00)	229
9.4	Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1977:1166).....	236
Bilaga:	Kommittédirektiv 1999:50	237

Sammanfattning

Några utgångspunkter

Fartygssäkerhetslagen (1988:49) trädde i kraft den 1 juli 1988 och ersatte då lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. Den nya lagen fick i förhållande till den tidigare lagen en ökad karaktär av ramlag. Framför allt bestämmelserna om arbetsmiljön moderniserades och utformades så långt möjligt i enlighet med motsvarande bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160).

Regleringen av säkerheten till sjöss har under åren efter fartygssäkerhetslagens tillkomst utvecklats vidare. Inom Europeiska unionen har en handlingsplan för ökad sjösäkerhet upprättats och för att genomföra handlingsplanen har ett antal rättsakter antagits inom området. Arbetet med att anpassa den svenska fartygssäkerhetslagstiftningen till EG:s rättsakter pågår alltjämt. I vårt delbetänkande (SOU 2000:16) Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet har vi förslagit ändringar i fartygssäkerhetslagen för att införliva dels vissa artiklar i rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)¹, senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/97/EG², dels rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik³.

Fartygssäkerhetslagen har vidare ändrats för att åtaganden enligt vissa internationella konventioner om sjösäkerhet skall infrias. Den mest genomgripande av dessa ändringar har skett för att införliva

¹ EGT L 157, 07.07.1995 s. 1 (Celex 31995L0021)

² EGT L 331, 23.12.1999 s. 67 (Celex 31999L0097)

³ EGT L 138, 01.06.1999 s. 1 (Celex 31999L0035)

ISM-koden, dvs. the International Safety Management (ISM) Code, IMO:s resolution A.741 (18) i svensk rätt.

Fartygssäkerhetslagen har efter de ovan redovisade ändringarna upplevts som svår att överblicka. I andra avseenden, som inte berörs av dessa ändringar, har lagen i viss utsträckning också upplevts som omodern. Detta gäller framför allt bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg. Fartygsarbete omfattas inte av arbetsmiljölagen, utan regleras särskilt i fartygssäkerhetslagen. Medan regleringen av arbetsmiljön på land kontinuerligt förts framåt genom ändringar av arbetsmiljölagen, har fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön varit i stort sett oförändrade sedan lagens tillkomst år 1988. Jämförda med motsvarande bestämmelser i arbetsmiljölagen är bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen numera föråldrade.

Förslaget till en ny fartygssäkerhetslag

Vi har gjort en översyn av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) i syfte att föreslå de ändringar som behövs för att lagstiftningen skall vara mer modern och lättare att överblicka. Fartygssäkerhetslagen skall också vara så utformad att framtida ändringar blir lättare att infoga i lagen. Vår målsättning har varit att göra lagstiftningen mer användarvänlig. För att så skall ske krävs en annan disposition av lagen än den nuvarande. Vi har funnit att de ändringar som behövs knappast kan ske inom ramen för den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Därför har vi föreslagit att den lagen ersätts med en ny fartygssäkerhetslag. Som en följd härav skall också den nuvarande fartygssäkerhetsförordningen ersättas med en ny fartygssäkerhetsförordning.

I den nya lagen skall kraven för användning av fartyg till sjöfart vara tydliga och lätta att hitta. Vi har föreslagit att dessa krav delas upp på två kapitel. I ett kapitel finns allmänna krav för användning av fartyg och i ett annat kapitel finns de särskilda kraven som gäller för användning av ett visst fartyg. De allmänna kraven gäller bl.a. att fartygen skall vara sjövärdiga och bemannade på ett betryggande sätt samt att lastning och lossning skall ske under betryggande former. Vidare skall rederiverksamhet bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas. Genom att de allmänna kraven finns samlade i ett kapitel, blir den nya fartygssäkerhetslagen tydlig i fråga om vilka faktorer som är avgörande för att bestämma en godtagbar sjösäkerhetsnivå för användning av fartyg.

Av bestämmelserna om de särskilda kraven framgår vilka fartyg som omfattas därmed. De särskilda kraven gäller bl.a. att fartyg av en viss storlek eller som används till en viss typ av befraktning skall ha certifikat för att få användas. I vissa fall skall rederier ha dokument som visar att deras säkerhetsorganisation är godkänd. Vidare skall minsta tillåtna fribord och säkerhetsbesättning fastställas för vissa fartyg. Kapitlet med de särskilda kraven fungerar som en checklista i fråga om vad den nya fartygssäkerhetslagen kräver för att ett visst fartyg skall få användas.

Eftersom fartygssäkerhetslagen är en ramlag och därmed förutsätter att detaljföreskrifter meddelas, bör bemyndigandena att meddela sådana föreskrifter finnas på ett ställe och vara utformade på ett sådant sätt att de är lätta att tillämpa. Vi föreslår därför att samtliga bemyndiganden i den nya fartygssäkerhetslagen förs samman i ett kapitel och att de så långt möjligt förenklas.

Den nya fartygssäkerhetslagen innehåller i huvudsak samma bestämmelser som den nuvarande lagen, fast delvis i en ny skrud. Vi föreslår emellertid också en del sakliga ändringar. I vårt delbetänkande har vi lämnat förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen. De då föreslagna ändringarna gäller införandet av dels en ny tillsynsform, s.k. värdestatstillsyn, för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik, dels ytterligare bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Vi föreslår nu att dessa ändringar i stället genomförs inom ramen för den nya fartygssäkerhetslagen.

Vidare föreslår vi att fler fartyg än i dag skall inneha fartcertifikat som bevis på att de vid tillsyn har befunnits sjövärdiga. I dag gäller att passagerarfartyg och fartyg vars bruttodräktighet är 100 eller mer skall ha fartcertifikat. Enligt vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag skall fartyg ner till en bruttodräktighet av minst 20 ha fartcertifikat. För att certifikaten skall utfärdas och förnyas, krävs att fartygen besiktigas regelbundet. Sjöfartsverket har meddelat föreskrifter om hur ofta sådana besiktningar skall ske. Fritidsfartyg vars bruttodräktighet är under 100 skall precis som i dag vara undantagna från bestämmelsen om fartcertifikat. För att bestämmelsen inte skall vara oförenlig med Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar⁴, skall undantaget också gälla fritidsfartyg vars bruttodräktighet är större än 100 men som har CE-märkts.

Enligt den nuvarande regleringen skall minsta tillåtna fribord fastställas för fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som

⁴ EGT L 164, 30.06.1994 s. 15 (Celex 31994L0025)

befordrar passagerare eller gods. Vi föreslår att minsta tillåtna fribord också skall fastställas på fiskefartyg vars bruttodräktighet är minst 20. Dessa fiskefartyg skall därmed förses med fribordsmärken och får inte lastas djupare än som anges av fribordsmärkena. Som bevis på att fribordsmärkena har placerats på ett riktigt och varaktigt sätt, skall fartygen innehå fribordscertifikat.

Bemyndigandena i den nya fartygssäkerhetslagen ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i huvudsak samma möjligheter att meddela föreskrifter som enligt den nuvarande lagen. Vi föreslår emellertid att rätten att föreskriva om undantag från lagen skall utvidgas till att avse även frågor om fribord, fribordsmärkning och fribordscertifikat. Vidare föreslår vi att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i enskilda fall skall få uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter att utföra tillsynsåtgärder och fastställa minsta tillåtna fribord i syfte att utfärda eller förnya certifikat.

I den nuvarande fartygssäkerhetslagen finns en utförlig reglering av arbetsmiljön på fartyg. I vårt arbete med att modernisera bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg, föreslår vi en ny ordning som innebär att arbetsmiljölagen skall gälla även fartygsarbete. Den nya fartygssäkerhetslagen skall innehålla endast de särbestämmelser om arbetsmiljön som behövs.

Förslaget till ändringar i arbetsmiljölagen

Erfarenheterna från den nuvarande fartygssäkerhetslagen är att en kontinuerlig vidareutveckling av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg förutsätter en starkare koppling till arbetsmiljölagen. Mycket av det som sägs i arbetsmiljölagen kan utan vidare också gälla fartygsarbete. Som nämnts föreslår vi att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete. Samtidigt bör alltjämt behovet av särskilda arbetsmiljöbestämmelser för fartygsarbetet tillgodoses. I viss mån kan detta ske inom ramen för arbetsmiljölagen. Sålunda skall det som sägs i arbetsmiljölagen om Arbetsmiljöverket i stället gälla Sjöfartsverket. Vidare skall redarens ansvar för arbetsmiljön på fartyg klargöras. Vissa särbestämmelser är emellertid sådana att de inte kan infogas i arbetsmiljölagen utan att störa den lagens uppställning och karaktär. Dessa bestämmelser, som bl.a. gäller befälhavarens skyddsansvar i arbetsmiljöfrågor samt de särskilda kraven ombord såvitt avser bostads- och fritidsutrymmen, sjukvård samt kost och vatten, bör finnas i den nya fartygssäkerhetslagen. Den nya fartygssäkerhetslagen bör också innehålla bestämmelser om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelserna om arbetsmiljön.

Den förordade lösningen innebär att de moderniseringar som skett i arbetsmiljölagen också kommer regleringen av arbetsmiljön på fartyg till godo. Vi har t.ex. inte funnit skäl att undanta fartygsarbete från de nya bestämmelserna i arbetsmiljölagen om internkontroll, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård. De bestämmelserna innebär att kraven på att planera skyddsverksamheten på fartyg ökar och att det i stor utsträckning kommer att vara nödvändigt att anlita utomstående resurser i form av företagshälsovårdscentraler.

Övrigt

Vi har i delbetänkandet uppskattat kostnaderna för att genomföra bestämmelserna om värdestatstillsyn till ca 4 miljoner kr per år. Vårt förslag att fler fartyg än i dag skall inneha fartcertifikat eller omfattas av bestämmelserna om fribord, innebär att antalet tillsynsförrättningar måste utökas. Sjöfartsinspektionens verksamhet skall finansieras av sjöfarten. Kostnaderna för att utföra de ytterligare tillsynsförrättningarna skall därför motsvaras av avgifter. Avgifterna för den tillsyn som krävs för att utfärda och förnya fartcertifikaten kan uppskattas till ca 2 000 kr per fartyg och år.

Författningsförslag

1 Förslag till fartygssäkerhetslag (0000:00)

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

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

Lagen gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

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

Definitioner

Redare och besättning

2 § Vad som sägs i denna lag om redare skall gälla även den som i redarens ställe har befattning med fartyget utom vid tillämpning av 3 kap. 16 §.

I denna lag avses med

1. ombordanställd: den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål,
2. fartygsarbete: arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av någon som följer med fartyget,
3. säkerhetsbesättning: det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i.

Passagerartrafik

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

Som passagerare räknas varje person ombord utom

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

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik med sådana fartyg avses detsamma som sägs i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik¹.

Certifikat och dokument

4 § I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,
2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,
3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribordsmärken vid tillsyn har befunnits anbragta på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

¹ EGT L 138, 01.06.1999 s. 1 (Celex 31999L0035)

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll.

2 kap. Allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet

Sjövärdighet

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

Lastning och lossning

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

Certifikat

3 § Ett fartyg skall ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat skall utvisa att fartyget vid besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna normer. Certifikatet får innehålla särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

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

Sjöfartsverket skall förklara ett certifikat ogiltigt

1. om förhållandena inte längre är sådana att certifikatet borde ha utfärdats och bristerna, trots föreläggande, inte avhjälpats eller

2. om fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Ett föreläggande enligt tredje stycket behöver inte meddelas om det kan antas vara utan verkan.

Bemannning

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

Skyldigheter för befäl

5 § Befälhavaren skall ha den kännedom om fartyget som han eller hon behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter beträffande säkerheten på fartyget.

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

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

6 § Den tekniske chefen är ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar samt för fartygets brandsäkerhet.

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

7 § Bestämmelserna i 5 och 6 §§ gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Syn och hörsel

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

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

Rederiverksamhet

9 § Rederiverksamhet skall bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas.

10 § Ett rederi skall ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i denna lag. Dokumentet skall utfärdas

för en bestämd tid, som får förlängas. Dokumentet får innehålla särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdas av Sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

Sjöfartsverket skall förklara ett rederis dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt

1. om förhållandena inte längre är sådana att dokumentet borde ha utfärdats och bristerna, trots föreläggande, inte avhjälpes,

2. om rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation eller

3. om rederiet inte medverkar till en föreskriven rederikontroll.

Ett föreläggande enligt tredje stycket 1 behöver inte meddelas om det kan antas vara utan verkan.

3 kap. Särskilda krav för användning av fartyg

Fartcertifikat

1 § Ett svenskt fartyg skall ha fartcertifikat, om det har en bruttodräktighet av minst 20 eller om det är ett passagerarfartyg. Detta gäller dock inte fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 eller som annars har CE-märkts enligt lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar samt föreskrifter om CE-märkning som meddelas med stöd av den lagen.

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

Sjöfartsverket får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Passagerarfartygscertifikat

2 § Ett svenskt passagerarfartyg skall ha ett passagerarfartygscertifikat.

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

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

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

Fribord

4 § För ett fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods skall Sjöfartsverket fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Har minsta tillåtna fribord fastställts av en sådan organisation som anges i 6 kap. 10 §, skall fastställelsen ha samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

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

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

Fribordscertifikat

7 § Ett fartyg som enligt 5 § skall ha fribordsmärken skall också ha ett fribordscertifikat.

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

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

Dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation

9 § Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om dess rederi har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter

10 § För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare skall säkerhetsbesättning fastställas.

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

Säkerhetsbesättning får fastställas enligt 6 kap. 4 § för andra fartyg än de som avses i första stycket.

11 § Ett fartyg för vilket säkerhetsbesättning skall fastställas enligt 10 § får inte framföras innan ett sådant beslut har meddelats.

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

12 § Säkerhetsbesättning fastställs av Sjöfartsverket.

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

13 § Den myndighet som har meddelat ett beslut om säkerhetsbesättning får återkalla beslutet

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

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

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

att bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, och

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

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

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

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

15 § Innan befälhavaren fattar ett beslut enligt 14 § skall han eller hon samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet.

16 § Fartygets redare eller ägare skall anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen.

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

17 § Ett fartyg, som inte skall ha säkerhetsbesättning fastställd, kan i stället omfattas av bemanningsföreskrifter enligt 6 kap. 4 §. Fartyget får då framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna är uppfyllda.

18 § Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter gäller inte utländska fartyg.

4 kap. Arbetsmiljön

1 § Arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller fartygsarbete om inte annat sägs där eller följer av denna lag.

Om arbetsmiljöns beskaffenhet

2 § Arbetsmiljön på fartyg skall vara sådan som sägs i 2 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) och i 3–5 §§ i detta kapitel.

3 § Ett fartyg skall erbjuda de ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall i behövlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för

matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora och inredda och utrustade på lämpligt sätt.

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

5 § Den kost som tillhandahålls de ombordanställda skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

Vatten för de ombordanställdas behov skall finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av tillfredställande beskaffenhet.

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

Befälhavarens skyldigheter för arbetsmiljön

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

7 § Befälhavaren skall se till att endast den som har fyllt 16 år och har fullgjort sin skolplikt anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

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

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

9 § Vad som sägs i 3 kap. 2, 2 a första och andra styckena och 3 §§ arbetsmiljölagen (1977:1160) om arbetsgivares skyldigheter skall vid fartygsarbete också gälla befälhavaren.

Skyddsombud och skyddskommitté

10 § Bestämmelserna om skyddsombud och skyddskommitté i 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller skyddsombud och skyddskommitté på fartyg om inte annat anges i den lagen eller i 11–17 §§.

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

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

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

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

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

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 7 kap. 1–2 och 8 §§ överträds, får han avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

För skada till följd av åtgärd som avses i denna paragraf är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

13 § Ett beslut av ett skyddsombud enligt 12 § gäller i fråga om ett fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess Sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

I andra fall eller då det är fråga om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning.

Befälhavaren får beordra arbete mot skyddsombudets beslut endast om han eller hon finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som han eller hon bedömer vara större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut. Innan befälhavaren beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut skall han eller hon höra skyddskommittén, om det finns en sådan ombord enligt 14 § första stycket och det inte föreligger tvingande hinder.

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

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

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

15 § En avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 6 kap. 10 § arbetsmiljölagen (1977:1160) är ogiltig.

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

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

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

16 § Den som vill väcka talan enligt 15 § skall iaktta de tidsfrister för underrättelse till motpart och för talans väckande som anges i 6 kap. 12 § första stycket arbetsmiljölagen (1977:1160). Iakttas inte vad som föreskrivs där, är rätten till talan förlorad.

Vid mål om tillämpningen av 15 § gäller vad som sägs i 6 kap. 13 § arbetsmiljölagen.

17 § I förhållande till redaren eller annan arbetsgivare skall 12–13 och 15 §§ börja tillämpas när de som har utsett skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren om valet.

Vad som sägs om skyddsombud i denna paragraf och 15 § skall tillämpas också på ledamöterna av en skyddskommitté.

Utländska fartyg

18 § Bestämmelserna i 2 kap. 1 § första stycket, 2 och 3 §§ samt 3 kap. 4 § andra stycket arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller också utländska fartyg. I övrigt gäller bestämmelserna i arbetsmiljölagen och i detta kapitel inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

5 kap. Tillsyn

Tillsynsmyndigheter

1 § Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges i lagen, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen såvitt avser

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord samt
3. rederiers säkerhetsorganisation.

Såvitt gäller inspektion enligt 9 § utövas tillsynen även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen också avse efterlevnaden av arbetsmiljölagen (1977:1160) och föreskrifter meddelade med stöd av den lagen. Sådan tillsyn utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

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

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

3 § Har tillsyn i form av besiktning eller inspektion för att bibehålla, utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning gjorts av en sådan organisation eller utländsk myndighet som anges i 6 kap. 10 §, har denna tillsyn samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

Tillsynsförrättningar

4 § Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, rederikontroller, inspektioner eller inledande värdstatskontroller.

Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. Inledande värdstatskontroller görs vid tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 12 §.

Besiktning

5 § Besiktningar skall göras främst
för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
för att bestämma dess minsta tillåtna fribord och
för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

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

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

fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, om inte tillsynsmyndigheten finner att det är obehövt med hänsyn till att fartyget redan har ett giltigt certifikat om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av ett organ som är behörigt enligt denna lag.

7 § Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas särskilt, om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning skall göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen är avslutad.

Rederikontroll

8 § Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i 2 kap. 9 § och i de föreskrifter om rederiers säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av denna lag.

Om rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation, skall en rederikontroll utföras.

Inspektion

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

- om arbetsmiljön är tillfredsställande,
- om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
- om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,
- om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,
- om fartyget i övrigt är i behörigt skick och
- om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

10 § Tillsyn av utländska fartyg som inte omfattas av 11–14 §§ sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 6 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller

säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

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

Värdstatstillsyn

11 § När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg används eller skall användas i reguljär trafik där fartyget anlöper eller avgår från svensk hamn utförs tillsynsförrättningar enligt vad som sägs i denna paragraf och 12–14 §§. Bestämmelserna tillämpas enbart när trafiken omfattar internationella resor och inrikes resor inom fartområde A eller B enligt 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (0000:00). Är fartyget svenskt gäller dessutom vad som sägs i 4–8 §§.

Tillsynsmyndigheten får avstå från en förrättning som avses i 12–13 §§, om motsvarande förrättning har utförts av en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen vars hamnar omfattas av den reguljära trafiken.

12 § Innan ett fartyg som avses i 11 § tas i bruk i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten göra en inledande värdstatskontroll av fartyget och av det företag som skall använda fartyget i reguljär trafik (rederiet).

Sådana inledande värdstatskontroller skall också göras när ett sådant fartyg tas i bruk i annan reguljär trafik, om inte tillsynsmyndigheten med hänsyn till omständigheterna finner att det är obehövligt.

13 § Fartyg som avses i 11 § skall besiktigas planmässigt. Ett sådant fartyg skall dessutom besiktigas särskilt

1. innan det tas i bruk i trafiken,
2. när det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten, när det tas i bruk i annan reguljär trafik, när det byter flagg eller överförs till en ny klass eller när ledningen för rederiet som använder fartyget ändras, om det med hänsyn till omständigheterna inte är obehövligt.

14 § Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att ett fartyg som avses i 11 § och som inte har kontrollerats eller besiktigats enligt 12–13 §§

används i reguljär trafik, om det på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in fartyget som ersättning och för att säkerställa kontinuitet i trafiken samt fartyget kan antas uppfylla kraven för säker drift.

Tillsynsmyndigheten skall inom en månad från det att ett tillstånd utfärdats enligt första stycket utföra en inledande värdestatskontroll och en besiktning av fartyget särskilt för reguljär trafik.

Tillsynsmyndigheters tillträde till fartyg m.m.

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

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

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

17 § När Kustbevakningen utövar tillsyn enligt vad som sägs i 1 § andra stycket eller lämnar biträde enligt 16 §, har tjänstemän vid Kustbevakningen de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

Skyldigheter för redare m.fl.

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

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

19 § Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

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

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

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

Om någon underlåter att följa en anmodan enligt denna paragraf eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan anmodan utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärderna på hans eller hennes bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

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

Den som för användning på fartyg har överlåtit eller upplåtit en teknisk anordning eller överlåtit ett ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, är skyldig att på anmodan av en tillsynsmyndighet lämna tillgängliga upplysningar om till vilka produkten har överlåtits eller upplåtits.

En anmodan enligt denna paragraf får förenas med vite.

Ritningar

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

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

23 § Ett fartygs redare eller beställare skall se till att ritningar som avses i 22 § ges in till Sjöfartsverket inom den tid som anges där.

24 § På begäran av en beställare, redare eller skeppsbyggare skall Sjöfartsverket granska ritningar som avses i 22 § och avge det yttrande som granskningen ger anledning till med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

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

Tillsynsbok

25 § Svenska passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok. Detta gäller dock inte fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 eller som annars har CE-märkts enligt lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar samt föreskrifter om CE-märkning som meddelas med stöd av den lagen.

26 § Befälhavaren skall se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, om han behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Meddelanden till skyddsombud

27 § Vid tillsyn enligt denna lag skall tillsynsmyndigheten lämna skyddsombudet kopia av de skriftliga meddelanden som gäller fartyget

i skyddsfrågor, om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.

6 kap. Bemyndiganden

Bemyndiganden att meddela föreskrifter i frågor som omfattas av 2–5 kap.

Fartområden

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

Sjövärdighet m.m.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter

1. om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § skall anses vara sjövärdigt,

2. om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg,

3. om lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och om säkring av last som ännu inte förts ombord,

4. om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. om skyldighet för redare och befälhavare att anmäla

a. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

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

Dokument och certifikat

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, skall ha certifikat eller intyg avseende något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, skall inneha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Sjöfartsverket.

Bemannning

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter

1. om fartygs bemanning,
2. om syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 8 § samt om hälsoundersökning och läkarintyg avseende dessa krav,
3. om att säkerhetsbesättning skall fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,
4. om anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och om underrättelser om sådana beslut,
5. om krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningföreskrifter) för fartyg som inte skall ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, samt
6. om behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt om avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningföreskrifter.

Arbetsmiljö

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter

1. om arbetsmiljöns beskaffenhet och om befälhavarens allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön,

2. om arbete som utförs av minderåriga enligt 4 kap. 7 § andra stycket,

3. om skyddsombud och skyddskommitté, samt

4. om anteckning av beslut enligt 4 kap. 12–13 §§ och om under rättelser om sådana beslut.

Bemyndiganden att meddela föreskrifter om fartygsarbete i frågor som omfattas av arbetsmiljölagen (1977:1160) finns i den lagen.

Tillsyn m.m.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter

1. om tillsynsförrättningar och om tillsynsböcker,

2. om granskning och godkännande av ritningar och om vilka ritningar som skall ges in,

3. om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg, samt

4. om skyldighet att anlita lots och om lotsavgift.

Särskilda föreskrifter för vissa fartyg och undantag från lagen

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får beträffande fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet meddela särskilda föreskrifter i de avseenden som 2–5 kap. omfattar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också beträffande sådana fartyg i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i dessa kapitel.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna i denna lag som avser

1. de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§,

2. skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i ett klassificeringssällskap

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelse från bestämmelserna i 4 kap.

*Uppdrag åt organisationer m.m.***10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer

1. får uppdra åt vissa organisationer att utfärda och förnya certifikat eller att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord, om särskilt avtal om detta har träffats mellan staten och organisationen,

2. får fastställa vilka krav som en sådan organisation skall uppfylla, och

3. skall tillkännage med vilka organisationer som avtal har träffats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall uppdra åt någon annan organisation än de som avses i första stycket eller ett annat lands sjöfartsmyndighet att utfärda och förnya certifikat eller att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Uppdraget får lämnas till en organisation endast under förutsättning att kvaliteten på organisationens verksamhet är sådan att fartygssäkerhetskraven upprätthålls.

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

12 § Sjöfartsverket och svenska utlandsmyndigheter som har förordnats att utöva tillsyn av fartyg får uppdra åt

1. svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige,

2. svenska eller utländska sakkunniga att biträda vid sådana förrättningar.

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

7 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg*Förbud mot resa*

1 § Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skäligen anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

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

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

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

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

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

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

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 3 §.

2 § Ett fartygs resa skall förbjudas, om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller om fartyget saknar ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 3 §. Förbudet får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Upphävs förbudet på denna grund gäller vad som sägs i 4 §.

3 § I andra fall än som sägs i 2 § andra meningen skall ett förbud att resa gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Förbud att anlöpa svensk hamn

4 § Lämnar ett fartyg hamnen i strid mot ett förbud som meddelats enligt 1 eller 2 § eller har det tillåtits att resa till ett reparationsvarv och lämnar hamnen utan att uppfylla villkoren för en sådan resa eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet, skall fartyget förbjudas att anlöpa varje svensk hamn. Detsamma gäller när ett förbud att resa hävts enligt 2 § andra meningen.

5 § Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten visat för den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är åtgärdad.

6 § Vad som sägs i 4–5 §§ gäller också om ett fartyg överträtt ett förbud att resa som meddelats av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

7 § Tillsynsmyndigheten får trots vad som sägs i 4–6 §§ ge ett fartyg tillstånd att resa till en anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för rättelse av fartygets brister.

Förbud mot användning i reguljär trafik

8 § Användningen av ett fartyg som avses i 5 kap. 11 § får förbjudas i reguljär trafik, om

1. rederiet vid en inledande värdestatskontroll enligt 5 kap. 12 § inte har visat att kraven för sådan trafik är uppfyllda,

2. flaggstaten, när det är tillämpligt, utfärdat dispenscertifikat enligt regel I B/12 (a) (vi) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) eller trafiktillstånd för höghastighetsfartyg enligt punkt 1.9.3 i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) (Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg) utan att först ha samrått med behörig svensk myndighet.

Beslutande myndighet

9 § Ett beslut enligt 1–8 §§ meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

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

10 § Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Ett förbud att anlöpa svensk hamn skall också anmälas till Kustbevakningen.

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

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

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

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

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

Föreläggande

12 § Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 § eller om ett krav för reguljär trafik som avses i 8 § inte är uppfyllt, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 9 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

13 § Gentemot den som har skyddsansvar på fartyg enligt 4 kap. denna lag eller enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) får en myndighet som avses i 9 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna om fartygsarbete i dessa lagar eller i föreskrifter som har meddelats med stöd därav skall efterlevas.

Ett föreläggande mot den som avses i 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen får också innehålla att denne åläggs att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt. Därvid skall bestämmelserna i 7, 8 och 10–12 §§ produktsäkerhetslagen (1988:1604) tillämpas. Vad som sägs där om Marknadsdomstolen skall dock i stället avse Sjöfartsverket och vad som sägs om näringsidkare i stället avse den som har skyddsansvar enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen.

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

Följs inte ett föreläggande som avser användningen av ett fartyg enligt 5 kap. 11 § i reguljär trafik, får myndigheten besluta att fartyget inte får användas i trafiken.

Vite

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

8 kap. Ansvarsbestämmelser*Påföljder***1 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 7 kap. 1–8 §§ mot ett fartygs resa, mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra eller tredje stycket av 1 §, mot tillträde till hamn eller mot användning i reguljär trafik,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 12–13 §§.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 1 eller 2 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

2 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift med stöd av 6 kap. 3 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, certifikat eller annan handling som skall ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av lagen,

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

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

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

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

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

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

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

3 § Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid mot en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 6 kap. 2 §, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg som har meddelats med stöd av 6 kap. 2 §,

3. befälhavare och teknisk chef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han eller hon enligt 2 kap. 5 § andra stycket och 6 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

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

5. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

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

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

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 7 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 5 § första stycket 2,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 4 kap. 6 §,

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

11. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

12. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 23 § eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation, tillsynsbok och certifikat eller annan handling enligt 5 kap. 26 §,

13. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 5 kap. 18 § andra stycket, 19 § andra stycket eller 21 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

14. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts honom med stöd av 6 kap. 2 § 5.

Om påföljd för den som i anledning av fartygsarbete i annat fall än som sägs i detta kapitel bryter mot ett förbud eller en föreskrift eller som försummar att fullgöra skyldighet som ålagts honom eller henne i fråga om arbetsmiljön finns bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160)

4 § Bestämmelser om ansvar för den som överträder vad som sägs om tystnadsplikt i 9 kap. 5 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

5 § Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1994:1009).

Förverkande

6 § Har vid ett brott som avses i detta kapitel en anordning eller ett ämne använts i strid mot ett förbud enligt 7 kap. 1 § andra och tredje styckena, skall egendomen förklaras förverkad, om det inte är uppenbart oskäligt.

I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

Har användandet skett i strid mot ett förbud enligt 4 kap. 4 § arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller i stället vad som sägs i den lagen om förverkande.

Behörig domstol

7 § Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 21 kap. 1 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

9 kap. Övriga bestämmelser

Beslut

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

Underställning och överklagande

2 § Har ett beslut om förbud enligt 7 kap. 1 eller 2 § meddelats av en annan myndighet än Sjöfartsverket, skall det genast underställas verket.

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

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

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

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Om rätten för dem som anges i första stycket att överklaga beslut enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser i den lagen.

Sekretess

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

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

1. Denna lag träder i kraft den , då fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall upphöra att gälla.

2. Om ett fartyg som avses i 5 kap. 11 § är i bruk i reguljär trafik den , skall tillsynsförrättningar enligt 5 kap. 12 och 13 §§ göras senast tolv månader därefter.

3. Bestämmelserna om preskription i 4 kap. 16 § i den nya lagen tillämpas endast om den skada som anspråket grundas på har inträffat efter ikraftträdandet. I annat fall tillämpas bestämmelserna om preskription i 9 kap. 15 § i den gamla lagen.

4. En föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen och som gäller vid ikraftträdandet skall fortfarande gälla och vid tillämpning av den nya lagen anses ha meddelats enligt denna. I fråga om påföljd för överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av den gamla lagen gäller dock alltid äldre bestämmelser, om dessa leder till lindrigare påföljd eller frihet från påföljd.

5. Vad som regeringen har förordnat beträffande tidpunkt för tillämpning av dels bestämmelserna i 1 kap. 1, 4, 5 och 8 §§, 2 kap. 4 a–6 §§, 10 kap. 6, 7 a, 9, 12 a och 22 § samt 11 kap. 1 § lagen (1995:927) om ändring av fartygssäkerhetslagen (1988:49), dels bestämmelserna i 10 kap. 1, 5, 8 och 19 §§ samt 12 kap. 2 och 3 §§ nämnda lag såvitt avser dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation samt tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, skall gälla i fråga om tidpunkt för tillämpning av motsvarande bestämmelser i denna lag.

De lagrum som avses härmed är dels 2 kap. 9–10 §§, 3 kap. 9 §, 5 kap. 8 och 19 §§, 6 kap. 2 § p. 4 samt 7 kap. 2 § denna lag, dels 1 kap. 1 §, 2 kap. 3 §, 5 kap. 1, 4–6, 9–10 och 26 §§, 6 kap. 3, 6 och 8 §§, 7 kap. 1–7 §§ samt 8 kap. 1–3 §§ denna lag såvitt avser rederiverksamhet, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen får föreskriva att de bestämmelser som nämnts i denna punkt skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg.

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

2 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs i fråga om arbetsmiljölagen (1977:1160)

dels att 1 kap. 2 och 4 §§, 2 kap. 1, 4, 7–8 och 10 §§, 3 kap. 2 a och 7 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 2, 4, 6 a, 7–10, 12, 15 och 16 §§, 7 kap. 1 § samt 9 kap. 3 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen införs en nya paragraf, 8 kap. 4 a § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag gäller, med de inskränkningar som anges i 4 §, varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning.

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Denna lag gäller, med *den inskränkning* som anges i 4 §, varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning. *Lagen gäller fartygsarbete även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium.*

Såvitt avser fartyg skall vad som sägs i denna lag om Arbetsmiljöverket i stället gälla Sjöfartsverket. Vad som sägs om en arbetsgivare i denna lag skall såvitt avser fartyg också gälla en redare, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren. Med redaren likställs i denna lag den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

Om skyldigheter i vissa avseenden för andra än arbetsgivare och arbetstagare finns bestämmelser i 3 och 5 kap.

Om befälhavarens skyldigheter vid fartygsarbete finns bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

4 §

Lagen gäller inte
1. fartygsarbete som avser andra fartyg än örlogsfartyg
2. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll av den som har fyllt 18 år.

Lagen gäller inte arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll av den som har fyllt 18 år.

Om lagens tillämplighet på utländska fartyg finns bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (0000:00) och fartygssäkerhetsförordningen (0000:00).

2 kap.

1 §

Arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället.

Arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. *Vid fartygsarbete skall arbetsmiljön vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav.*

Arbetsförhållandena skall anpassas till människors olika förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende.

Arbetstagaren skall ges möjlighet att medverka i utformningen av sin egen arbetsituation samt i förändrings- och utvecklingsarbete som rör hans eget arbete.

Teknik, arbetsorganisation och arbetsinnehåll skall utformas så att arbetstagaren inte utsätts för fysiska eller psykiska belastningar som kan medföra ohälsa eller olycksfall. Därvid skall även löneformer och förläggning av arbetstider beaktas. Starkt styrt eller bundet arbete skall undvikas eller begränsas.

Det skall eftersträvas att arbetet ger möjligheter till variation, social kontakt och samarbete samt sammanhang mellan enskilda arbetsuppgifter.

Det skall vidare eftersträvas att arbetsförhållandena ger möjligheter till personlig och yrkesmässig utveckling liksom till självbestämmande och yrkesmässigt ansvar.

4 §

Luft-, ljud- och ljusförhållanden och övriga arbetshygieniska förhållanden skall vara tillfredsställande.

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

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

7 §

Kan betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall icke nås på annat sätt, skall personlig skyddsutrustning användas. Denna skall tillhandahållas genom arbetsgivarens försorg.

Vid fartygsarbete skall den personliga skyddsutrustningen tillhandahållas av redaren, om inte någon annan arbetsgivare, hos vilken arbetstagaren är anställd, har åtagit sig detta ansvar.

8 §

I den utsträckning som föranledes av arbetets art och arbetstagarnas behov skall finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt för första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport skall vara lämpat för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten för ombordanställda på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

10 §

Om arbetstid finns bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673) och med stöd av denna meddelade föreskrifter.

Bestämmelser om vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Särskilda bestämmelser om arbetstid för minderåriga finns i 5 kap. 5 §.

3 kap.

2 a §

Arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller *kraven i denna lag och i föreskrifter som har meddelat med stöd av lagen*. Han skall utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart skall tidsplaneras.

Arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller *föreskrivna krav på en god arbetsmiljö*. Han skall utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart skall tidsplaneras.

Arbetsgivaren skall i den utsträckning verksamheten kräver dokumentera arbetsmiljön och arbetet med denna. Handlingsplaner skall därvid upprättas.

Arbetsgivaren skall vidare se till att det i hans verksamhet finns en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet för fullgörande av de uppgifter som enligt denna lag och enligt 22 kap. lagen (1962:381) om allmän försäkring vilar på honom.

7 §

Den som låter utföra byggnads- eller anläggningsarbete är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på gemensamt arbetsställe för verksamheten. Om fast driftsställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter, har den som råder över arbetsstället motsvarande ansvar. Ansvaret för samordningen kan överlåtas till någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället.

Den som låter utföra byggnads- eller anläggningsarbete är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på gemensamt arbetsställe för verksamheten. Om fast driftsställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter, har den som råder över arbetsstället motsvarande ansvar. *Detsamma gäller ombord på fartyg redaren. Har ett fartyg tagits in på ett varv i Sverige, vilar i stället ansvaret på den som svarar för varvsdriften. Ansvaret för samordning av skydds-*

åtgärder som påkallas av att ett fartyg är under lastning eller lossning i en svensk hamn åvilar den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete.

Ansvaret för samordningen enligt första stycket kan överlåtas till någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället eller, i fråga om lastning och lossning av ett fartyg i svensk hamn, på den som är hamnansvarig.

I fråga om annat gemensamt arbetsställe än som avses i första stycket kan de som bedriver arbete där överenskomma att en av dem skall ha ansvar för samordningen.

Den som har ansvar enligt denna paragraf skall se till att

1. arbetet med att förebygga risker för ohälsa och olycksfall samordnas på det gemensamma arbetsstället,

2. arbete tidsplaneras på det sätt som behövs för att förebygga risker för ohälsa och olycksfall till följd av att olika verksamheter pågår på arbetsstället,

3. allmänna skyddsanordningar inrättas och underhålls och allmänna skyddsregler för arbetsstället utfärdas,

4. ansvaret för de speciella skyddsanordningar som kan behövas för ett visst eller vissa arbeten klargörs, och

5. personalutrymmen och sanitära anordningar inrättas på arbetsstället i behövlig omfattning.

Övriga arbetsgivare och de som arbetar på det gemensamma arbetsstället skall följa de anvisningar som den samordningsansvarige lämnar.

5 kap.

2 §

En minderårig får inte som arbetstagare eller på annat sätt anlitas till eller utföra arbete före det kalenderår under vilket den minderårige fyller sexton år och inte heller innan den minderårige har fullgjort sin skolplikt.

Utan hinder av första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lätt arbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket får meddela föreskrifter om undantag från första stycket för anlitande av en minderårig som inte har fyllt tretton år. Sådant undantag får endast avse mycket lätt arbete av sådant slag att speciella och betydande tillämpningsproblem skulle uppstå, om inte undantag meddelades.

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket meddelar föreskrifter i fråga om arbete som avses i andra och tredje styckena.

Såvitt avser minimiålder för fartygsarbete gäller sjömanslagen (1973:282) och fartygs-säkerhetslagen (0000:00).

6 kap.

2 §

På arbetsställe, där minst fem arbetstagare regelbundet sysselsättes, skall bland arbetstagarna utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på annat arbetsställe, om arbetsförhållandena påkallar det. För skyddsombud bör ersättare utses.

Skyddsombud utses av lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns ej sådan organisation, utses skyddsombud av arbetstagarna.

För arbetsställe där skyddskommitté som avses i 8 § inte har tillsatts får lokal avdelning av förbund eller med sådan avdelning jämförlik sammanslutning av arbetstagare utse skyddsombud utanför kretsen av arbetstagarna på arbetsstället (regionalt skyddsombud). Rätten att utse regionalt skyddsombud gäller endast om avdelningen eller sammanslutningen har någon medlem på arbetsstället.

Såvitt avser att utse skyddsombud på fartyg gäller fartygs-säkerhetslagen (0000:00).

4 §

Skyddsombud företräder arbetstagarna i arbetsmiljöfrågor och skall verka för en tillfredsställande arbetsmiljö. I detta syfte skall ombudet inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över att arbetsgivaren uppfyller kraven i 3 kap. 2 a §.

Skyddsombud företräder arbetstagarna i arbetsmiljöfrågor och skall verka för en tillfredsställande arbetsmiljö. I detta syfte skall ombudet inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över att arbetsgivaren uppfyller kraven i 3 kap. 2 a §.

Skyddsombud på fartyg skall vidare övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.

Skyddsombud skall delta vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser, arbetsmetoder och av arbetsorganisation liksom vid planering av användning av ämnen som kan medföra ohälsa eller olycksfall. Skyddsombud skall vidare delta vid upprättande av handlingsplaner enligt 3 kap. 2 a §.

Arbetsgivaren skall underrätta skyddsombud om förändringar av betydelse för arbetsmiljöförhållandena inom ombudets område.

Arbetsgivare och arbetstagare svarar gemensamt för att skyddsombud får erforderlig utbildning.

6 a §

Om ett skyddsombud anser att åtgärder behöver vidtas för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö, skall skyddsombudet vända sig till arbetsgivaren och begära sådana åtgärder. Skyddsombudet kan också begära att en viss undersökning skall göras för kontroll av förhållandena inom skyddsområdet. På framställning skall arbetsgivaren genast lämna skyddsombudet en skriftlig bekräftelse på att han mottagit dennes begäran. Arbetsgivaren skall utan dröjsmål lämna besked i frågan. Gör han inte det eller beaktas inte begäran inom skälig tid, skall Arbetsmiljöverket efter framställan av skyddsombudet pröva om föreläggande eller förbud enligt 7 kap. 7 § skall meddelas.

Om ett skyddsombud anser att åtgärder behöver vidtas för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö, skall skyddsombudet vända sig till arbetsgivaren och begära sådana åtgärder. Skyddsombudet kan också begära att en viss undersökning skall göras för kontroll av förhållandena inom skyddsområdet. På framställning skall arbetsgivaren genast lämna skyddsombudet en skriftlig bekräftelse på att han mottagit dennes begäran. Arbetsgivaren skall utan dröjsmål lämna besked i frågan. Gör han inte det eller beaktas inte begäran inom skälig tid, skall Arbetsmiljöverket efter framställan av skyddsombudet pröva om föreläggande eller förbud enligt 7 kap. 7 § skall meddelas. *Sådan framställan som sägs i föregående mening skall av ett skyddsombud på fartyg i stället lämnas till Sjöfartsverket, som då skall pröva om föreläggande eller förbud enligt fartygs-*

säkerhetslagen (0000:00) skall meddelas.

Där skyddskommitté finns, kan skyddsombud direkt påkalla kommitténs behandling av en arbetsmiljöfråga.

7 §

Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa och kan rättelse icke genast uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas i avvaktan på ställningstagande av Arbetsmiljöverket.

Om det är påkallat från skyddssynpunkt och rättelse icke genast kan uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren, kan skyddsombud i avvaktan på Arbetsmiljöverkets ställningstagande avbryta arbete som arbetstagare utför ensam.

Överträdes tillsynsmyndighets förbud, som har vunnit laga kraft eller som på grund av förordnande enligt 9 kap. 5 § skall lända till efterrättelse omedelbart, kan skyddsombud avbryta arbete som avses med förbudet.

För skada till följd av åtgärd som avses i denna paragraf är skyddsombud fri från ersättningskyldighet.

Såvitt avser rätten för ett skyddsombud att avbryta arbete på fartyg och verkan av ett sådant beslut gäller fartygs-säkerhetslagen (0000:00).

8 §

Vid arbetsställe, där minst femtio arbetstagare regelbundet sysselsättes, skall finnas skyddskommitté, sammansatt av företrädare för arbetsgivaren och arbetstagarna. Skyddskommitté skall tillsättas även vid arbetsställe med mindre antal arbetstagare, om det begäres av arbetstagarna.

Företrädare för de anställda utses bland arbetstagarna av lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns ej sådan organisation utses företrädare av arbetstagarna.

Såvitt avser att tillsätta skyddskommitté på fartyg gäller fartygssäkerhetslagen (0000:00).

9 §

Skyddskommittén skall delta i planeringen av arbetsmiljöarbetet på arbetsstället samt följa arbetets genomförande. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande arbetsmiljöförhållanden.

Skyddskommittén skall delta i planeringen av arbetsmiljöarbetet på arbetsstället samt följa arbetets genomförande. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande arbetsmiljöförhållanden. *En skyddskommitté på fartyg skall vidare övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.*

I skyddskommittén skall behandlas frågor om

1. företagshälsovård,
2. handlingsplaner enligt 3 kap. 2 a §,
3. planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser, arbetsmetoder och av arbetsorganisation,
4. planering av användning av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall,
5. upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön,
6. arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten på arbetsstället.

10 §

Skyddsombud får inte hindras att fullgöra sina uppgifter.

Om ett skyddsombud företräder en arbetstagare som utför arbete på ett arbetsställe över vilket dennes arbetsgivare inte råder är den arbetsgivare som råder över arbetsstället skyldig att låta skyddsombudet få tillträde dit i den omfattning som ombudet behöver för att fullgöra sitt uppdrag.

Skyddsombud får ej med anledning av sitt uppdrag ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor. När uppdraget upphör skall arbetstagaren vara tillförsäkrad arbetsförhållanden och anställningsvillkor, vilka överensstämmer med eller är likvärdiga med dem som skulle ha rätt om han ej hade haft uppdraget.

Om verkan av en avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling i strid mot tredje stycket och om rätten för skyddsombudet att stå kvar i sin befattning eller återgå till befattningen till dess talan i

anledning av rättshandlingen prövats gäller lagen (1982:80) om anställningsskydd eller, såvitt avser skyddsombud på fartyg, fartygssäkerhetslagen (0000:00).

12 §

Den som vill fordra skadestånd enligt 11 § skall underrätta motparten om sitt anspråk inom fyra månader från det skadan inträffade. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom fyra månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom åtta månader från skadans uppkomst.

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

Iakttages ej vad som föreskrives i första eller andra stycket, är rätten till talan förlorad.

15 §

Vad som sägs i 5 §, 10 § första och tredje styckena samt 11–14 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt på ledamot av skyddskommitté.

Den som vill fordra skadestånd enligt 11 § skall underrätta motparten om sitt anspråk inom fyra månader *eller, vid fartygsarbete, inom ett år och sex månader* från det skadan inträffade. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom fyra månader, *dock vid fartygsarbete inom sex månader*, efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom åtta månader *eller, vid fartygsarbete, inom två år* från skadans uppkomst.

Vad som sägs i 5 §, 10 § första, *tredje och fjärde* styckena samt 11–14 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt på ledamot av skyddskommitté.

16 §

Beträffande skyddsombud och ledamot av skyddskommitté, vilka har utsetts av organisation som avses i 2 § andra eller tredje stycket, äger även lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen. Detta gäller dock ej i den mån ombuds eller ledamots rättigheter enligt detta kapitel därigenom skulle inskränkas.

Beträffande skyddsombud och ledamot av skyddskommitté, vilka har utsetts av organisation som avses i 2 § andra eller tredje stycket, äger även lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen. *Har skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg utsetts av de ombordanställda, tillämpas lagen som om han eller hon var utsedd av sin lokala arbetstagarorganisation. Det som sägs i denna paragraf gäller dock ej i den mån ombuds eller ledamots rättigheter enligt detta kapitel eller fartygssäkerhetslagen (0000:00) därigenom skulle inskränkas.*

7 kap.

1 §

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter utövas av Arbetsmiljöverket.

Såvitt avser örlogsfartyg utövas tillsynen dock av Sjöfartsverket. I fråga om örlogsfartyg skall även i övrigt vad som sägs i denna lag om Arbetsmiljöverket i stället gälla sjöfartsverket.

Med undantag för 13 § gäller detta kapitel inte fartygsarbete. Såvitt avser dels tillsynen vid fartygsarbete över efterlevnaden av denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter, dels inskränkningar i rätten att använda fartyg gäller i stället fartygssäkerhetslagen (0000:00).

8 kap.

4 a §

Har vid fartygsarbete överträdelse skett av något som anges i fartygssäkerhetslagen (0000:00) eller av förbud eller föreläggande som meddelats med stöd av den lagen, gäller vad som sägs där om påföljd och om förverkande.

9 kap.

3 §

För att tillvarataga arbetstagarnas intresse i ärende enligt denna lag får talan enligt 1 eller 2 § föras av huvudskyddsombud eller, om sådant ombud ej finns, av annat skyddsombud. Finns ej skyddsombud, får talan föras av arbetstagarorganisation i den mån saken rör medlemmarnas intresse och organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet.

Talan enligt föregående stycke och som avser fartygsarbete får även annars föras av arbetstagarorganisation i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

1. Denna lag träder i kraft den

2. Bestämmelserna om preskription i 6 kap. 12 § i denna lag skall tillämpas i fråga om skyddsverksamheten på fartyg endast om den skada som anspråket grundas på har inträffat efter ikraftträdandet. I annat fall tillämpas bestämmelserna om preskription i 9 kap. 15 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) för sådan verksamhet.

3 Förslag till fartygssäkerhetsförordning (0000:00)

Härigenom föreskrivs följande

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter i anslutning till fartygs-säkerhetslagen (0000:00).

Fartområden

2 § Följande fartområden skall finnas.

Fartområde A: Annat fartområde än fartområdena B, C, D eller E.

Fartområde B: Ett fartområde som sträcker sig högst 20 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Fartområde C: Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området skall vara högst 15 nautiska mil från en skyddad plats eller inom 5 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Fartområde D: Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området skall vara högst 6 nautiska mil från en skyddad plats eller inom 3 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Fartområde E: Ett fartområde som omfattar hamnar, floder, kanaler, insjöar och de områden i skärgård som erbjuder sjölä från påverkan av vågor från öppna havet samt skärgårdar i Väner och Vättern. Området omfattar även skyddade fjärdar på vilka den signifikanta våghöjden inte överstiger 0,5 meter under mer än 10 procent av en ettårsperiod. Under perioden den 1 juni till och med den 31 augusti ingår öppna passager i ett i övrigt skyddat skärgårdsområde. Passagens oskyddade sträcka får inte vara större än en distansminut och den signifikanta våghöjden får inte överstiga 0,5 meter under mer än 10 procent av den perioden.

3 § Sjöfartsverket får bestämma att ett fartygs fartområde skall ha en annan omfattning än vad som följer av 2 § om det finns särskilda skäl för det.

4 § Sjöfartsverket får meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av 2 §.

2 kap. Föreskrifter om sjövärdighet m.m.

Sjövärdighet

1 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter enligt 6 kap. 2 § 1 fartygs-säkerhetslagen (0000:00) om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd.

Sjöfartsverket får föreskriva att ett lastfartyg som används i internationell fart skall vara försett med radiokommunikationsutrustning. Om radiosäkerhetscertifikat finns bestämmelser i 3 kap. 3 § i denna förordning.

Sjöfartsverket får efter samråd med Post- och telestyrelsen också meddela närmare föreskrifter om hur radiokommunikationsutrustning på ett fartyg som skall vara utrustat med en sådan utrustning, i tekniskt hänseende skall vara utformad och installerad.

Passagerartrafik

2 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter enligt 6 kap. 2 § 2 fartygs-säkerhetslagen (0000:00) om skyldighet att registrera uppgifter om personal som finns ombord på passagerarfartyg.

Lastning och lossning

3 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter enligt 6 kap. 2 § 3 fartygs-säkerhetslagen (0000:00) om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, lastning och lossning samt om säkring av last som ännu inte har förts ombord.

För utländska fartyg skall bestämmelserna i lastlinjekonventionen den 5 april 1966 eller motsvarande bestämmelser tillämpas.

Rederiers och fartygs säkerhetsorganisation

4 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter enligt 6 kap. 2 § 4 fartygs-säkerhetslagen (0000:00) om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

Anmälningsskyldighet

5 § Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om anmälningsskyldighet enligt 6 kap. 2 § 5 fartygssäkerhetslagen (0000:00).

3 kap. Föreskrifter om dokument och certifikat

1 § Dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat som utfärdas på grund av föreskrifter i fartygssäkerhetslagen (0000:00) eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen skall avfattas på svenska och utfärdas på formulär som fastställs av Sjöfartsverket. Om ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation avser ett rederi vars fartyg används i internationell resa eller om ett certifikat avser ett fartyg i internationell resa, skall det förses med översättning till engelska. Sjöfartsverket får besluta att ett dokument eller certifikat som avser ett sådant rederi eller ett sådant fartyg avfattas endast på engelska.

2 § Ett lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 skall, utöver de certifikat som fartyget skall ha enligt fartygssäkerhetslagen (0000:00), ha dels ett konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg, dels ett utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg. Närmare föreskrifter om dessa certifikat får meddelas av Sjöfartsverket.

3 § Sjöfartsverket får föreskriva att ett lastfartyg som används i internationell fart och som skall vara försett med radiokommunikationsutrustning skall ha ett radiosäkerhetscertifikat.

4 § Sjöfartsverket får föreskriva att rederier och fartyg, utöver dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat som anges i fartygssäkerhetslagen (0000:00) eller i denna förordning, skall ha dokument, certifikat eller intyg avseende något visst förhållande.

5 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om giltighetstiden för dokument om godkänd säkerhetsorganisation och för certifikat.

6 § Sjöfartsverket får föreskriva vilka certifikat utfärdade av en behörig utländsk myndighet eller vilka motsvarande handlingar som utländska fartyg skall inneha vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium.

Sjöfartsverket får även föreskriva vilka dokument om godkänd säkerhetsorganisation, utfärdade av en behörig utländsk myndighet, eller vilka motsvarande handlingar som utländska rederier, som bedriver sjöfart med ett svenskt fartyg eller använder ett annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, skall inneha.

7 § Föreskrifter eller beslut som avses i 6 kap. 3 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen (0000:00) får meddelas av Sjöfartsverket.

4 kap. Föreskrifter om fartygs bemanning

Allmänna bestämmelser

1 § En befälhavare på ett handelsfartyg och på ett fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall vara svensk medborgare och ha fyllt 20 år, om inte Sjöfartsverket på grund av särskilda skäl medger annat.

Med handelsfartyg och fiskefartyg förstås detsamma som i förordningen (1998:695) om behörigheter för sjöpersonal.

2 § Den tekniske chefen är skyldig att se till att befälhavaren har tillgång till de uppgifter som rör den tekniske chefens ansvarsområde som behövs för fartygets säkra framförande.

Vakthållning

3 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om vakthållningen på fartyg.

Syn och hörsel

4 § Besättningsmedlemmarna på fartyg som anges i 1 § skall uppfylla de krav på syn och hörsel som anges i föreskrifter meddelade med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Att kraven är uppfyllda skall styrkas med ett läkarintyg, som inte får vara äldre än fyra år.

Säkerhetsbesättning

5 § Vid fastställande av ett fartygs säkerhetsbesättning skall det särskilt beaktas hur arbetet på fartyget är organiserat, vad som enligt lag eller avtal gäller om personalens ordinarie arbetstid och, när det gäller fartyg med passagerarfartygscertifikat, om tillräcklig personal för att sköta livbåtar, livflottar och annan livräddningsutrustning.

Under en resa som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång, skall fartyget ha så stor besättning att den kan delas in i det antal vakter som behövs. Detsamma gäller även i andra fall när resan är sådan att arbetet måste delas in i skift.

Under en resa får fartyget inte ha mindre besättning än att tillräcklig personal kan avdelas för intendenturtjänsten. Om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, skall personal också finnas för att anläggningen skall kunna användas på behörigt sätt.

När en säkerhetsbesättning bestäms skall det vidare beaktas om arbetet ombord innebär att en befattningshavare kan utföra arbetsuppgifter inom flera av de arbetsområden som avses i 6 §, om underhållsarbetet skall utföras av en särskild landbaserad organisation samt om vakt ständigt måste hållas i maskinrummet.

6 § En säkerhetsbesättning skall ha en sådan storlek och sammansättning att fartyget får tillräcklig personal för manövrering och navigering, för drift och övervakning av maskineriet, för sådant nödvändigt underhåll av fartyget och dess utrustning som har betydelse för säkerheten, för brandskydds- och livräddningstjänsten, för radiotjänsten samt för intendenturtjänsten.

7 § För varje befattning som ingår i säkerhetsbesättningen skall den behörighet och specialbehörighet anges som fordras för att utöva befattningen.

Om behörigheter och specialbehörigheter finns föreskrifter i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal. Om det finns särskilda skäl, får andra krav ställas än som sägs där.

8 § Undantag från kraven på behörighet eller specialbehörighet får medges i fråga om en viss befattning på ett visst fartyg om det finns synnerliga skäl för det och det inte finns anledning att anta att säkerheten äventyras. Undantag får inte medges om det skulle strida mot någon internationell överenskommelse som biträts av Sverige. Undantag från behörighetskraven för en viss befattning får medges endast i fråga om den som är behörig att inneha den närmast lägre

befattningen. Om någon sådan befattning inte finns eller om det inte finns några behörighetskrav för den, får undantag medges en person som är tillräckligt kvalificerad och erfaren.

För en befattning på ett fartyg i vidsträcktare fart än inre fart enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:695) om behörigheter för sjöpersonal får undantag medges för viss tid, högst sex månader.

Ett beslut om undantag får meddelas av den myndighet som har fastställt säkerhetsbesättningen. Ett beslut får förenas med villkor och får återkallas när det finns skäl till det.

Berörda centrala organisationer för redare och ombordanställda skall få tillfälle att yttra sig innan ett beslut fattas, om det inte är fråga om en viss resa eller i övrigt en tillfällig avvikelse.

9 § I ett beslut om säkerhetsbesättning skall anges om det skall finnas befattningshavare med specialbehörighet att ha hand om visst slag av farlig last på fartyget.

10 § Befälhavaren, den tekniske chefen, överstyrman, förste fartygsingenjören och varje annan person med direkt ansvar för lastning, lossning eller annan lasthantering på ett oljetankfartyg, kemikalietankfartyg och gastankfartyg skall ha specialbehörighet för oljelasthantering, kemikalielasthantering respektive gaslasthantering.

Annan personal med särskilda arbetsuppgifter och ansvar i fråga om last och lastutrustning på tankfartyg skall ha genomgått lämplig utbildning för dessa arbetsuppgifter.

På ett torrlastfartyg skall det finnas befattningshavare med specialbehörighet för torrlasthantering, om Sjöfartsverket med hänsyn till lastens farlighet och mängd föreskriver det.

11 § Bestämmelserna i 10 § skall tillämpas också på fartyg som släpar eller skjuter farlig last.

12 § På ett passagerarfartyg i lägst närfart enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal skall det finnas det antal befattningshavare med certifikat för att handha räddningsfarkoster och beredskapsbåtar som Sjöfartsverket bestämmer.

Fartygets befälhavare skall utse en befälhavare för varje livbåt och en ställföreträdare för denne bland dem som har certifikat för att handha räddningsfarkoster och beredskapsbåtar.

För varje kranflottestation ombord skall det utses dels en kranskötare, dels en person som hjälper denne. Dessa skall ha genomgått särskild utbildning för detta.

För varje motorlivbåt skall det finnas en person som kan sköta motorn.

För varje livbåt som har radiotelegrafstation, radiotelefonstation eller strålkastare skall det finnas en person som kan sköta denna utrustning.

13 § För livflottar som inte finns på kranflottestation skall det finnas en person som är väl förtrogen med handhavandet och skötseln av sådana flottar.

14 § Ett beslut om säkerhetsbesättning för ett fartyg skall framgå av en särskild handling. Den eller en bestyrkt kopia av den skall förvaras ombord.

Innehållet i ett beslut om säkerhetsbesättning skall tillkännages genom anslag på en lämplig plats ombord.

15 § Av ett beslut om säkerhetsbesättning skall det framgå för vilket fartområde beslutet gäller. Om fartyget skall användas i flera fartområden, skall säkerhetsbesättning fastställas för varje sådant område.

16 § På ett fartyg, för vilket beslut om säkerhetsbesättning fattats, skall det finnas en aktuell förteckning över besättningen på fartyget, om inte Sjöfartsverket av särskilda skäl beslutar annat.

17 § Ett beslut om säkerhetsbesättning gäller tills vidare. Det får dock meddelas för begränsad tid om det finns särskilda skäl för det.

18 § Ett beslut av en befälhavare enligt 3 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) skall med angivande av skälen för det antecknas i skeppsdagboken, om en sådan förs, eller annars antecknas särskilt. Om det vid samråd enligt 3 kap. 15 § samma lag framförts en avvikande mening, skall också den antecknas.

Om Sjöfartsverket har meddelat beslutet om säkerhetsbesättning, skall befälhavaren genast underrätta verket om sitt beslut och skälen för det samt avvikande mening som förts fram vid samrådet.

Bemanningsföreskrifter

19 § Sjöfartsverket får meddela bemanningsföreskrifter för sådana fartyg för vilka säkerhetsbesättning inte skall fastställas.

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten skall beträffande bemanningsföreskrifter tillämpas vad som föreskrivs i 3 kap. 12 § andra stycket fartygssäkerhetslagen (0000:00) om säkerhetsbesättning. Kustbevakningen behöver dock inte samråda när bemanningsföreskrifter i enskilda fall meddelas för dess fartyg.

20 § Behörigheten hos befattningshavare och deras antal behöver anges i bemanningsföreskrifterna bara om det är nödvändigt från säkerhetssynpunkt. Härvid gäller föreskrifterna i 6–8 §§ och 13 §.

Bemyndiganden

21 § Medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket fartygssäkerhetslagen (0000:00) lämnas av Sjöfartsverket. Verket får också meddela föreskrifter enligt 6 kap. 4 § första stycket 3 och 5 fartygssäkerhetslagen samt besluta om avgifter enligt 6 kap. 4 § första stycket 6 samma lag.

5 kap. Föreskrifter om arbetsmiljö

1 § Föreskrifter om arbetsmiljö i denna förordning meddelas med stöd av bemyndiganden i 6 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (0000:00).

Föreskrifter om fartygsarbete som regeringen utfärdat med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160) finns i arbetsmiljöförordningen (1977:1166).

Tillgängliga författningar

2 § På varje fartyg skall fartygssäkerhetslagen (0000:00) och denna förordning samt arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166) finnas tillgängliga för dem som utför fartygsarbete. Detsamma gäller i fråga om andra författningar som har utfärdats med stöd av dessa lagar eller förordningar och rör den verksamhet som bedrivs på fartyget.

Skyddsombud och skyddskommitté

3 § Till skyddsombud skall utses en person med insikt i och intresse för arbetsmiljöfrågor och som har god förtrogenhet med arbetsförhållandena inom sitt skyddsområde.

Antalet skyddsombud bestäms efter skyddsområdets omfattning, arbetets natur och arbetsförhållandena.

Skyddsombud kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av dem som har utsett ombudet.

4 § Befälhavaren skall underrätta skyddsombud om till vem ombord som framställningar i skyddsfrågor skall göras. Redaren skall meddela de ombordanställda till vem inom rederiet som framställningar skall göras i frågor om fartygets skyddshållanden.

Sådana framställningar av skyddsombud som avses i 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen (1977:1160) skall antecknas i fartygets skeppsdagbok.

5 § Ett beslut enligt 4 kap. 12 eller 13 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) skall antecknas i fartygets skeppsdagbok. Befälhavaren skall genast skriftligen underrätta Sjöfartsverket eller annan berörd tillsynsmyndighet om beslutet.

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

Ordförande och sekreterare i skyddskommittén utses av redaren om inte annat överenskoms.

7 § Arbetsgivaren skall lämna uppgift till Sjöfartsverket om vem som har utsetts att ta emot framställningar i frågor om fartygets skyddsförhållanden.

Befälhavaren skall på lämpligt ställe ombord sätta upp anslag med uppgift om namn på skyddsombud och ledamöter av skyddskommitté. Han eller hon skall också snarast möjligt efter förrättat val underrätta Sjöfartsverket om vem som har utsetts till skyddsombud, dennes skyddsområde och mandattid.

8 § Vid tillsynsförrättning på fartyg skall förrättningsmannen sätta sig i förbindelse med skyddsombud, när förrättningen avser eller motiverar åtgärder inom skyddsorganisationens verksamhetsområde.

Vid tillsynsförrättning bör berörda skyddsombud vara närvarande och beredda att lämna förrättningsmannen upplysningar.

9 § Om en tillsynsmyndighet har lämnat skyddsombud en kopia av meddelande i en skyddsfråga som gäller fartyget, skall skyddsombudet förvara kopian under minst två år, räknat från meddelandets datum. Om ett skyddsombud avgår, skall kopiorna överlämnas till efterträdaren.

Bemyndiganden

10 § Sjöfartsverket får

1. meddela föreskrifter om sjukvård ombord på fartyg och om skeppsapotek samt föreskrifter i övrigt enligt 6 kap. 5 § första stycket 1 och 2 fartygssäkerhetslagen (0000:00),

2. meddela de ytterligare föreskrifter som behövs om hur fartyg skall vara utformade, inrättade och utrustade för att erbjuda en lämplig arbetsmiljö och tillfredsställande förhållanden i övrigt för de ombordanställda.

I frågor som avser skydd mot ohälsa eller olycksfall i arbetet meddelas föreskrifterna efter samråd med Arbetsmiljöverket.

Föreskrifter som rör även andra myndigheters verksamhet meddelar Sjöfartsverket efter samråd med respektive myndighet.

Sjöfartsverket får medge undantag från föreskrifter som verket har meddelat.

Utländska fartyg

11 § Föreskrifterna i 4 kap. 3–4 §§ och 5 § första och andra styckena fartygssäkerhetslagen (0000:00) samt 2 kap. 4–6 §§, 7 § första stycket och 3 kap. 6 och 7 §§ arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller också utländska fartyg.

6 kap. Föreskrifter om tillsyn

Tillsynsmyndigheter

1 § Tillsynen av arbetsmiljön utövas, förutom av Sjöfartsverket, av Arbetsmiljöverket.

Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter om samverkan mellan verken i samråd med Arbetsmiljöverket.

2 § Arbetsmiljöverket utövar tillsyn av

a) mudderverk och pontonkranar som saknar framdrivningsmaskineri och nyttjas i hamnar, kanaler, floder och liknande skyddade farvatten, samt

b) pråmar som används till upplagsplats eller logement och endast undantagsvis förflyttas eller som används till annat än personbefordran vid lastageplats, i hamn eller på redd.

3 § Sjöfartsverket utövar tillsyn av radiokommunikationsutrustning och sådan utrustnings installation på fartyg.

4 § Sjöfartsverket förordnar om tillsyn av skeppsapotek efter samråd med läkemedelsverket.

Tillsynsförrättningar

5 § Föreskrifter om tillsynsförrättningar får meddelas av Sjöfartsverket.

6 § Olika tillsynsförrättningar beträffande samma fartyg skall om möjligt ske samtidigt. Förrättningarna bör samordnas med undersökning som görs av en sådan organisation som anges i 6 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (0000:00).

Skyldighet för redare

7 § Upphör ett fartyg att inneha klass i en sådan organisation som anges i 6 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (0000:00), skall redaren genast anmäla detta till Sjöfartsverket. Om fartyget är utomlands, kan en sådan anmälan lämnas även till en svensk utlandsmyndighet i den hamn som fartyget beräknas komma att anlöpa närmast.

Redaren skall genast anmäla till Sjöfartsverket om rederiets organisation eller ledning ändras, om inte ändringen är utan betydelse

för rederiets godkända säkerhetsorganisation. En sådan anmälan skall även göras om rederiet övertar redarfunktionerna för ett fartyg eller om dess fartyg övergår till ett annat rederi.

Ritningar

8 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter enligt 6 kap. 6 § 2 fartygs-säkerhetslagen (0000:00) angående ritningar. Av 7 kap. denna förordning framgår att verket också får medge undantag från skyldigheten att ge in ritningar.

Tillsynsböcker

9 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om tillsynsböcker enligt 6 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen (0000:00).

Avgifter

10 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om avgifter enligt 6 kap. 6 § 3 fartygssäkerhetslagen (0000:00).

7 kap. Särskilda föreskrifter och undantag

1 § Sjöfartsverket bemyndigas att meddela särskilda föreskrifter och i enskilda fall besluta om undantag beträffande fiskefartyg och andra fartyg av särskild beskaffenhet enligt 6 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (0000:00).

2 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag enligt 6 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverket får också meddela undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 1, 3 och 4 §§ samt 3 kap. denna förordning.

8 kap. Uppdrag åt organisationer m.m.

1 § De organisationer som avses i 6 kap. 10 § första stycket fartygssäkerhetslagen (0000:00) skall uppfylla de krav som anges i artiklarna 4 och 15 i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november

1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed².

Sjöfartsverket får träffa avtal med och uppdra åt en organisation som avses i första stycket att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg. Sådana avtal får också omfatta att organisationerna får fastställa minsta tillåtna fribord och utföra tillsynsförrättningar.

Sjöfartsverket skall i verkets författningssamling tillkännage med vilka organisationer som avtal har träffats. Meddelande om detta skall även lämnas till Europeiska gemenskapernas kommission och till medlemsstaterna i Europeiska unionen i enlighet med vad som anges i artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG. Sjöfartsverket skall utöva den tillsyn som anges i artikel 11 och vidta de åtgärder som avses i artiklarna 12.1b och 12.2 i rådets direktiv 94/57/EG.

9 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 § Ett beslut enligt 7 kap. 1 eller 2 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) får, förutom av Sjöfartsverket, utanför Sverige meddelas av svensk utlandsmyndighet som förordnats att utöva tillsyn av fartyg.

2 § Om underställning av beslut enligt 7 kap. 1 eller 2 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) som har meddelats av en annan myndighet än Sjöfartsverket föreskrivs i 9 kap. 2 § nämnda lag.

10 kap. Övriga bestämmelser

Underställning

1 § Ett beslut som enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) skall underställas Sjöfartsverket, skall inom verket prövas av chefen för Sjöfartsinspektionen.

Ett beslut enligt 7 kap. 1–8 §§ fartygssäkerhetslagen som meddelats av en annan befattningshavare än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

2 § Sjöfartsverket skall, om annat inte följer av lag, underrätta

1. svenska hamnar om förbud enligt 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) och om när ett sådant förbud upphört att gälla,

² EGT L 319, 12.12.1994 s. 20 (Celex 31994L0057)

2. den behöriga myndigheten i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om förhållanden som kan grunda ett förbud enligt 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen,

3. den behöriga myndigheten i en flaggstat och i en stat som avses i 5 kap. 11 § andra stycket fartygssäkerhetslagen samt Europeiska gemenskapernas kommission om resultatet av förrättningar enligt 5 kap. 12–14 §§ samma lag och om beslut enligt 7 kap. 1–3, 8, 12 eller 14 § samma lag meddelade med anledning av förrättningarna.

1. Denna förordning träder i kraft den , då fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) skall upphöra att gälla.

2. En föreskrift eller ett beslut som har meddelats med stöd av de bestämmelser, som upphävs genom denna förordning och som gäller vid dennas ikraftträdande, skall fortfarande gälla och vid tillämpningen av den nya förordningen anses ha meddelats enligt denna. Den myndighet som meddelat föreskriften har bemyndigande att ändra eller upphäva den.

3. Certifikat och andra handlingar som hänför sig till äldre fartområde gäller fortfarande i enlighet med sin lydelse.

4. Sjöfartsverket får utfärda certifikat och andra handlingar i enlighet med äldre bestämmelser om fartområde. Sådana certifikat och handlingar får dock gälla längst till den 1 juni 2010.

5. Vad som regeringen har förordnat beträffande tidpunkt för tillämpning av bestämmelserna i 1 kap. 2, 3 och 6 §§, 2 kap. 1, 4 och 5 §§ och 7 kap. 7 § förordningen (1995:991) om ändring av fartygssäkerhetsförordningen, skall gälla i fråga om tillämpningen av dels 2 kap. 4 § denna förordning, dels 3 kap. 1, 4–6 §§ och 5 kap. 7 § denna förordning såvitt avser rederiverksamhet, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

4 Förslag till förordning om ändring i arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Härigenom föreskrivs i fråga om arbetsmiljöförordningen (1977:1166) att 2, 5–6, 8, 10, 13, 15 och 21 §§ skall ha följande lydelse,

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Har olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbete föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare, skall arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

Om anmälan om arbetsskada föreskrivs även i förordningen (1977:284) om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd.

Föreskrifter om befälhavarens skyldighet att vid fartygsarbete rapportera vissa händelser finns i 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009).

5 §

Arbetsgivaren skall se till att arbetsmiljölagen (1977:1160) och denna förordning finns tillgängliga för arbetstagarna. Detsamma gäller de författningar som har utfärdats med stöd av lagen eller förordningen och som avser arbetsgivarens verksamhet.

Bestämmelser om vilka författningar som skall finnas tillgängliga ombord på fartyg finns i fartygssäkerhetsförordningen (0000:00).

6 §

Skyddsombud och ersättare för skyddsombud utses för en tid av tre år, om ej anställningsförhållandena eller omständigheterna i övrigt påkallar undantag.

Till skyddsombud skall utses person med insikt i och intresse för arbetsmiljöfrågor. Skyddsombud skall äga god förtroenhet med arbetsförhållandena inom sitt skyddsområde.

Antalet skyddsombud bestämmas efter arbetsställets storlek, arbetets natur och arbetsförhållandena. Råder bland arbetstagarna tvekan om vilket antal skyddsombud, som bör utses vid ett arbetsställe, eller om arbetsställets indelning i skyddsområden, bör före valet samråd ske med arbetsgivaren och Arbetsmiljöverket. Vid arbetsställe med flera avdelningar bör skyddsombud utses för varje avdelning eller grupp av avdelningar med likartat arbete. Där arbete bedrivs på skift, bör för skiftlag med flera arbetstagare skyddsombud finnas bland arbetstagarna på varje skift.

Skyddsombud kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av den organisation eller de arbetstagare som har utsett ombudet.

Såvitt avser skyddsombud på fartyg gäller 5 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (0000:00) i stället för denna paragraf.

8 §

Antalet ledamöter i en skyddskommitté bestämmas med hänsyn till antalet arbetstagare vid arbetsstället, arbetets natur och arbetsförhållandena. Av ledamöterna skall om möjligt en vara i företagsledande eller därmed jämförlig ställning. I kommittén bör också ingå ledamot som tillhör styrelsen för lokal organisation av arbetstagare. Vidare skall i kommittén ingå skyddsombud.

Ordförande och sekreterare i skyddskommitté utses av arbetsgivaren, om icke annat överenskommes.

Såvitt avser skyddskommitté på fartyg gäller 5 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen (0000:00) i stället för denna paragraf.

10 §

Uppgift om skyddsombuds namn och adress, dennes skyddsområde och den tid, för vilken ombudet har utsetts, skall snarast möjligt efter förrättat val skriftligen lämnas till arbetsgivaren och Arbetsmiljöverket av den organisation eller de arbetstagare som har förrättat valet. Om ett skyddsombud ersätts, skall anges vilken person det nya skyddsombudet ersätter.

Har en skyddskommitté tillsatts, skall arbetsgivaren skriftligen underrätta Arbetsmiljöverket om detta.

Arbetsgivare skall på arbetsstället sätta upp anslag med uppgift om namn på skyddsombud och ledamöter av skyddskommitté.

Såvitt avser skyddsombud eller skyddskommitté på fartyg gäller 5 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (0000:00) i stället för denna paragraf.

13 §

Skyddsombud skall under minst två år behålla avskrift av skriftligt meddelande som ombudet fått av tillsynsmyndighet. Avgår skyddsombudet, skall avskriften överlämnas till efterträdaren.

På fartyg gäller 5 kap. 9 § fartygssäkerhetsförordningen (0000:00) i stället för denna paragraf

15 §

Tillsynsmyndigheten skall genom åtgärder som avses i 7 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) verka för en tillfredsställande arbetsmiljö. Tillsynen skall inriktas på att bevaka att arbetsgivarna planerar och bedriver sin verksamhet så att arbetsmiljökraven tillgodoses. Vid tillsynen skall en helhetsbedömning eftersträvas.

Tillsynsmyndigheten skall göra anmälan till Konsumentombudsmannen om det finns skäl för ingripande enligt marknadsföringslagen (1995:450) mot marknadsföring som riktas till arbetsgivare.

I fråga om arbete som utförs i hemmet skall inspektionsbesök ske endast på begäran av den arbetsgivare eller arbetstagare som berörs, eller om det finns någon annan särskild anledning till det. Motsvarande skall gälla beträffande arbete som utförs av den som driver verksamhet utan arbetstagare eller utan att ha annan arbetstagare anställd än familjemedlem.

Om tillsyn på fartyg gäller bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (0000:00) och med stöd därav meddelade föreskrifter i stället för vad som sägs i denna förordning.

21 §

Bestämmelserna i 1 § och 2 § första stycket skall inte tillämpas på örlogsfartyg.

Vad i denna förordning sägs om Arbetsmiljöverket skall beträffande örlogsfartyg i stället gälla sjöfartsverket.

I frågor som avser skydd mot ohälsa och olycksfall på örlogsfartyg skall sjöfartsverket i erforderlig omfattning samråda med Arbetsmiljöverket.

Vad i denna förordning sägs om Arbetsmiljöverket skall beträffande *fartyg* i stället gälla Sjöfartsverket *med de undantag som följer av denna paragraf.*

I frågor som avser skydd mot ohälsa och olycksfall på *fartyg* skall Sjöfartsverket i erforderlig omfattning samråda med Arbetsmiljöverket. *Beträffande fartyg som har tagits in på varv i Sverige meddelar Arbetsmiljöverket efter samråd med Sjöfartsverket de föreskrifter som behövs i fråga om samordning av skyddsåtgärder. Detsamma gäller i fråga om fartyg i svensk hamn som är gemensamt arbetsställe till följd av att fartyget är under lastning eller lossning.*

Bestämmelserna i 2 § första stycket skall inte tillämpas på örlogsfartyg.

Denna förordning träder i kraft den

1 Uppdraget

1.1 Direktiven

Utredningen har i uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen. I uppdraget ingår att i ett delbetänkande redovisa ett förslag till införlivande av artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) samt av rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

I ett slutbetänkande skall utredningen göra en översyn av hela fartygssäkerhetslagstiftningen. Både fartygssäkerhetslagen (1988:49) och fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) har ändrats vid ett flertal tillfällen efter 1988 men någon samlad översyn av författningarna har inte gjorts sedan tillkomsten. Bl.a. är avsnitten om arbetsmiljön ombord på fartyg numera föråldrade och bestämmelserna om tillsynsbok behöver moderniseras för att anpassas till Sjöfartsverkets datoriserade tillsynssystem och för att bättre möta framtida behov. När olika EG-rättsakter blivit tillämpliga här i landet har nödvändiga lagändringar gjorts, men inte alltid på det bästa eller lämpligaste sättet. Dagens svenska regelverk stämmer därför i vissa fall mindre väl överens med den EG-rättsliga ordningen på området. Utgångspunkten för utredningens förslag skall vara att hela fartygssäkerhetslagstiftningen moderniseras, förenklas och bringas att överensstämma med de internationella regelverk som binder Sverige. Det gäller då inte bara EG:s regelverk utan också vad som följer av Sveriges åtaganden i andra sammanhang. Det står utredningen fritt att i övrigt lämna förslag till förändrade regler i det fall detta bedöms lämpligt.

Utredningsdirektiven har tagits in som *bilaga*.

1.2 Utredningsarbetet

Utredningen har bedrivits med målsättningen att fartygssäkerhetslagstiftningen skall vara lättare att överblicka samt bättre anpassad till den rättsliga utvecklingen vad gäller sjösäkerheten och arbetsmiljön. Lagstiftningen skall vara tydlig i fråga om vad som krävs för att använda fartyg till sjöfart och om tillsynen av att den föreskrivna säkerhetsnivån upprätthålls på fartygen. Kravet på tydlighet gäller också bemyndigandena för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter i de frågor som omfattas av fartygssäkerhetslagen. Lagstiftningen skall överensstämma med EG:s regelverk och övriga internationella rättsakter som binder Sverige. I fråga om arbetsmiljön på fartyg skall utvecklingen av arbetsmiljörätten i land beaktas.

Utredningen har såvitt gäller frågor om arbetsmiljön haft kontakter med sjöarbetsmarknadens parter och har haft överläggningar med dem och företrädare för Sjöfartsverket i dessa frågor.

2 Allmänna utgångspunkter för en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen

2.1 Lagändringar som har skapat ett behov av en översyn av fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen trädde i kraft den 1 juli 1988 och ersatte då lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. Lagen är alltså endast drygt tolv år gammal. Man kan tycka att en så pass ny lag alltså borde vara modern och inte vara i behov av en mer genomgripande översyn.

Omständigheter efter fartygssäkerhetslagens tillkomst har emellertid föranlett flera ändringar i lagen. Framför allt har Sveriges anslutning till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och därefter medlemskapet i Europeiska unionen haft konsekvenser för fartygssäkerhetslagen. Sjötransporter ingår i EU:s gemensamma transportpolitik och är därför föremål för gemenskapens normgivning. Den normgivningen omfattar bl.a. frågor om sjösäkerhet. Inom ramen för det gemensamma handlingsprogrammet för säkerhet till sjöss (rådets resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säkerheten till sjöss¹) har en rad EG-förordningar och EG-direktiv om sjösäkerhet utfärdats. Svensk fartygssäkerhetslagstiftning har fått anpassas till EG:s rättsregler. Bl.a. har lagens bemyndiganden i fråga om att uppdra åt vissa klassificeringssällskap att utfärda certifikat utformats med tanke på direktivet 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed², senast ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG³. Det finns behov av ytterligare ändringar i fartygssäkerhets-

¹ EGT C 271, 07.10.93 s. 1 (Celex 31993Y1007 (01))

² EGT L 319, 12.12.1994 s. 20 (Celex 31994L0057)

³ EGT L 274, 07.10.1997 s. 8 (Celex 31997L0058)

lagen för att införliva EG-direktiv. Vårt delbetänkande (SOU 2000:16) behandlar införlivandet av delar av direktivet 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll och av 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Vi har förslagit ändringar i fartygssäkerhetslagen för att införliva direktiven i svensk rätt.

Ändringar har också varit nödvändiga för att svensk rätt skall uppfylla åtaganden som följer av internationella konventioner. När ISM-koden, dvs. the International Safety Management (ISM) Code, IMO:s resolution A.741(18), infördes i svensk rätt år 1995 skedde det genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (se SFS 1995:927). Lagens tillämpningsområde utvidgades till att omfatta även rederiers säkerhetsorganisation. För att anpassa lagen till att avse inte bara fartygen utan också deras rederier, krävdes att ett flertal bestämmelser ändrades och att ytterligare bestämmelser tillkom.

När fartygssäkerhetslagen har ändrats, har detta skett genom ändringar i eller tillägg till de kapitel som närmast anknyter till de nya regleringarna. Detsamma gäller de förslag som vi har lämnat i vårt delbetänkande. Den metoden har inte genomgående varit lyckad. Fartygssäkerhetslagen har genom ändringarna blivit svårare att överblicka. Delvis beror det på att kapitelrubrikerna i vissa fall har blivit missvisande. T.ex. finns bestämmelserna om rederiers säkerhetsorganisation i 2 kap. med rubriken Fartygs sjövärdighet m.m. Vidare reglerar många kapitel nu så många olika frågor att det gör lagen svår att läsa. För att ta reda på de sjösäkerhetskrav som gäller för ett visst fartyg, krävs att man studerar hela lagtexten noggrant. Men även då kan det vara svårt att följa med i lagen.

2.2 Översynens inriktning

En översyn av fartygssäkerhetslagen bör leda till förslag som gör lagen mer lättläst. Översynen bör också gälla annat. Det finns i fartygssäkerhetslagen utförliga och många bestämmelser om arbetsmiljön ombord på fartyg. Detta beror på att fartygsarbete är undantaget från arbetsmiljölagen (1977:1160) och därför måste regleras särskilt. Vid fartygssäkerhetslagens tillkomst var det sagt att bestämmelserna om arbetsmiljön i stort sett skulle följa arbetsmiljölagens och avvika därifrån endast om det fanns särskilda skäl för detta. Därefter har ett flertal ändringar skett i arbetsmiljölagen, utan att fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön har ändrats. Regleringen av

arbetsmiljön på fartyg bör därför ses över och moderniseras på det sätt som har skett i arbetsmiljölagen.

Utredningens uppdrag är inte bara att modernisera fartygssäkerhetslagstiftningen. Vi skall också föreslå ändringar i sak när det är motiverat. Sjöfartsverket har i skrivelser till dåvarande kommunikationsdepartementet föreslagit vissa ändringar främst i fråga om tillsynen av fartyg och av bestämmelserna om tillsynsbok. Verket har också föreslagit ytterligare möjligheter dels att uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter att utföra vissa förrättningar, dels att meddela undantag från lagen. Vi kommer att ta upp Sjöfartsverkets förslag och även behandla andra frågor i sak som uppmärksammas under arbetets gång.

2.3 Våra överväganden i stora drag

Frågan hur arbetsmiljön på fartyg skall regleras i fortsättningen fordrar särskilda överväganden och behandlas i avsnitten 5 och 6. I korthet har vi funnit att arbetsmiljölagen bör tillämpas på fartygsarbete, dock att det alltså finns ett behov av vissa särbestämmelser för det arbetet. Vissa av särbestämmelserna bör vara kvar i fartygssäkerhetslagen, men i huvudsak bör lagregler om arbetsmiljön på fartyg finnas i arbetsmiljölagen. Därmed kommer bestämmelserna om arbetsmiljön i fartygssäkerhetslagen att rymmas inom ett enda kapitel. Förslaget innebär en garanti för att regleringen av arbetsmiljön på fartyg moderniseras i samma takt som regleringen av andra arbetsplatser. Att samma bestämmelser används för arbetet på fartyg som på land, gör också att man kan utveckla enhetliga tillämpningsföreskrifter och en enhetlig praxis för de olika typerna av arbete.

Reglerna om arbetsmiljön på fartyg blir genom de ändringar som vi föreslår lättare att tillämpa. Genom att merparten av bestämmelserna om arbetsmiljön flyttas, blir dessutom fartygssäkerhetslagen enklare att överblicka. Att modernisera och förenkla tillämpningen av lagen kräver emellertid som ovan nämnts mer än så.

I avsnitten 3 och 4 gör vi överväganden som gäller andra delar av fartygssäkerheten än de som handlar om arbetsmiljön. Vi förordar att nu gällande lag ersätts med en ny fartygssäkerhetslag, som kommer att se något annorlunda ut. I huvudsak är skillnaderna redaktionella. Den nya fartygssäkerhetslagen bör disponeras annorlunda än den nuvarande lagen. Bl.a. bör definitioner och bemyndiganden inte finnas på flera ställen i lagen utan skall samlas i varsitt kapitel. Likaså bör man tydligt skilja mellan de bestämmelser som innehåller allmänna krav på fartyg och de som särskilt avser fartyg av viss typ eller viss storlek. Syftet är

att göra det enklare att se vilka krav på sjösäkerhet som skall gälla för de enskilda fartygen eller rederierna. Fartygssäkerhetslagen blir därmed också mer användarvänlig. En följd av att införa en ny fartygssäkerhetslag, är att den nuvarande fartygssäkerhetsförordningen bör ersättas med en ny förordning.

3 Skäl att modernisera fartygssäkerhetslagen

3.1 Behovet av att öka fartygssäkerhetslagens läsbarhet

Fartygssäkerhetslagen är en ramlag. Det innebär att lagen inte reglerar detaljerna i fråga om säkerheten till sjöss. Den kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen, verkställighetsföreskrifter och sådana föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndiganden i lagen. Av dessa innehåller fartygssäkerhetsförordningen till övervägande del bemyndiganden för Sjöfartsverket att meddela föreskrifter, men också bestämmelser bl.a. om rätten för verket att uppdra åt vissa organisationer att utfärda och förnya certifikat, om fartområden, om bemanning, om skyddsverksamhet samt om tillsyn som utövas av Arbetsmiljöverket och som avser vissa fartyg och arbetsredskap till sjöss. Sjöfartsverket föreskrifter finns samlade i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS). För närvarande finns det ca 270 sådana föreskrifter om säkerheten till sjöss. Krav på fartygets konstruktion, utrustning och lastnings- och lossningsrutiner m.m. är i fråga om de fartyg som går i internationell trafik noga specificerade i internationella rättsakter som Sverige anslutit sig till. Exempel på sådana rättsakter är den internationella lastlinjekonventionen av år 1966, 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg och därtill hänförliga protokoll och ändringar från 1978 (MARPOL 73/78), 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974), 1978 års internationella konvention med normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, med 1995 års tillägg (STCW 95), 1972 års internationella sjövägsregler (COLREG 1972) samt ILO-konventionen nr 147. Ute på fältet, dvs. hos Sjöfartsinspektionen och hos dem som använder fartygen i trafik, är det verkets föreskrifter tillsammans med de detaljerade bestämmelserna i de internationella rättsreglerna eller konventionerna som används.

Den som vill ta reda på vilka sjösäkerhetskrav som gäller i fråga om ett visst fartyg kan emellertid inte göra det utan att granska fartygssäkerhetslagen. I lagen anges vilka certifikat som krävs för att fartyget skall få användas till sjöfart, om fartyget måste förses med fribordsmärken, om det omfattas av beslut om säkerhetsbesättning eller av bemanningsföreskrifter, om vad som gäller i fråga om arbetsmiljön samt om fartyget är tillsynspliktigt och vad som gäller i fråga om tillsynen.

I samtliga fall innehåller fartygssäkerhetslagen bemyndiganden för regeringen eller för den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare eller ytterligare föreskrifter. Huruvida svenska regler om fartygssäkerhet skall gälla även utländska fartyg bestäms i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Det är därför ett rimligt önskemål att den som läser lagen på ett enkelt sätt skall kunna utgå från vad som sägs där och därefter studera de närmare föreskrifterna.

Fartygssäkerhetslagen bör alltså vara tydlig och lätt att följa dels i fråga om de krav som gäller för enskilda fartyg, dels i fråga om bemyndigandena för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i de ämnen som lagen omfattar. De ändringar i fartygssäkerhetslagen som nämnts i avsnitt 2.1 har försämrat lagens läsbarhet. I detta avsnitt lämnar vi en redogörelse för lagens nuvarande disposition och överväger därefter på vilket sätt den behöver ändras.

3.2 Den gällande fartygssäkerhetslagens disposition

Fartygssäkerhetslagen består i dag av tretton kapitel. Vi kommer att i avsnitt 5 utförligt beskriva 6–9 kap., vilka behandlar arbetsmiljön. I viss mån kommer vi då också att beröra bestämmelserna om tillsyn i 10 kap. och straffbestämmelserna m.m. i 12 kap. I vårt delbetänkande har vi kortfattat beskrivit lagens innehåll i övriga delar (se SOU 2000:16 s. 59–63). Det finns skäl att för vårt fortsatta resonemang återknyta till den beskrivningen. Kortfattat gäller alltså följande.

3.2.1 1–9 kap. fartygssäkerhetslagen

Lagen inleds med en bestämmelse som anger tillämpningsområdet. Enligt 1 kap. 1 § skall den tillämpas på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt på svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även alla svenska rederier samt utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Under rubriken Definitioner finns bestämmelser som anger vad som i lagen menas med redare, ombordanställd och fartygsarbete (1 kap. 2 och 3 §§). I fråga om redaren är rubriken något missvisande, eftersom lagen inte definierar redarbegreppet. Vad som sägs är att man med redare likställer den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

I 1 kap. 4 § sägs att fartyg skall ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd därav. Det är inte alla fartyg som är skyldiga att inneha certifikat. Huruvida ett fartyg måste ha ett visst certifikat eller inte beror på dess storlek eller användningsområde. De certifikat som omfattas av lagen är fartcertifikat, certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation, fribordscertifikat och passagerarfartygscertifikat. Rederier skall ha dokument angående godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i lagen. Sjöfartsverket har meddelat vissa tillämpningsföreskrifter om certifikaten, se bl.a. SJÖFS 1999:17 om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation. Om ett svenskt fartyg som inte omfattas av vissa internationella konventioner och vissa av EG:s direktiv på sjötransportens område är skyldigt att inneha ett eller flera av de ovan beskrivna certifikaten, utfärdar Sjöfartsinspektionen enligt tillsynsföreskrifterna ett nationellt säkerhetscertifikat (NSC) som omfattar dessa certifikat. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan föreskriva att fartyg skall ha andra certifikat än de som sägs i lagen. Med stöd av detta bemyndigande har regeringen meddelat bestämmelser i fartygssäkerhetsförordningen om krav på konstruktionssäkerhetscertifikat, utrustningssäkerhetscertifikat och radiosäkerhetscertifikat.

Sjöfartsverket får vidare enligt 1 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen jämförd med 1 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen föreskriva om vilka certifikat m.m. som utländska fartyg skall inneha vid trafik på svenska vatten samt vilka dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som de utländska redarna skall inneha. Av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1997:7) med föreskrifter om utländskt fartygs certifikatsinnehav vid fart inom svenskt sjöterritorium framgår att ett utländskt fartyg skall ha certifikat eller motsvarande handlingar i den

utsträckning som stadgas i SOLAS 1974, MARPOL 73/78, 1966 års internationella lastlinjekonvention samt STCW 95.

Dokument och certifikat utfärdas av Sjöfartsverket. Regeringen eller Sjöfartsverket får dock enligt 1 kap. 6 § uppdra åt vissa organisationer, s.k. klassificeringssällskap, att efter avtal utfärda eller förnya certifikat. Organisationerna är inte namngivna i lagen. Enligt 1 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen får Sjöfartsverket träffa avtal med klassificeringssällskapen som uppfyller kraven i rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. I enskilda fall får uppdraget lämnas till en annan organisation.

Bestämmelser om fartygs sjövärdighet och om rederiverksamhet finns i 2 kap. Enligt 2 kap. 1 § är ett fartyg sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor. Närmare föreskrifter om kraven på sjövärdighet meddelas av Sjöfartsverket.

Ett svenskt fartyg skall enligt 2 kap. 3 § ha fartcertifikat, om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg. Ett fartcertifikat är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn befunnits sjövärdigt. Ett utfärdat fartcertifikat kan ogiltigförklaras av Sjöfartsverket om fartyget eller dess utrustning ändrats eller skadats på ett sätt som är av betydelse för fartygets sjövärdighet eller om fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Av fartygssäkerhetsförordningen framgår att Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om fartcertifikatens giltighetstid.

I 2 kap. finns också särskilda bestämmelser om rederiverksamhet. Bestämmelserna tillkom år 1995 och innebär att ISM-koden har införts i svensk rätt. Enligt bestämmelserna skall rederiverksamhet bedrivas så, att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas. Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation utfärdats. Av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden) framgår att kopia av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation skall finnas ombord på fartyget. Handlingarna kan ogiltigförklaras av Sjöfartsverket under vissa förutsättningar. Bestämmelserna om rederiverksamheten och om de handlingar som utfärdas som bevis på godkänd säkerhetsorganisation har ännu inte trätt i kraft fullt ut. Det framgår av ikraftträdandebestämmelser att regeringen får föreskriva att bl.a. dessa bestämmelser

skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg. Enligt förordningen (1996:1365) om tillämpning av lagen (1995:927) om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49) har bestämmelserna hittills trätt i kraft såvitt avser oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, gastankfartyg, bulkfartyg och höghastighetsfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer samt för passagerarfartyg som får medföra 13–100 passagerare och som inte är ro-ro-passagerarfartyg. En förordning (2000:1152) om ändring i denna förordning träder i kraft den 1 juli 2002 varigenom bestämmelserna också skall tillämpas på övriga lastfartyg och fiskefartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer samt på fartyg med en bruttodräktighet om 100 eller mer, som huvudsakligen används för bogsering.

Enligt 3 kap. 1 § får ett fartyg inte vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärlighet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande annars sätts i fara. Har fartyget en bruttodräktighet om minst 20 och befordrar passagerare eller gods, skall Sjöfartsverket fastställa minsta tillåtna fribord. På fartyget sidor skall därefter anbringas fribordsmärken. Som bevis på att fribordsmärkena anbringats på rätt sätt utfärdas fribordscertifikat. Sjöfartsverket får träffa avtal med en sådan organisation som avses i 1 kap. 6 § om att denna fastställer minsta fribord och utfärdar fribordscertifikat.

Sjöfartsverket skall förklara fribordscertifikatet ogiltigt bl.a. om fribordet bör ändras eller om fartyget inte är i betryggande skick såvitt avser något förhållande som har betydelse för certifikatets innehåll. Fribordscertifikatet skall också ogiltigförklaras om fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Det framgår av 3 kap. 9 § jämförd med 3 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen att Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning. Sjöfartsverket får också meddela föreskrifter om säkring av last, som ännu inte förts ombord. Bestämmelserna om fribordsmärken och fribordscertifikat gäller inte utländska fartyg. I stället skall enligt 3 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen bestämmelserna i lastlinjekonventionen den 5 april 1966 eller motsvarande bestämmelser tillämpas.

Bestämmelser om passagerarfartyg finns i 4 kap. Med ett passagerarfartyg avses i lagen ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. Ett passagerarfartyg skall inneha ett passagerarfartygscertifikat som utvisar att fartyget befunnits lämpligt för passagerartransport. Certifikatet anger också det högsta antal passagerare som fartyget får medföra. Ett utländskt passagerarfartyg skall ha motsvarande certifikat som visar högsta tillåtna antalet passagerare. Bestämmelserna om passagerarfartygscertifikat kompletteras med

bestämmelser om skyldigheten för fartygsägaren att registrera uppgifter om antalet ombordvarande på fartygen.

I 5 kap. finns bestämmelser om fartygets bemanning. Enligt 5 kap. 1 § skall fartyget vara bemannat på ett betryggande sätt. För fartyg av en viss storlek eller för passagerarfartyg skall Sjöfartsverket fastställa det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt för användning av fartyget (säkerhetsbesättning). Säkerhetsbesättningen skall enligt 5 kap. 12 § första stycket anställas av redaren. Dock får Sjöfartsverket enligt andra stycket och med stöd av 5 kap. 21 § fartygssäkerhetsförordningen medge att annan än redaren anställer säkerhetsbesättningen om det finns särskilda skäl till det. Regeringen eller, efter bemyndigande i fartygssäkerhetsförordningen, Sjöfartsverket får föreskriva eller i särskilda fall besluta om krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanning föreskrifter) för fartyg som inte omfattas av beslut om säkerhetsbesättning. De får också meddela ytterligare föreskrifter om bemanningen. Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och bemanning föreskrifter gäller inte utländska fartyg.

Det finns i 5 kap. särskilda bestämmelser som gäller vissa befattningshavare (befälhavaren och maskinchefen) samt bestämmelser om de krav på syn och hörsel som kan ställas på besättningsmedlemmarna. Bestämmelserna om befälhavaren och maskinchefen gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

6–9 kap. omfattar bestämmelserna om arbetsmiljön och beskrivs nedan i avsnitt 5.

3.2.2 10–13 kap. fartygssäkerhetslagen

I 10 kap. finns bestämmelser om tillsyn av fartyg och om kontroll av redare. Enligt 10 kap. 1 § utövas tillsynen av Sjöfartsverket såvitt avser fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation, säkring av last som ännu inte har förts ombord samt rederiers säkerhetsorganisation. Vid inspektioner utövas tillsynen även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen. Tillsynen av arbetsmiljön utövas i samråd med Arbetsmiljöverket. Av 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen framgår att Arbetsmiljöverket utför tillsynen av bl.a. mudderverk och pråmar. Regeringen får överlåta åt en svensk utlandsmyndighet eller – i vissa fall – åt en särskilt förordnad tillsynsmyndighet att utöva tillsyn. Har en sådan organisation som anges i 1 kap. 6 § gjort tillsyn för att bibehålla, utfärda eller förnya

certifikat för fartyg eller utrustning, har den tillsynen enligt 10 kap. 20 § samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

Tillsynen utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, rederikontroller eller inspektioner. Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt och i övrigt när det finns särskild anledning till det. Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i 2 kap 4 a § och i de föreskrifter om rederiets säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av lagen. Inspektioner görs när det är motiverat. Enligt 7 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen meddelar Sjöfartsverket de närmare föreskrifterna om tillsynsförrättningar. Verket har med stöd av detta bemyndigande meddelat föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation. Enligt föreskrifterna skall fartyg som omfattas av vissa angivna konventioner och koder genomgå de tillsynsförrättningar som framgår av dessa. Övriga fartyg som enligt fartygssäkerhetslagen skall besiktigas, skall enligt föreskrifterna genomgå vissa regelbundna besiktningar (årlig besiktning, mellanliggande besiktning och bottenbesiktning).

I 10 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om när den första besiktningen av ett fartyg skall ske. Enligt första stycket skall en besiktning ske innan ett fartyg som har byggts för en svensk beställare används till sjöfart för att undersöka om det är sjövärdigt. Ett utländskt fartyg som har blivit svenskt skall besiktigas beträffande sjövärdigheten om detta inte är onödigt. I lagen anges också att besiktning skall ske när ett fartyg har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller det har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Tillsynen av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av certifikatet. Inspektionen kan dock omfatta även dessa förhållanden, om det finns grundad anledning att anta att fartyget eller utrustningen avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt hänseende.

Enligt 10 kap. 12 § ansvarar redaren och ägaren för att fartyget och rederiverksamheten undergår tillsyn enligt lagen. Sjöfartsverket får begära biträde från vissa myndigheter (polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskyddsmyndigheter) och läkare vid tillsynsförrättningarna. Enligt 10 kap. 12–14 §§ skall redaren, befälhavaren och andra befäl ombord lämna erforderligt biträde vid tillsynsförrättningen och därutöver lämna vissa upplysningar. Befälhavaren skall enligt 10 kap. 19 § se till att rederiets dokument om säkerhetsorganisation samt övriga certifikat och handlingar som har utfärdats för

fartyget hålls tillgängliga vid förrättningen. Resultatet av en tillsynsförrättning skall föras in i tillsynsboken i de fall då fartyget är skyldigt att ha en tillsynsbok.

I 10 kap. fartygssäkerhetslagen finns också bestämmelser om kostnaderna för tillsynen. Enligt 10 kap. 4 § får Sjöfartsverket anlita sakkunniga att utföra tillsynen och ersättningen till de sakkunniga skall utges av redaren. Även undersökning av ämnen som används på fartyget skall enligt 10 kap. 13 § bekostas av redaren. Enligt 10 kap. 22 § jämförd med 7 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen får Sjöfartsverket meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn enligt detta kapitel. Sådana föreskrifter finns i SJÖFS 1999:17.

11 kap. innehåller regler om inskränkning i rätten att använda fartyg. Beslut om sådan inskränkning får enligt 11 kap. 2 § meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Av 8 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen framgår att en svensk utlandsmyndighet kan meddela sådana beslut i samband med att den utövar tillsyn över fartyget. Ett beslut enligt 11 kap. 1 § kan avse att fartyget inte får avgå från inspektionshamnen eller att användningen av vissa lokaler, anordningar, redskap, ämnen eller arbetsmetoder ombord förbjuds. Fartygsägaren kan också enligt 11 kap. 5 § föreläggas att åtgärda brister ombord.

Enligt 11 kap. 1 § får ett fartygs resa förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt, har brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, inte är lastat, barlastat eller bemannat på ett betryggande sätt eller om det medför för många passagerare. Är det fråga om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap eller om användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får i stället användningen förbjudas. Ett fartyg får slutligen förbjudas att fortsätta sin resa om det inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget eller dess rederi saknar ett certifikat, dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller en motsvarande handling. Den beslutande myndigheten skall underrätta polis-, tull- och lotsmyndigheterna om ett reseförbud. Dessa myndigheter skall vidta åtgärder för att förhindra att förbudet överträds. Den beslutande myndigheten får också besluta om försegling eller annan avstängning av en anordning eller ett utrymme som är bristfälligt.

Finns en sådan brist som anges i 11 kap. 1 §, men finns inte tillräckliga skäl för ett förbud, får den beslutande myndigheten i stället enligt 11 kap. 5 § meddela ett föreläggande att åtgärda bristen. I vissa fall kan myndigheten föranstalta om att bristen åtgärdas på redarens eller fartygsägarens bekostnad. Beslut om förbud och förelägganden får

förenas med vite samt skall innehålla uppgifter om skäl och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

I 12 kap. fartygssäkerhetslagen finns ansvarsbestämmelser. Straffet för de flesta överträdelser är böter. Det finns därutöver vissa mer allvarliga överträdelser som kan ge fängelse. I 12 kap. 6 § finns en bestämmelse om förverkande av en anordning eller ämne som använts i strid mot ett förbud.

Enligt 13 kap. 1 § gäller ett beslut enligt fartygssäkerhetslagen omedelbart om inget annat bestäms i samband med beslutet. Beslut om förbud som har meddelats av en annan myndighet än Sjöfartsverket skall enligt 13 kap. 2 § underställas verket. Andra beslut får överklagas.

I 13 kap. 5–8 §§ finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i vissa ämnen. Av 13 kap. 7 § framgår att särskilda föreskrifter eller, i enskilda fall, undantag från lagen får meddelas i fråga om fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet. Enligt 13 kap. 8 § får särskilda föreskrifter som avviker från bestämmelserna i 6–9 kap. meddelas beträffande totalförsvaret. Avslutningsvis finns i 13 kap. 9 § en bestämmelse om sekretess.

3.3 Skäl att föreslå en ny fartygssäkerhetslag

3.3.1 Sjöfartsverkets skrivelse den 2 december 1998

I en skrivelse till dåvarande kommunikationsdepartementet den 2 december 1998 föreslog Sjöfartsverket en del ändringar i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. De flesta av de föreslagna ändringarna avsåg visserligen sakförhållanden, men det fanns också förslag som – om de skulle godtas – kan göra det lämpligt att överväga en ny disposition av fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverket föreslog bl.a. att bestämmelserna om ogiltigförklaring av de i lagen omnämnda certifikaten eller av ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation skulle samlas på ett ställe och dessutom ha ett enhetligt innehåll. Detsamma gällde enligt verket bemyndiganden att utfärda detaljföreskrifter. I skrivelsen anfördes bl.a. följande.

”De bemyndiganden som nu finns i FSL och FSF vad gäller utfärdande av detaljföreskrifter rörande certifikat och andra handlingar återfinns på ett flertal ställen i lagen och förordningen. Bemyndigandena har dock fått olika formuleringar vilket kan medföra vissa

tolkningsproblem. Motsvarande problem finns med de skrivningar som berör ogiltigförklarande av certifikat och handlingar. För att uppnå en större klarhet föreslår Sjöfartsverket att FSL och FSF ändras och att bemyndigandena däri, som ger Sjöfartsverket möjlighet att ogiltigförklara respektive utfärda detaljbestämmelser för certifikat och andra handlingar, ges en vidare utformning och därigenom bättre anpassas till nuvarande behov och framtida förändringar.”

Sjöfartsverket föreslog också att de bemyndiganden att meddela undantag från lagen, förordningen och verkets föreskrifter som finns i lagen och förordningen skulle samlas i en paragraf. Om detta anförde verket bl.a. följande.

”Varje år uppkommer ett antal frågor som aktualiserar avsteg från FSL, FSF och Sjöfartsverkets föreskrifter. Frågan kan aktualiseras genom en enskild ansökan eller som en fråga av mer allmän karaktär, som dock inte påkallar en ändring av själva författningen. I FSL och FSF ges en möjlighet för verket att i vissa fall medge undantag från lagen, förordningen och från sina egna föreskrifter. Denna möjlighet till undantag bör, enligt verkets uppfattning, finnas generellt för lagen, förordningen och samtliga av verket beslutade föreskrifter.”

Verkets förslag remissbehandlades och mötte i de ovan citerade delarna i huvudsak inga invändningar. I dessa delar ledde verkets förslag emellertid inte till några lagändringar, utan har överlämnats till oss för ytterligare överväganden.

3.3.2 Bör fartygssäkerhetslagen ersättas med en ny lag?

Att vissa bestämmelser som i dag finns i olika kapitel i fartygssäkerhetslagen bör jämkas samman till en enda, utgör inte tillräckliga skäl att ha en ny fartygssäkerhetslag med en annan kapitelindelning. Det finns naturligtvis en logik i att fördela kapitlen så att de täcker varsitt ”problemområde” och att alla frågor som avser detta område är samlade i ett kapitel. Dagens lösning innebär emellertid samtidigt att det i de olika kapitlen om sjövärdighet, lastning och lossning, passagerartrafik, bemanning samt arbetsmiljö finns både bestämmelser som gäller för alla fartyg och särskilda bestämmelser för vissa fartyg. Vart och ett av kapitlena innehåller dessutom bemyndiganden och bestämmelser om ogiltigförklaring av certifikat. I vissa, men inte alla, kapitel finns bestämmelser om rätten att meddela undantag från lagen. Sådana bestämmelser finns också i 13 kap. som behandlar lagens ”övriga frågor”.

Vi har med beskrivningen av fartygssäkerhetslagen pekat på den mängd av snarlika bestämmelser som finns utspridda i ett flertal kapitel. Till synes likartade bestämmelser i de olika kapitlena har smärre skillnader, som gör en jämförelse ännu svårare. Den som vill ta reda på vad som gäller för ett visst fartyg i fråga om att det skall inneha certifikat eller om de krav som i övrigt kan ställas på fartyget måste i princip läsa hela lagen. Detsamma gäller för den som vill ta reda på förutsättningarna för ogiltigförklaring av certifikat eller för Sjöfartsverket att meddela närmare eller ytterligare föreskrifter i vissa ämnen. Det är svårt att utan mer ingående studier av lagtexten bilda sig en uppfattning om vad som skall gälla för dessa fartyg.

I viss mån kan det som sägs om andra läsare också gälla Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen. Man kan naturligtvis i och för sig räkna med att Sjöfartsverket, som skall utfärda föreskrifter med stöd av de bemyndiganden som finns i ettvar av kapitlena, och Sjöfartsinspektionen, som vid tillsynsförrättningar skall granska att lagens krav är uppfyllda, har sådan kunskap om lagen att bestämmelsernas placering inte är av någon större betydelse. Sjöfartsverket har emellertid i den ovan citerade skrivelsen anmärkt på det förhållandet att bemyndigandena och bestämmelserna om att ogiltigförklaring av certifikat inte är desamma i hela lagen och att detta medfört vissa tolkningsproblem.

Sammanfattningsvis menar vi att lagens nuvarande upplägg gör den onödigt svår att läsa. Detta gäller särskilt efter 1995 års ändringar då ISM-koden infördes i svensk rätt (jfr SFS 1995:927) och ytterligare bestämmelser om utfärdande och ogiltigförklaring av certifikat och dokument tillfördes fartygssäkerhetslagen. Det finns därför skäl att överväga att ersätta den nuvarande fartygssäkerhetslagen med en ny och annorlunda disponerad lag, som gör den lättare att tillämpa och samtidigt bättre förberedd för framtida lagändringar.

Vi kommer samtidigt att föreslå de ändringar i sak som vi anser är motiverade. Vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag har i princip samma innehåll som den nuvarande, men i en ny skrud. Mot denna bakgrund finns det ingen anledning att här göra en jämförande analys av andra länders fartygssäkerhetsrätt, annat än i de enskilda frågor där det kan vara motiverat. En redogörelse för utländska förhållanden finns i Sjösäkerhetskommitténs betänkande Handlingsprogram för ökad sjösäkerhet (SOU 1996:182, s. 153 ff.) och omfattar fartygssäkerhetslagstiftningen i Norge, Danmark, Finland, Storbritannien och USA.

4 En ny fartygssäkerhetslag

Vi föreslår att en ny fartygssäkerhetslag skall ersätta den nuvarande. Den nya fartygssäkerhetslagen får en utformning som gör det lättare att finna dels de krav som gäller för användning av specifika fartyg, dels de bemyndiganden med stöd av vilka föreskrifter om sjösäkerhet meddelas. Lagen är vidare utformad så att framtida ändringar blir lättare att infoga i lagen. Eftersom arbetsmiljön med vårt förslag i huvudsak skall regleras i arbetsmiljölagen, finns det endast ett fåtal bestämmelser om arbetsmiljön på fartyg kvar i fartygssäkerhetslagen. Även detta bidrar till att göra lagen mer överskådlig än den nuvarande.

Vi föreslår också en del sakliga ändringar i fartygssäkerhetslagen. Gränsen för när ett fartyg måste inneha fartcertifikat sänks från nuvarande bruttodräktighet om 100 till en bruttodräktighet om 20. Detta gäller dock inte fritidsfartyg, där den nuvarande gränsen om 100 bibehålls. Lagändringen kommer att få konsekvenser för fartyg med en bruttodräktighet mellan 20 och 100, vilka härmed kommer att omfattas av krav på periodiska besiktningar. Är fartygen fiskefartyg skall dessutom minsta tillåtna fribord fastställas och fartygen skall inneha fribordscertifikat. Vi föreslår också att Sjöfartsverket skall kunna uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter att i enstaka fall utfärda certifikat.

4.1 En mer användarvänlig fartygssäkerhetslag

En ny användarvänlig lag bör ha en kapitelindelning som underlättar för läsaren att snabbt ta reda på vilka kraven är för användning av ett visst fartyg. Likaså bör lagens bemyndiganden samlas på ett ställe.

Vi har därför delat upp den nya fartygssäkerhetslagen i nio kapitel med i tur och ordning

1. inledande bestämmelser,

2. allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet,
3. särskilda krav för användning av fartyg,
4. bestämmelser om arbetsmiljön,
5. tillsynsbestämmelser,
6. bemyndiganden,
7. bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg,
8. ansvarsbestämmelser och
9. övriga bestämmelser.

2 kap. avser gälla alla fartyg och – i förekommande fall – rederier. De flesta bestämmelserna i 2 kap. är portalbestämmelser som förutsätter att kraven preciseras i föreskrifter som meddelas med stöd av lagens bemyndiganden. Genom att samla de allmänna kraven i ett kapitel, blir fartygssäkerhetslagen tydlig i fråga om vilka sjösäkerhetsfaktorer som regleras i lagen eller i föreskrifter som meddelas med stöd därav. Att kraven för sjöfart är olika för olika fartyg, framgår av 3 kap. Det kapitlet innehåller särskilda krav för att använda vissa fartyg eller för att använda fartygen i visst syfte. Det som avgör om ett fartyg skall omfattas av de särskilda kraven är fartygets storlek eller användningsområde. Bestämmelserna i 3 kap. utgör en checklista, med vars hjälp man utan svårighet kan se vilka särskilda krav som gäller för ett visst fartyg. Sambandet mellan de allmänna och särskilda kraven framgår av följande exempel. Att fartyg skall ha certifikat i de fall som lagen anger är ett allmänt krav och skall finnas i 2 kap. Att vissa fartyg skall omfattas av de olika certifikaten utgör ett särskilt krav som regleras i 3 kap.

Reglerna om arbetsmiljön är en viktig del av regleringen av säkerheten till sjöss. Att reglerna om arbetsmiljön finns i ett eget kapitel i den nya fartygssäkerhetslagen är naturligt, eftersom vi föreslår att de skall utgöra komplement till arbetsmiljölagens bestämmelser. Bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg kommer att finnas dels i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen, dels i arbetsmiljölagen.

5 kap. innehåller bestämmelser om tillsyn. Även från detta kapitel har vi lyft ur bemyndigandena. Alla bemyndiganden finns samlade i 6 kap. och omfattar de frågor som regleras i 2–5 kap. De tre sista kapitlena i den föreslagna fartygssäkerhetslagen (7–9 kap.) har i stort samma utseende som nuvarande 11–13 kap. fartygssäkerhetslagen.

4.2 Inledande bestämmelser

I 1 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen anges lagens tillämpningsområde. Här definieras vidare de begrepp som används i lagen och som fordrar en närmare förklaring. Definitionerna är uppdelade på tre paragrafer och avser *redare och besättning, passagerartrafik* samt *certifikat och dokument*.

4.2.1 Inledning

Precis som i dag bör 1 kap. fartygssäkerhetslagen inledas med en bestämmelse som anger lagens tillämpningsområde. Vi föreslår inga förändringar vad gäller lagens tillämpningsområde och lämnar därför den bestämmelsen orörd.

I samma kapitel bör definitioner av samtliga begrepp i lagen som kräver en närmare förklaring samlas. I dag finns inte alla definitioner samlade på ett ställe. I stället definieras i 1 kap. *ombordanställd* och *fartygsarbete* medan *passagerarfartyg* definieras i 4 kap. Vidare framgår vad som menas med de olika certifikaten av de kapitel som innehåller bestämmelserna om dessa certifikat (2–4 kap.).

I vårt delbetänkande har vi följt den ordning som gäller i dag när vi har föreslagit särskilda bestämmelser om tillsyn av *ro-ro-passagerarfartyg* och *höghastighetspassagerarfartyg* i *reguljär trafik*. Att – som vi föreslagit i delbetänkandet – definiera begreppen i anslutning till de nya tillsynsbestämmelserna är inte helt lyckat. Vi anser att lagens definitioner i stället bör samlas på ett ställe. De övriga kapitlen tyngs då inte av definitionerna, vilka sannolikt med tiden kommer att bli fler. Man kan t.ex. räkna med att framtida EG-direktiv innebär att ytterligare begrepp måste definieras i lagen. Genom att samla definitioner i lagens inledande bestämmelser, följer dessutom fartygssäkerhetslagen mönstret från en hel del modern lagstiftning. I bl.a. EG:s rättsakter tillämpas den ordningen.

Vi har valt att dela upp definitionerna på tre paragrafer. De förklarar begrepp som anknyter till *redare och besättning, passagerartrafik* respektive *certifikat och dokument*.

4.2.2 Redare och besättning

I 1 kap. 2 § i den nya lagen skall definitionerna av *ombordanställd*, *fartygsarbete* och *säkerhetsbesättning* finnas. Redarbegreppet bör inte definieras i lagen. Det bör emellertid precis som i dag framgå att det som i lagen sägs om redare också skall gälla den som i redarens ställe driver fartyget.

Att fartygssäkerhetslagen inte har en definition av redarbegreppet har diskuterats i förarbetena till lagen och i Sjösäkerhetskommitténs betänkande (SOU 1996:182) Handlingsplan för ökad sjösäkerhet. I propositionen sägs bl.a. följande.

”Det går inte att med en enkel formel klargöra vem som skall anses vara ett fartygs redare. I princip kan redaren sägas vara den som utrustar ett fartyg så att det kan användas för sitt ändamål. Redarens funktioner kan dock vara delade mellan flera på olika sätt. Redaren behöver inte vara fartygets ägare. Ägaren kan ha upplåtit sitt fartyg. I äldre tid var fråga främst om skeppslega eller om ren befraktning, antingen tidsbefraktning eller resebefraktning. Utvecklingen har emellertid medfört charteravtal som innefattar mellanformer mellan de äldre avtalstyperna. Redarfunktionerna kan fördelas mellan ägaren och befraktaren på skilda sätt. För att avgöra vem som i det enskilda fallet skall anses vara redare måste man genom en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet bilda sig en uppfattning om på vem den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar” (prop. 1987/88:3 s. 54–55).

I sitt betänkande argumenterade Sjösäkerhetskommittén för en definition av redaren. Enligt Sjösäkerhetskommittén är det viktigt att försöka avgränsa och klargöra begreppet redare. Kommittén grundade detta uttalande bl.a. på de invecklade ägarförhållanden som rådde beträffande *Scandinavian Star* och de svårigheter som fanns i samband med utredningen av den olyckan att bestämma vem som var fartygets redare. Sjösäkerhetskommittén påtalade att avsaknaden av en klar definition kunde medföra en risk att mindre seriösa aktörer i branschen försöker gömma sig bakom olika företagskonstruktioner och därmed undandra sig vissa av de förpliktelser som följer av redarfunktionen. Dessutom kunde arbetet med brottsutredningar och lagföring av brott mot sjölagen och fartygssäkerhetslagen försvåras. Kommittén konstaterade att det inte var möjligt att hitta en definition av redaren som omfattade både samtliga civilrättsliga och förvaltningsrättsliga aspekter på begreppet. Eftersom endast de förvaltningsrättsliga aspekterna är av betydelse vid tillämpningen av fartygssäkerhetslagen, ansåg kommittén att en definition av redare ändå var möjlig. I sitt betänkande skissade kommittén på en tänkbar definition enligt följande.

”Med redare avses i denna lag den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i frågor rörande fartygets säkerhet. Med redaren jämställs en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets säkerhet” (SOU 1996:182 s. 431).

Sjösäkerhetskommittén lade inte fram något formellt förslag till lagstiftning i denna del, eftersom kommittén ansåg att en översyn först borde göras av de bestämmelser som stadgar straff för specialsubjektet redaren. Vid våra överväganden har vi kommit fram till att den nuvarande ordningen bör behållas. Skall redarbegreppet definieras i lagen, krävs att en sådan definition kan omfatta alla de aspekter på begreppet som är av betydelse utifrån ett säkerhetsperspektiv. Definitionen måste vara heltäckande även med hänsyn till den fortsatta utvecklingen inom sjöfarten. Om det finns oklarheter beträffande redarbegreppets räckvidd, kan man som kommittén påpekade räkna med att oseriösa företag utnyttjar detta för att undandra sig redarens laga skyldigheter. Den av Sjösäkerhetskommittén föreslagna definitionen är tämligen komplicerad och delvis öppen för olika tolkningar. Det kan t.ex. finnas fall när den som inte äger eller hyr *hela* fartyget ändå måste anses vara redaren. Vidare kan det finnas personer med ansvar för någon fråga med anknytning till fartygets säkerhet som rimligen inte skall jämföras med en redare. Sådana oklarheter motverkar syftet med en definition. Det är då bättre att man utifrån ett praktiskt synsätt kan avgöra vilka företagskonstruktioner som skall ha ett redaransvar. Vi anser sålunda att begreppet redare inte heller i fortsättningen bör definieras i lagen. Däremot bör den nuvarande bestämmelsen, som omfattar alla företagskonstruktioner som i lagens mening bör jämföras med det traditionella redarbegreppet, stå kvar.

4.2.3 Passagerartrafik

Fartygssäkerhetslagen innehåller många bestämmelser som särskilt avser passagerarfartyg. Nu gällande definitioner av passagerarfartyg och av passagerare stämmer överens med internationella bestämmelser. Det finns inte skäl att ändra dessa definitioner.

Vi har i vårt delbetänkande föreslagit särskilda bestämmelser om tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Definitionerna av ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik är tämligen komplicerade och har – när de används i fartygssäkerhetslagen – endast betydelse för tillämpningen av EG-direktivet 1999/35/EG om ett system med obligatoriska

besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. I EG-direktivet finns fullständiga definitioner av dessa begrepp. Vi föreslår en bestämmelse som anger att man med begreppen avser detsamma som sägs i direktivet.

4.2.4 Certifikat och dokument

När ett fartyg har en viss storlek eller används för ett visst ändamål, kräver fartygssäkerhetslagen bevis på att en godtagbar säkerhetsnivå är uppnådd i fråga om sjövärdighet, lastning och lossning samt rederiets och fartygets säkerhetsorganisation. Skall ett fartyg användas till passagerartrafik krävs vidare bevis om att fartyget är lämpligt för sådan trafik. Som bevis gäller certifikat och – för rederiverksamheten – dokument. De certifikat som omfattas av lagen är fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat, fribordscertifikat och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation. Lagen kräver också att vissa rederier skall ha dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. I den nya lagen skall denna handling betecknas dokument *om* godkänd säkerhetsorganisation.

Innebörden av ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och av de certifikat som anges i lagen, framgår av 1 kap. 4 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Det kan noteras att de certifikat som anges i lagen numera på många svenska fartyg utfärdas i form av ett nationellt säkerhetscertifikat, NSC. Det nationella säkerhetscertifikatet är ett samlingscertifikat som utvisar att ett fartyg vid tillsyn befunnits sjövärdigt och att fartygets fribordsmärken, om sådana krävs, befunnits anbragta på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt, att fartyget i förekommande fall har befunnits lämpligt att transportera passagerare samt, i förekommande fall, att fartyget har en godkänd säkerhetsorganisation. Bestämmelser om det nationella säkerhetscertifikatet finns i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation.

4.3 Allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet

Allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet skall finnas i 2 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna är av ramkaraktär och riktar sig inte till särskilda fartyg.

4.3.1 Inledning

I den nuvarande fartygssäkerhetslagen är det svårt att få en samlad bild av de sjösäkerhetsfaktorer som regleras i lagen eller i de föreskrifter som meddelas med stöd därav. Vi föreslår därför att 2 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen skall ange de allmänna krav som är relevanta för en säker användning av fartyg till sjöfart. Här framgår bl.a. vad som krävs för att ett fartyg skall vara sjövärdigt och behörigen bemannat samt krav i fråga om lastning och lossning av fartyget. Det är ett allmänt krav för sjöfart, att besättningsmedlemmarna skall ha så god syn och hörsel som deras uppgifter kräver. Bestämmelser om detta skall finnas i 2 kap. Likaså bör bestämmelser om vad som gäller för rederiverksamheten finnas i 2 kap. Att certifikat och dokument skall utfärdas i de fall som anges i lagen och de närmare förutsättningarna för att ogiltigförklara dessa handlingar bör framgå av 2 kap. Närmare bestämmelser om vilka fartyg som skall ha de olika certifikaten bör däremot tas upp i 3 kap. med särskilda krav för användning av fartyg.

Det framgår i dag av 5 kap. fartygssäkerhetslagen att befälhavaren och – såvitt gäller maskineri och brandsäkerhet – maskinchefen ansvarar för säkerheten på sitt fartyg. Dessa bestämmelser bör också finnas i 2 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Terminologiskt bör anmärkas att man efter en överenskommelse mellan Sveriges Redareförening och Sjöbefälsförbundet har inom sjöfarten ersatt titeln ”maskinchef” med ”teknisk chef”. Vidare har ”1:e och 2:e maskinist” ersatts med ”1:e Fartygsingenjör och 2:e Fartygsingenjör”. Fortsättningsvis bör det som i dag sägs om maskinchefen i fartygssäkerhetslagen i stället avse den tekniske chefen.

I 2 kap. kommer det alltså att finnas bestämmelser som i dag är utspridda i 1–5 kap. fartygssäkerhetslagen. I huvudsak är de ändringar vi föreslår enbart redaktionella. Merparten av de allmänna kraven bör tas upp med oförändrad lydelse. I ett avseende föreslår vi en ändring. Vi biträder Sjöfartsverkets förslag att de olika bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen om ogiltigförklaring av certifikat bör samlas i en bestämmelse.

4.3.2 Ogiltigförklaring av certifikat och dokument

I dag gäller enligt 2 kap. 4 och 4 e §§, 3 kap. 7 § och 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen att Sjöfartsverket skall ogiltigförklara certifikat under vissa förutsättningar. Paragraferna anger delvis olika grunder för att förklara handlingarna ogiltiga. Störst avvikelse i förhållande till de andra bestämmelserna finns när det gäller att ogiltigförklara certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation. Skälen för att ogiltigförklara ett sådant certifikat har inte bara med det enskilda fartyget att göra, utan gäller också brister i rederiets säkerhetsorganisation.

Trots skillnaderna mellan paragraferna är de huvudsakliga skälen för ogiltigförklaring desamma. Vi föreslår en gemensam bestämmelse om att ett certifikat skall ogiltigförklaras när förhållandena inte längre är sådana att certifikatet borde ha utfärdats eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Bestämmelsen är inte fakultativ, utan Sjöfartsverket *skall* ogiltigförklara certifikatet när förhållandena har ändrats på detta sätt. Det bör dock – precis som i dag – finnas en möjlighet för verket att meddela förelägganden om rättelse innan certifikaten ogiltigförklaras. I vissa fall är det uppenbart att ett föreläggande om rättelse saknar betydelse. Har ett fartyg t.ex. bytt rederi måste också certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation dras in och ersättas av ett som är knutet till det nya rederiets säkerhetsorganisation. För att göra bestämmelsen om ogiltigförklaring av certifikat så praktiskt användbar som möjligt, bör det framgå att ogiltigförklaring skall föregås av ett föreläggande att rätta till bristerna om inte ett sådant föreläggande kan antas vara utan verkan.

Förutsättningarna för att ogiltigförklara ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation bör vara desamma som i dag. Dokumentet skall ogiltigförklaras om rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation eller om rederiet inte medverkar till en rederikontroll. Ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation skall också ogiltigförklaras om rederiets säkerhetsorganisation inte längre är sådan att dokumentet borde ha utfärdats.

4.3.3 Utländska fartyg

De allmänna kraven på fartyg, dess besättning och på rederiverksamhet gäller också utländska fartyg och rederier när fartygen används i svenskt territorialvatten. Vad som sägs i kapitlet om befälhavarens och den tekniske chefens skyldigheter gäller dock utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

4.4 Särskilda krav för användning av fartyg

För användning av fartyg krävs i vissa fall att fartygen skall inneha certifikat eller att minsta tillåtna fribord är fastställt. I vissa fall krävs att rederiet och dess fartyg har en godkänd säkerhetsorganisation och att de innehar bevis om detta i form av dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Vidare kan användningen av fartygen förutsätta att besättningen har en viss sammansättning. I den nya fartygssäkerhetslagen finns de särskilda kraven samlade i 3 kap.

De särskilda kraven är i huvudsak desamma som i dag. Vi föreslår emellertid att det krävs fartcertifikat för användning även av fartyg med en bruttodräktighet mellan 20 och 100 som inte är fritidsfartyg. Vidare skall enligt vårt förslag minsta tillåtna fribord fastställas också på fiskefartyg vars bruttodräktighet är minst 20.

4.4.1 Inledning

I huvudsak är kraven på säkerhet till sjöss desamma oavsett fartygens storlek eller användningsområde. Fartygen skall erbjuda betryggande säkerhet mot sjöolyckor och inte utsätta de ombordvarande eller den omkringliggande miljön för fara. Kraven gäller för all fartygstrafik.

Olycksrisken och effekterna av en olycka till sjöss varierar dock beroende på fartygens storlek och användningsområde. Det finns därför skäl att ställa särskilda krav på fartyg som överstiger en viss storlek eller som används i ett visst syfte. Särskilda krav bör också ställas på fartyg som används för passagerartrafik.

I fartygssäkerhetslagen uttrycks kraven så att fartyg av viss storlek eller som används för ett visst ändamål skall inneha certifikat som bevis på att kraven är uppfyllda. För sådana fartyg skall Sjöfartsverket också fastställa säkerhetsbesättning. Har ett rederi större fartyg i drift, skall rederiet dessutom ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation.

Vi har valt att kalla dessa bestämmelser *särskilda krav för användning av fartyg*. I dag finns motsvarande bestämmelser tillsammans med andra bestämmelser i 2–5 kap. fartygssäkerhetslagen. I vårt förslag har de särskilda kraven samlats i 3 kap. Detta bör underlätta för den som vill ta reda på de särskilda krav som ställs på ett visst fartyg. Precis som är fallet med definitionerna och – vilket följer av vad som sägs nedan – bemyndigandena, kan bestämmelserna med de särskilda kraven användas som en checklista. Det är också lätt att utöka

checklistan med ytterligare särskilda krav om det blir aktuellt. Lagen är härigenom förberedd för framtida lagändringar.

Det framgår av 3 kap. i vårt förslag till ny fartygssäkerhetslag vilka fartyg som skall ha fartcertifikat och passagerarfartygscertifikat samt vilka fartyg som får användas till sjöfart endast om dess rederi har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget har dels en kopia av dokumentet, dels ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Vidare anges för vilka fartyg som Sjöfartsverket skall fastställa minsta tillåtna fribord samt att dessa fartyg skall ha dels fribordsmärken anbragta på fartygssidan, dels fribordscertifikat. Återstoden av 3 kap. gäller fartyg för vilka Sjöfartsverket fastställer en säkerhetsbesättning eller där bemanningsföreskrifter har meddelats med stöd av lagens bemyndiganden. Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter gäller precis som i dag inte utländska fartyg.

4.4.2 Ändringar i bestämmelserna om certifikat

Vi har inledningsvis i detta kapitel nämnt att skillnaderna mellan den föreslagna nya fartygssäkerhetslagen och den nuvarande lagen i huvudsak är redaktionella. Det gäller också merparten av de särskilda kraven för användning av fartyg. Emellertid föreslår vi vissa ändringar i sak beträffande vilka fartyg som skall ha certifikat. Att vi i detta sammanhang också skall beröra periodiska besiktningar, beror på att sådana besiktningar har ett direkt samband med kravet att inneha certifikat.

Certifikat utfärdas som bevis på att ett fartyg vid en besiktning har uppfyllt de för certifikatet aktuella kraven på sjösäkerhet. För att vara giltigt måste ett certifikat förnyas med viss regelbundenhet. Detta sker efter periodiska besiktningar. Att vissa fartyg skall besiktigas periodiskt, följer av att de skall ha certifikat.

Sjöfartsverket har i skrivelser till kommunikationsdepartementet dels den 20 oktober 1997, dels den 2 december 1998 lämnat förslag på ändringar i fråga om vilka fartyg som skall omfattas av kravet på periodisk tillsyn. Man har från verkets sida hävdats att fritidsfartyg som har en bruttodräktighet under 100 inte bör vara föremål för periodisk tillsyn. De fritidsfartygen bör därför också vara undantagna från kravet på innehav av de certifikat som anges i lagen. I övrigt anser Sjöfartsverket att alla fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 skall omfattas av periodisk tillsyn. Kravet på certifikat skall då gälla dessa fartyg. Exempel på fartyg som skulle omfattas av den föreslagna

lagändringen är enligt verket dykerifartyg, fiskefartyg, olika typer av arbetsbåtar, bogserbåtar och pråmar.

Verket har utvecklat skälen till förslagen och har då bl.a. pekat på följande.

4.4.3 Sjöfartsverkets skäl för att undanta fritidsfartyg från krav på periodisk besiktning

Vid tidpunkten för Sjöfartsverkets skrivelse den 20 oktober 1997 fanns det 832 tillsynspliktiga fritidsfartyg registrerade i det svenska skeppsregistret. Enligt verket har det inte varit möjligt att med nuvarande resurser utöva och upprätthålla en effektiv och meningsfull tillsyn över de tillsynspliktiga fritidsfartygen. Verket pekar på tillgänglig statistik som visar att merparten av olyckorna med fritidsfartyg sker i andra insjöar än Vänern, Vättern eller Mälaren och att de inblandade fartygen därför sannolikt haft en bruttodräktighet under 20.

Mot denna bakgrund ifrågasätter Sjöfartsverket om det är nödvändigt att ta resurser i anspråk för att besiktiga alla fritidsfartyg med en bruttodräktighet om 20 eller mer. Verket har här pekat på dels tidsåtgången för besiktningarna, som alltså inte kan klaras med nuvarande antal fartygsinspektörer, dels svårigheterna med att upprätthålla en effektiv tillsyn med tanke på att flertalet av dessa fartyg inte befinner sig i svenska vatten. Att upprätthålla en effektiv, periodisk tillsyn är dessutom förenat med stora kostnader för fartygsägarna, särskilt när fartygen befinner sig utomlands.

Enligt Sjöfartsverket är det motiverat att fritidsfartygen skall ha certifikat och besiktigas regelbundet först när de har en bruttodräktighet om 100 eller mer. Att andra fritidsfartyg inte skall omfattas av dessa krav, innebär inte att de helt står utanför Sjöfartsinspektionens kontroll. Alltjämt gäller att fartygen kan inspekteras och att förbud eller föreläggande får meddelas.

4.4.4 Sjöfartsverkets förslag att kräva periodisk tillsyn av fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller däröver som inte är fritidsfartyg

Sjöfartsverket föreslår i skrivelsen den 2 december 1998 att det införs en periodisk tillsynsplikt syftande till certifikat för alla fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller däröver som inte är fritidsfartyg. Förslaget innebär att regeln om fartcertifikat, som i dag omfattar fartyg med en

bruttodräktighet om minst 100, skall ändras till att omfatta fartyg med en bruttodräktighet om minst 20. Vidare skall bestämmelsen om fastställande av fribord (och om fribordsmärken och fribordscertifikat) omfatta också fiskefartyg. Som skäl anger verket att de ombordanställdas trygghet och säkerhet på sådana fartyg måste tillvaratas på samma sätt som sker för dem som är anställda ombord på större fartyg och passagerarfartyg i nationell trafik.

Tillsynen av de aktuella fartygen (dvs. av de fartyg som enligt gällande rätt inte omfattas av krav på certifikat) sker i dag genom inspektioner. Enligt Sjöfartsverket har resultatet av inspektionerna i många fall mött föga förståelse från fartygens redare och befälhavare. Påpekanden rörande fartygets skick, som av Sjöfartsinspektionen noterats i fartygets tillsynsbok efter inspektionen, har ofta inte åtgärdats eller följts upp på ett tillfredsställande sätt av fartygets redare eller befälhavare. Verket anser att införandet av krav på innehav av vissa certifikat och på periodisk tillsyn medför att Sjöfartsinspektionen ges ett instrument att såväl säkerställa en god arbetsmiljö ombord på dessa fartyg som att allmänt verka för en höjning av sjösäkerheten.

4.4.5 Remissinstansernas synpunkter på Sjöfartsverkets förslag

Sjöfartsverkets förslag har i huvudsak bemötts positivt av remissinstanserna. Samtliga instanser utom SEKO Sjöfolk var positiva till att undanta fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 från kraven på certifikat och periodisk besiktning. Enligt SEKO Sjöfolk borde den gränsen sättas vid en bruttodräktighet om 50. I fråga om de fritidsfartyg som har en bruttodräktighet under 100 har man från Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD) påpekat att det inom den organiserade båtsportens ram införts ett system med s.k. frivillig säkerhetsbesiktning. Denna besiktning är dessutom obligatorisk för båtar som är äldre än 25 år, om ägaren önskar försäkring inom Den Organiserade Båtsportens Egen Försäkring. Enligt SSD har mer än 20 000 båtar genomgått frivillig säkerhetsbesiktning.

Förslaget att införa krav på certifikat och periodisk besiktning för samtliga fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller mer utom fritidsfartyg, har i sak inte mötts av invändningar. Kustbevakningen har påtalat att det är ett säkerhetsmässigt problem med överbelastade trålare. Övervikten kan vara så kraftig att stora delar av fartygets skrovsidor är vattentäckta. Det är därför av stor vikt att fiskefartyg omfattas av bestämmelserna om fribord (och därmed också av kraven

på fribordsmärke och fribordscertifikat). Sveriges Redareförening har påpekat att förslaget bör konsekvensutredas.

4.4.6 Våra överväganden om kraven på certifikat

Andra fartyg än fritidsfartyg

Utredningen kan biträda de skäl som anförts från Sjöfartsverkets sida för att alla fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller mer utom fritidsfartyg skall inneha vissa certifikat och därmed besiktigas periodiskt. I detta syfte bör bestämmelserna om fartcertifikat och om fribord ändras. I dag omfattar kravet på fartcertifikat fartyg med en bruttodräktighet om 100 eller däröver. Kravet bör omfatta fartyg som har en bruttodräktighet om 20 eller däröver. Fartygssäkerhetslagen innehåller i dag en bestämmelse om att minsta tillåtna fribord skall fastställas för fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som befordrar passagerare eller gods. Bestämmelsen bör också gälla för fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

En följd av förslagen blir att dessa fartyg också skall besiktigas periodiskt. Sådana besiktningar är nödvändiga för att certifikat skall utfärdas eller förnyas. Detta kommer att medföra ökade kostnader för både fartygsägarna och för tillsynsmyndigheten. Våra överväganden om de kostnader som förslagen innebär finns i avsnitt 8.

Fritidsfartyg

Det finns inget behov av att fastställa minsta tillåtna fribord för fartyg som endast används för fritidsändamål. Lagens bestämmelser om fribord, fribordsmärkning och fribordscertifikat bör därför inte gälla fritidsfartyg. Det finns enligt vår bedömning inte heller tillräckliga skäl att kräva bevis om godkänd säkerhetsorganisation för användning av fritidsfartyg. Bestämmelserna om dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation bör därför inte gälla fartyg som används för fritidsändamål. I övrigt synes det rimligt att endast sådana fritidsfartyg som har en bruttodräktighet om 100 eller däröver skall omfattas av krav på innehav av fartcertifikat. I konsekvens härmed bör periodisk tillsyn ske av enbart dessa större fritidsfartyg.

Vi uppfattar inte detta som någon egentlig ändring av den gällande ordningen. Fritidsfartyg är redan i dag undantagna från bestämmelserna om fribord. Den gällande bestämmelsen om fartcertifikat omfattar endast fartyg med en bruttodräktighet om 100 eller däröver. Visserligen omfattar bestämmelserna om dokument och certifikat om godkänd

säkerhetsorganisation alla fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller däröver. Dessa bestämmelser har emellertid hittills trätt i kraft endast för passagerarfartyg och vissa större fartyg, inte för fritidsfartyg. Fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 är därför inte underkastade periodiska besiktningar inom ramen för fartygssäkerhetslagen. Sjöfartsverkets tillsynsföreskrifter (SJÖFS 1999:17) gäller endast sådana fartyg som enligt fartygssäkerhetslagen skall besiktigas periodiskt. Föreskrifterna tillämpas därför inte på fritidsfartyg med en bruttodräktighet som understiger 100. Sådana fritidsfartyg är tillsynspliktiga endast såtillvida att de kan bli föremål för inspektioner.

De flesta fritidsfartyg med en bruttodräktighet som understiger 100 och dessutom några som har en större bruttodräktighet än så omfattas emellertid av ett annat kontrollförfarande. Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar omfattar fritidsbåtar som är minst 2,5 och högst 24 m långa, enligt ISO-standard. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar jämförd med lagen (1992:1534) om CE-märkning samt genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1996:14) om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar. Fritidsbåtarna och utrustningen ombord på båtarna skall förseas med CE-märkning (bevis om överensstämmelse) innan de släpps ut på marknaden. Därefter skall fri rörlighet råda. För att få CE-märka båten måste tillverkaren prova eller låta prova båten mot ett 30-tal övergripande säkerhetskrav i direktivet och till dessa knutna, i dagsläget ca 50 standarder. Medlemsstaterna skall utgå ifrån att de båtar som är försedda med CE-märkning också är i överensstämmelse med de väsentliga kraven. De får inte förbjuda, begränsa eller förhindra att båtarna släpps ut på marknaden och tas i bruk. Därav följer att dessa båtar inte kan vara föremål för periodiska besiktningar enligt fartygssäkerhetslagen. Det framgår också av verkets tillsynsföreskrifter (SJÖFS 1999:17) att den första sjövärdighetsbesiktningen av CE-märkta fritidsfartyg med en bruttodräktighet över 100 endast skall omfatta utrustningen. Däremot skall marknadskontroller utföras av fritidsbåtarna för att kontrollera att regelkraven efterlevs. Sådana marknadskontroller (inspektioner) utförs av Sjöfartsinspektionen.

I enlighet härmed förordnar vi att även de CE-märkta fritidsfartyg som har en bruttodräktighet om 100 eller däröver bör vara befriade från kraven på certifikat. I och med att dessa fritidsfartyg inte skall ha certifikat, skall de inte heller genomgå periodiska besiktningar.

4.5 Arbetsmiljön

Bestämmelser om arbetsmiljön på fartyg skall i huvudsak regleras i arbetsmiljölagen. Vissa särbestämmelser skall dock finnas i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen.

Bestämmelserna om arbetsmiljön fordrar särskilda överväganden och kommer att behandlas i avsnitten 5 och 6 i vårt betänkande. Ett resultat av dessa överväganden är vårt förslag att de arbetsmiljöbestämmelser som skall finnas kvar i den nya fartygssäkerhetslagen samlas i ett kapitel, nämligen i 4 kap. I den mån lagen bör innehålla bemyndiganden som avser reglerna om arbetsmiljö, bör dock dessa bemyndiganden finnas på samma ställe som lagens övriga bemyndiganden

4.6 Tillsyn

Bestämmelser om tillsyn kommer i den nya fartygssäkerhetslagen att finnas i 5 kap. Vi har i vårt delbetänkande lämnat förslag till en ny form av tillsynsförrättningar som avser ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Här kallar vi denna form av tillsyn för *värdestats tillsyn*. Övriga ändringar i förhållande till gällande rätt är i huvudsak redaktionella. Bl.a. skall det som i dag sägs i 10 kap. 18 § andra stycket, om vilka anteckningar som skall göras i fartygets tillsynsbok, fortsättningsvis regleras genom Sjöfartsverkets föreskrifter och således lyftas bort från lagen.

Vi föreslår en ändring i sak som innebär att tillsynsmyndigheterna får utökade möjligheter att inhämta upplysningar från tillverkare m.fl. om till vilka som en produkt har överlåtits eller upplåtits.

4.6.1 Inledning

Vi har i vårt delbetänkande lämnat förslag till ändringar i tillsynsbestämmelserna så att de anpassas till rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Förslagen bereds för närvarande hos regeringen. I vårt förslag till 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen finns bestämmelserna med.

I princip följer vårt förslag den ordning som i dag gäller i 10 kap. fartygssäkerhetslagen. 5 kap. i den nya lagen skall innehålla bestämmelser om vilka som skall utföra tillsynen (tillsynsmyndigheter), om tillsynsförrättningar, om redarens och andras skyldigheter att biträda vid förrättningarna, om ritningar och om tillsynsbok. Rubriker före varje enskild typ av tillsynsförrättning skall göra det enklare att överblicka kapitlet. Det finns också en särskild rubrik för bestämmelserna om tillsynsmyndigheternas tillträde till fartygen och om deras rätt att begära biträde av andra myndigheter m.fl. Bemyndiganden att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar m.m. skall finnas i ett särskilt kapitel tillsammans med lagens övriga bemyndiganden.

I stora delar kan de bestämmelser som i dag finns i 10 kap. fartygssäkerhetslagen föras över till 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Vi föreslår emellertid en del sakliga ändringar, varav några framgår av vårt delbetänkande. Andra ändringar, som avser skyldigheten för tillverkare m.m. att lämna upplysningar till tillsynsmyndigheten, följer av överväganden i avsnitt 6.10.2 i detta betänkande. Det fortsatta resonemanget gäller behovet av ytterligare ändringar i 5 kap.

4.6.2 Tillsynsmyndigheter

Precis som i dag skall tillsynskapitlet inledas med bestämmelser om tillsynsmyndigheter. Förutom de ändringar som föranleds av att arbetsmiljölagen skall tillämpas också på fartygsarbete och att tillsynen därför omfattar jämväl efterlevnaden av den lagen, bör de inledande bestämmelserna se ut på samma sätt som i dag. Det bör redan här framgå att tillsyn som gjorts av klassificeringssällskap för utfärdande av eller förnyande av certifikat har samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket. I dag finns den bestämmelsen i 10 kap. 20 § fartygssäkerhetslagen. Detta bör också – av skäl som närmare redovisas i avsnitt 4.7.4 – gälla sådan tillsyn när den gjorts av ett annat lands sjöfartsmyndighet.

De bemyndiganden som i dag finns i 10 kap. 3–4 §§ fartygssäkerhetslagen att föreskriva att en svensk utlandsmyndighet skall utöva viss tillsyn eller att uppdra åt sakkunniga att utföra tillsynsförrättningar, bör fortsättningsvis finnas i samma kapitel som andra bemyndiganden.

4.6.3 Tillsynsförrättningar

Som ovan nämnts föreslår vi ändringar som innebär att en ny form av tillsynsförrättningar införs i fartygssäkerhetslagen. Vissa fartyg skall genomgå särskild tillsyn inför och under tiden som de används i reguljär passagerartrafik. De närmare övervägandena bakom de föreslagna bestämmelserna är redovisade i vårt delbetänkande.

Genom att lägga denna nya form av tillsynsförrättningar till tidigare former av förrättningar ökar behovet av att i lagen skilja den ena förrättningsformen från den andra. Bestämmelserna om de olika tillsynsförrättningarna bör därför samlas under rubriker som anger vilken form av förrättning som bestämmelserna avser. För att skilja den nya formen av tillsynsförrättningar från de övriga, föreslår vi också att den kallas *världstatstillsyn*.

Bestämmelserna om världstatstillsyn bereds hos regeringen. I allt väsentligt avstår vi därför från att föreslå ändringar i bestämmelserna. Vi har dock flyttat definitionerna av ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik, som i delbetänkandet finns i 10 kap. 9 a §, till 1 kap i den nya lagen. Av samma bestämmelse i delbetänkandet, 10 kap. 9 a §, framgår att de föreslagna bestämmelserna tillämpas när trafiken omfattar internationella resor och inrikes resor inom fartområde A. Sjöfartsverket har i sitt remissyttrande påpekat att bestämmelserna bör tillämpas på trafik som omfattar inrikes resor också inom fartområde B, eftersom detta fartområde bl.a. avser trafiken mellan Öland och Gotland. Vi anser att det är rimligt att den trafiken också skall kunna omfattas av världstatstillsynen och föreslår därför att bestämmelsen ändras på det sätt som verket föreslagit.

Sjöfartsverket har i skrivelsen den 2 december 1998 föreslagit ett tillägg till bestämmelserna om tillsynsförrättningar som anger vilka fartyg som skall omfattas av kravet på periodiska besiktningar. En sådan bestämmelse är enligt vår uppfattning onödig. Att ett visst fartyg skall besiktigas följer av att detta fartyg skall ha vissa certifikat eller att det för fartyget skall fastställas minsta tillåtna fribord. Redan på grund av vad som sägs i 3 kap. i vårt förslag till ny fartygssäkerhetslag skall periodisk besiktning ske av fartyg med en bruttodräktighet av 20 eller däröver som inte är fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 eller har CE-märkts.

4.6.4 Tillsynsbok

I 10 kap. 18 § första stycket i den nuvarande fartygssäkerhetslagen sägs att ett svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och ett annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok. Andra stycket reglerar vilka uppgifter som skall antecknas i tillsynsboken och vem som skall underrättas om att anteckningar har gjorts. När en tillsynsförrättning har utförts, skall förrättningsmannen i tillsynsboken anteckna förrättningen, anmärkningar som har framkommit vid förrättningen och åtgärder som har vidtagits med anledning av anmärkningarna. Förrättningsmannen skall även underrätta tillsynsmyndigheten och fartygets redare om det som har antecknats i tillsynsboken.

Sjöfartsverket har i skrivelsen den 2 december 1998 lämnat förslag till ändringar av bestämmelserna om tillsynsbok. Verket anser bl.a. att kravet på tillsynsbok endast bör gälla de fartyg som skall vara föremål för besiktning. Konsekvensen av den föreslagna ändringen är att kretsen av fartyg som *inte* skall ha tillsynsbok utökas med de fritidsfartyg som har en bruttodräktighet som understiger 100 och de fritidsfartyg som har större bruttodräktighet än så men som har CE-märkts. Verkets förslag har remissbehandlats och har inte mötts av invändningar. Även vi delar verkets synpunkter och anser att dessa fartyg bör undantas från kravet på tillsynsbok.

Sjöfartsverket har vidare föreslagit att 10 kap. 18 § andra stycket fartygssäkerhetslagen tas bort. Som skäl till detta uppger verket att Sjöfartsinspektionen för närvarande tillämpar ett datoriserat fartygstillsynssystem (FTS) där resultatet av en utförd inspektion eller besiktning, m.fl. förrättningar noteras. Systemet kommer enligt verket att byggas ut ytterligare och rationaliseringar kan förväntas i framtiden. Mot denna bakgrund är det andra stycket föråldrat och möter inte framtidens behov av förändringar. Sjöfartsverket menar att bestämmelsen kan ändras i takt med utvecklingen av tillsynssystemet endast om den lyfts ut ur lagen och i stället meddelas genom verkets föreskrifter. Remissinstanserna har tillstyrkt Sjöfartsverkets förslag. Vi bedömer att detta är en sådan bestämmelse som inte fordrar lagform. Det möter därför inget hinder att lyfta ut andra stycket ur lagen och i stället medge Sjöfartsverket att meddela sådana föreskrifter.

4.7 Bemyndiganden

I den nya fartygssäkerhetslagen skall samtliga bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, att föreskriva eller besluta i de sjösäkerhetsfrågor som lagen omfattar, finnas i 6 kap. Detta kapitel skall innehålla bemyndiganden som gäller rätten att meddela föreskrifter i frågor som omfattas av 2–5 kap, att meddela särskilda föreskrifter för vissa fartyg och undantag från lagen samt att uppdra åt organisationer och andra myndigheter än Sjöfartsverket att bl.a. utfärda certifikat. Genom att samla bemyndigandena i ett kapitel är det lätt att finna lagstödet för de föreskrifter som meddelas av regeringen eller av Sjöfartsverket.

4.7.1 Inledning

I 6 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen finns bemyndiganden. Kapitlet är centralt för vårt förslag till en modernare fartygssäkerhetslag. Genom att ha bemyndigandena i ett kapitel, underlättar det både för Sjöfartsverket och för andra läsare att söka normgivningskompetensen för varje enskild fråga som detaljregleras i fartygssäkerhetsförordningen eller i SJÖFS.

Bemyndigandena kan delas upp i tre olika kategorier. Den första kategorin avser rätten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i frågor som omfattas av 2–5 kap. Den andra kategorin avser rätten att meddela dels undantag från lagen, dels särskilda föreskrifter för vissa fartyg. Den tredje kategorin avser rätten att uppdra åt organisationer och andra myndigheter än Sjöfartsverket att utfärda och förnya certifikat samt att utföra vissa tillsynsförrättningar.

4.7.2 Bemyndiganden att meddela föreskrifter i frågor som omfattas av 2–5 kap.

Bemyndigandena i 6 kap. 1–6 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen skall avse rätten att meddela närmare eller ytterligare föreskrifter om sådant som regleras i 2–5 kap. Att fartygssäkerhetslagen är en ramlag innebär att den måste kompletteras med föreskrifter. I vissa fall fordrar föreskrifterna inget bemyndigande i lag. Så är t.ex. fallet med föreskrifter som anger certifikatens giltighetstid. Sådana föreskrifter är rena verkställighetsföreskrifter och kan beslutas av regeringen enligt 8

kap. 13 § första stycket regeringsformen. Regeringen får i dessa frågor delegera beslutanderätten till en annan myndighet utan att det kräver ett särskilt bemyndigande. Andra föreskrifter fordrar emellertid lagstöd. För att meddela föreskrifter som preciserar eller kompletterar de krav på sjöfart som anges i fartygssäkerhetslagen, måste regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ha bemyndiganden i lagen.

I dag finns bemyndigandena att meddela föreskrifter i dessa frågor på olika ställen i 1–10 och 13 kap. fartygssäkerhetslagen. I vårt förslag finns de samlade i 6 kap. 1–6 §§ i den nya lagen. Ambitionen är här densamma som i fråga om de särskilda kraven för användning av fartyg, nämligen att lagrummen skall fungera som en checklista och att bemyndigandena på detta sätt skall vara lättare att följa. Vi anser också att lagen med denna disposition är bättre förberedd för ytterligare bemyndiganden vid eventuella lagändringar.

Bemyndigandena är uppdelade i olika ämnesområden och följer så långt det är möjligt ordningen för regleringen i 2–5 kap i den nya lagen. I tur och ordning innehåller paragraferna bemyndiganden för att meddela föreskrifter om

- fartområden,
- sjövärdighet m.m.,
- dokument och certifikat,
- bemannning,
- arbetsmiljö och
- tillsyn.

Bemyndigandena i 1–6 §§ är *innehållsmässigt* i princip desamma som i dag. Det finns trots detta anledning att något beröra bemyndigandena i den föreslagna 3 § som avser certifikat.

Vi föreslår att bemyndiganden att meddela föreskrifter om krav på innehav av certifikat m.m. finns i 6 kap. 3 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Enligt första stycket i den bestämmelsen skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få föreskriva att fartyg, utöver certifikat som anges i lagen, skall ha certifikat eller intyg avseende något visst förhållande som regleras i lagen eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen. Detta motsvarar vad som i dag sägs i 1 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan också med stöd av första stycket föreskriva om skyldigheten för utländska fartyg att inneha vissa certifikat och för utländska rederier att inneha dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Detta motsvarar vad som i dag sägs i 1 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverket har i skrivelsen den 2 december 1998 föreslagit en bestämmelse som anger att verket får meddela närmare föreskrifter om

de certifikat, dokument angående godkänd säkerhetsorganisation, intyg och andra dokument och handlingar som anges i eller utfärdats med stöd av denna förordning. Vi bedömer emellertid att en sådan bestämmelse är onödig. Med vårt förslag kommer bemyndiganden som avser de krav på sjövärdighet m.m. som är förutsättningen för att certifikat eller dokument skall få utfärdas att finnas i 6 kap. 2 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Detta är samma bemyndiganden som i dag finns i 2–4 kap. fartygssäkerhetslagen. I 6 kap. 2 § i den nya lagen skall det emellertid inte finnas någon motsvarighet till bemyndigandet i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen att meddela ytterligare föreskrifter vad gäller fribordscertifikat. I den nya fartygssäkerhetslagen skulle det bemyndigandet i stället sortera under 3 §. Frågan är dock om ytterligare föreskrifter om fribordscertifikat fordrar ett bemyndigande i lag.

Det finns i dag inga bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen som avser andra typer av certifikat eller som avser dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Däremot finns det bemyndiganden i 1 kap. 2 §, 2 kap. 5 § och 3 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen som bl.a. gör det möjligt för Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om certifikatens giltighetstid. Detta är verkställighetsföreskrifter som regeringen enligt 8 kap. 13 § regeringsformen kan besluta om och överlåta åt myndigheter att bestämma om, utan att bemyndigandet behöver ha stöd i lag.

Fribordscertifikaten skiljer sig inte från lagens övriga certifikat eller dokument i fråga om behovet av föreskrifter om deras innehåll eller giltighetstid. Med tanke på att certifikaten i sig inte är annat än bevis om att vissa krav på sjösäkerhet är uppfyllda, är det svårt att föreställa sig att bemyndiganden som har med dessa handlingar att göra kan avse annat än verkställighetsföreskrifter. De föreskrifter som finns i fartygssäkerhetsförordningen får därför anses fullt tillräckliga. Däremot krävs självfallet att bemyndiganden, som avser de *krav* som skall vara uppfyllda för att certifikaten skall utfärdas, regleras i lag. Sådana bemyndiganden finns i 6 kap. 2 § i vårt förslag.

Det sägs i dag i 1 kap. 6 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket, får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Sjöfartsverket. Den bestämmelsen bör föras in i 6 kap. 3 § andra stycket i den nya lagen.

4.7.3 Särskilda föreskrifter och undantag från lagen

Den nuvarande fartygssäkerhetslagen innehåller en del bestämmelser som gör det möjligt för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket att meddela undantag från lagen. Enligt 2 kap. 6 § får föreskrifter om undantag från det kapitlet meddelas. Sjöfartsverket får enligt 3 kap. 2 § andra stycket medge att ett fartyg används till sjöfart trots att fartygets minsta tillåtna fribord inte har fastställts. Av 4 kap. 6 § framgår att föreskrifter får meddelas om rätt att använda passagerarfartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i kapitlet. Enligt 10 kap. 23 § får undantag meddelas från skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i ett klassificeringssällskap. Det finns, enligt 13 kap. 7 §, möjligheter för regeringen eller för den myndighet som regeringen bestämmer att meddela särskilda föreskrifter och i enskilda fall medge undantag från lagens bestämmelser beträffande fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet. Slutligen får enligt 13 kap. 8 § särskilda föreskrifter meddelas för totalförsvaret med avvikelse från lagens bestämmelser om arbetsmiljön.

Sjöfartsverket har i skrivelsen den 2 december 1998 föreslagit ett generellt bemyndigande för regeringen eller Sjöfartsverket att både meddela föreskrifter om undantag från lagen eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen och att i enskilda fall besluta om sådana undantag.

Förslaget har kritiserats av vissa remissinstanser. Stockholms tingsrätt har i sitt remissyttrande avstyrkt den föreslagna bestämmelsen eftersom den är alltför generellt utformad och innebär en vittgående delegation av riksdagens normgivningsmakt. Vi delar tingsrättens uppfattning. Ett bemyndigande att meddela undantag från lag är fråga om en delegation av riksdagens normgivningskompetens. Sådan delegering skall enligt 8 kap. 7 och 11 §§ regeringsformen ske i lag. Det ankommer på riksdagen att i varje särskilt fall närmare utforma bemyndigandet och därvid ange dettas omfattning. Det är viktigt att delegationen inte är så vid att riksdagen i realiteten avhänder sig normgivningsmakten till regeringen eller till en förvaltningsmyndighet. Skall regeringens eller Sjöfartsverkets möjligheter att föreskriva om undantag från lagen utökas, bör det preciseras i lagen vilka ytterligare fall som omfattas av ett sådant bemyndigande.

I den nya fartygssäkerhetslagen skall bemyndigandet att meddela särskilda föreskrifter för fiskefartyg och andra fartyg av särskild beskaffenhet finnas i 6 kap. 7 §. Bemyndigandet i den bestämmelsen avser också att i enskilda fall meddela undantag från lagen beträffande dessa fartyg. I övrigt skall bemyndiganden att meddela undantag finnas

i 6 kap. 8 och 9 §§. Det som sägs i 10 kap. 23 § och 13 kap. 8 § i den nuvarande fartygssäkerhetslagen skall utan ändringar föras över till dessa lagrum. I dag får föreskrifter om undantag dessutom meddelas från bestämmelserna i 2 och 4 kapitlena fartygssäkerhetslagen. Däremot saknas ett motsvarande bemyndigande att föreskriva om undantag från bestämmelserna i 3 kap. Som ovan nämnts har Sjöfartsverket dock en möjlighet att medge enskilda undantag från bestämmelserna om fribord. Det är svårt att se varför rätten att föreskriva om undantag från fartygssäkerhetslagen skall gälla vissa bestämmelser om sjövärdighet och passagerarfartyg, men inte bestämmelserna om fartygs lastning. Vi föreslår därför i 6 kap. 8 § i den nya fartygssäkerhetslagen en bestämmelse om rätten att meddela föreskrifter om undantag från de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§ i nya lagen. De angivna lagrummen gäller fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat, fribord, fribordscertifikat samt dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

4.7.4 Uppdrag åt organisationer och andra myndigheter

Vi har tidigare redogjort för bestämmelserna i 1 kap. 6 § i den nuvarande fartygssäkerhetslagen som gör det möjligt för regeringen eller Sjöfartsverket att uppdra åt vissa organisationer (klassificeringssällskap) att utfärda och förnya certifikat. Det framgår av 3 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen att Sjöfartsverket dessutom får träffa avtal med dessa organisationer om att fastställa minsta tillåtna fribord. En sådan fastställelse skall enligt 3 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen ha samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket. Detsamma gäller enligt 10 kap. 20 § fartygssäkerhetslagen de tillsynsförrättningar som organisationerna utfört för att utfärda eller förnya certifikaten.

Motsvarigheterna till 3 kap. 8 § och 10 kap. 20 § fartygssäkerhetslagen finns i vårt lagförslag i 3 kap. 4 § andra stycket och i 5 kap. 3 §. Rätten att uppdra åt organisationer att utfärda och förnya certifikat bör framgå av 6 kap. 10 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Bemyndigandet gör det möjligt för de godkända klassificeringssällskap som Sjöfartsverket har träffat avtal med, att utfärda de certifikat som sägs i lagen. För att utfärda ett fribordscertifikat, måste fartygets minsta tillåtna fribord ha fastställts. I fartygssäkerhetslagen regleras denna åtgärd särskilt och utgör enligt vår uppfattning en självständig förvaltningsuppgift, även om den i realiteten oftast är ett led i utfärdandet av fribordscertifikatet. Bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att överlåta den uppgiften på

klassificeringssällskap skall då meddelas i lag. 6 kap. 10 § första stycket i den nya lagen bör därför omfatta även fastställandet av minsta tillåtna fribord.

Det bör framgå av 6 kap. 10 § andra stycket i den nya lagen att regeringen i enskilda fall får uppdra åt någon annan organisation att utfärda och förnya certifikat. Motsvarande bestämmelse finns i dag i 1 kap. 6 § andra stycket fartygssäkerhetslagen. Sjöfartsverket har i skrivelsen den 2 december 1998 föreslagit att en sådan bestämmelse också bör omfatta att uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter att i enskilda fall utfärda och förnya certifikat samt utföra tillsynsförrättningar. Sjöfartsverket har motiverat sitt förslag med att det, med hänsyn till den internationella och rörliga inriktning som sjöfarten har, vore av stort värde för de svenska fartygen, om verket i vissa situationer kan hänvisa dem till ett annat lands sjöfartsmyndighet för att få ett certifikat förnyat eller få hjälp med en annan tillsynsåtgärd. Införs denna möjlighet skulle dessutom Sjöfartsinspektionens arbete underlättas och inspektörernas tid kunna utnyttjas bättre.

Frågan om möjligheten att uppdra åt utländska myndigheter att utfärda certifikat och utföra vissa tillsynsåtgärder faller under 10 kap. 5 § regeringsformen. Enligt det lagrummets fjärde stycke kan rättsskipnings- eller förvaltningsuppgift som ej direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen överlåtas till annan stat, till mellanfolklig organisation eller till utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Riksdagen får också i lag bemyndiga regeringen eller annan myndighet att i särskilda fall besluta om sådan överlåtelse. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, skall riksdagens förordnande ske genom ett beslut, varom minst tre fjärdedelar av de röstande förenar sig.

Hur rätten att uppdra åt klassificeringssällskap, andra organisationer och utländska myndigheter att utföra vissa uppgifter enligt fartygssäkerhetslagen förhåller sig till regeringsformen har diskuterats i förarbetena till fartygssäkerhetslagen. Det kan vara intressant som en bakgrund för vårt ställningstagande i fråga om rätten att uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter, att sammanfatta arbetet bakom 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen.

I propositionen (prop. 1987/88:3) om en ny fartygssäkerhetslag sade föredragande statsrådet bl.a. följande i frågan:

”Det är i hög grad önskvärt att certifikat som har utfärdats av ett klassificeringssällskap kan godtas på samma sätt som om en svensk myndighet hade utfärdat certifikatet. Det är i så fall fråga om överlåtande av en förvaltningsuppgift. I samband med remissen till lagrådet anförde jag att frågan huruvida överlåtande av certifieringsuppgiften kan delegeras till regeringen eller annan

myndighet beror på om uppgiften är så specificerad och avser en så begränsad krets att regeringsformens krav på att det skall röra sig om "särskilda fall" kan anses uppfyllt. För egen del ansåg jag att ett överlåtande av certifieringsuppgift enligt fartygssäkerhetslagen till *vissa bestämda utländska myndigheter* eller klassificeringssällskap var en sådan överlåtelse i särskilda fall som avses i regeringsformen. I det till lagrådet remitterade förslaget föreslog jag därför bestämmelser om bemyndiganden för regeringen eller sjöfartsverket att föreskriva att certifikat som utfärdats av bl.a. viss utländsk myndighet eller ett visst svenskt eller utländskt klassificeringssällskap skulle ha samma giltighet som certifikat utfärdade av sjöfartsverket" (s. 58)

Lagrådet yttrade sig över bestämmelsen och sade då följande.

"Lagtexten i 10 kap. 5 § tredje stycket RF och dess förarbeten ger vid handen att vad som kan delegeras till regeringen och annan myndighet endast är ett överlåtande i form av förvaltningsbeslut i enskilt fall och inte överlåtande genom normbeslut. Detta torde här i sin tur innebära att det enda som kan anförtros regeringen eller annan myndighet är att besluta att visst utländskt subjekt får utfärda ett certifikat i ett konkret fall, alltså beträffande visst fartyg...En sådan befogenhet skulle emellertid måhända utifrån praktiska överväganden vara av begränsat värde. Lagrådet vill därför väcka tanken att det direkt i lag överläts till angivna utländska rättssubjekt att utfärda vissa typer av certifikat. En sådan konstruktion är i överensstämmelse med 10 kap. 5 § RF"(prop. 1987/88:3 s. 193 ff).

I det slutliga lagförslaget förordades lagrådets lösning, vilket innebär att man i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen överlät certifieringsuppgifter åt vissa namngivna organisationer. Samtidigt förklarade föredragande statsrådet att det inte fanns underlag att föreslå överlåtelse till utländska myndigheter, t.ex. tillsynsmyndigheterna i de nordiska länderna, ej heller fanns det enligt statsrådet något egentligt behov av en sådan överlåtelse.

1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen ändrades år 1996 (SFS 1996:994) till sin nuvarande lydelse. Genom ändringen övergavs den lösning som förordades av lagrådet och som godtagits i propositionen. I stället anger bestämmelsen numera att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får sluta avtal med och uppdra åt vissa organisationer att utfärda och förnya certifikat. Det framgår av 1 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen att de organisationer som avses med bestämmelsen skall uppfylla krav som anges i rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Enligt andra stycket får

regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket i särskilda fall uppdra åt någon annan organisation än de som avses i första stycket att utfärda och förnya certifikat. Ändringarna har varit nödvändiga för att genomföra direktivet 94/57/EG. I prop. 1995/96:219 sade man att ändringarna i förhållande till tidigare lydelse var av redaktionell karaktär och att lagrådet därför inte behövde höras. Det nya andra stycket skulle användas restriktivt, men kunde komma att tillämpas i de fall då ett svenskt fartyg som inte trafikerar svenskt vatten behöver förnya ett certifikat.

Såvitt vi kan se är förutsättningarna enligt 10 kap. 5 § regeringsformen desamma om förvaltningsuppgifter skall överlåtas till utländska myndigheter som när de överlåts till klassificeringssällskapen eller andra liknande organisationer. Den kompetens som man genom nuvarande bestämmelse i 1 kap. 6 § andra stycket fartygssäkerhetslagen i särskilda fall överlåter till andra organisationer än de klassificeringssällskap som Sjöfartsverket slutit avtal med, bör också kunna ges till en utländsk myndighet i motsvarande utsträckning. Vi förordar en bestämmelse i den nya fartygssäkerhetslagen som gör det möjligt att i enskilda fall överlåta åt utländska sjöfartsmyndigheter att utfärda och förnya certifikat samt att i detta syfte fastställa minsta tillåtna fribord. På de skäl som verket anfört kan en sådan möjlighet vara till gagn för sjöfartens parter.

Enligt Sjöfartsverket bör ett sådant bemyndigande också omfatta att utländska sjöfartsmyndigheter i enskilda fall skall få utföra andra tillsynsåtgärder än de som behövs för att utfärda och förnya certifikat. Man bör emellertid skilja mellan de tillsynsförrättningar som söks av fartygets ägare för att få ett certifikat utfärdat, och andra tillsynsförrättningar. Medan de först nämnda tillsynsförrättningarna är förvaltningsuppgifter, kan andra tillsynsförrättningar bedömas som myndighetsutövning. Att överlåta myndighetsutövning till en annan stat fordrar enligt 10 kap. 5 § regeringsformen andra överväganden än de som gäller att överlåta förvaltningsuppgifter. Vi lämnar därför inget förslag i den delen.

Under denna rubrik samlas också de bestämmelser som i dag finns i 10 kap. 3 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen. De bör fortsättningsvis finnas i 6 kap. 11 och 12 §§ i den nya lagen. Vi föreslår inga ändringar vad gäller bestämmelsernas innehåll.

4.8 Övriga bestämmelser

För att genomföra vissa artiklar i dels direktivet 95/21/EG, dels direktivet 1999/35/EG har vi i delbetänkandet föreslagit särskilda bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Dessa bestämmelser och de bestämmelser som i dag finns i 11 kap. fartygssäkerhetslagen skall föras in i 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Ändringarna är i förhållande till gällande rätt och vårt förslag i delbetänkandet i huvudsak redaktionella och består i att vissa paragrafer har delats upp i flera paragrafer.

Vi föreslår i ett avseende en ändring i sak i 7 kap. i den nya lagen. Ett föreläggande mot den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen för produkter som används på fartyg skall få avse, att denne åläggs att lämna varningsinformation eller att återkalla produkten.

Ansvarsbestämmelserna och de övriga bestämmelserna i 8 respektive 9 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen är i stort sett desamma som dagens bestämmelser. Överträdelse av vissa föreskrifter som gäller arbetsmiljön på fartyg regleras emellertid fortsättningsvis i arbetsmiljölagen och har därför tagits bort från 8 kap. i den nya lagen.

4.8.1 Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Vi har i delbetänkandet föreslagit ändringar i 11 kap. i den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Ändringarna innebär tillägg till bestämmelser som redan i dag är svåra att överblicka och i behov av att redigeras om. När vi nu föreslår en ny fartygssäkerhetslag, är det såvitt avser bestämmelserna i 7 kap. om inskränkningar i rätten att använda fartyg i allt väsentligt fråga om enbart redaktionella ändringar jämfört med vårt tidigare förslag.

Vi anser att nuvarande 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen bör delas upp på tre paragrafer, 7 kap. 1–3 §§. Den första paragrafen räknar upp fall när ett fartygs resa får förbjudas och innehåller inga nyheter i förhållande till gällande rätt. Den andra paragrafen motsvaras av 11 kap. 1 § femte stycket fartygssäkerhetslagen i vårt lagförslag i delbetänkandet. Där regleras vad som skall gälla för det fall att dokument eller certifikat om godkänd säkerhetsorganisation saknas. Den tredje paragrafen motsvaras av 11 kap. 1 § sjätte stycket fartygssäkerhetslagen i förslaget i delbetänkandet. Här anges hur länge ett förbud enligt 1 eller 2 § skall bestå.

I delbetänkandet föreslog vi en ny paragraf, 11 kap. 1 a §, om förbud för fartyg att anlöpa hamn. Lagförslaget är utformat så att det följer vad som sägs i artikel 11.4 i EG-direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll. För att göra dess innehåll mer lättläst, föreslår vi nu att bestämmelsen delas upp på fyra paragrafer, 7 kap. 4–7 §§, i den nya lagen.

11 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen gäller meddelande av förelägganden. Med de tillägg som vi har föreslagit i delbetänkandet, är paragrafen otymplig och bör delas upp i flera paragrafer. Dessutom föreslår vi nu ett tillägg som avser möjligheten att förelägga en skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen (tillverkare, importör, överlåtare eller upplåtare) att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt. De närmare övervägandena bakom tillägget finns i avsnitt 6.10.3.

4.8.2 Ansvarsfrågor

Som vi utvecklar i avsnitt 6 förordar vi att arbetsmiljön på fartyg i huvudsak skall regleras i arbetsmiljölagen. Tillsynen av arbetsmiljön skall emellertid även i fortsättningen regleras i fartygssäkerhetslagen. Med stöd av 7 kap. 1 samt 12 och 13 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen får tillsynsmyndigheten då meddela förbud och förelägganden bl.a. om användningen av arbetslokaler, arbetsmetoder eller arbetsredskap ombord på fartyg. Sådana beslut – som är grundade på iakttagelser i det enskilda fallet – meddelas med stöd av fartygssäkerhetslagen. Det straffrättsliga ansvaret för den som överträder besluten bedöms enligt 8 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen.

Förbud eller villkor kan emellertid också meddelas i föreskrifter som utfärdats med stöd av bemyndiganden. Med vissa undantag skall bemyndigandena att meddela föreskrifter om arbetsmiljön på fartyg fortsättningsvis finnas i arbetsmiljölagen. Bl.a. kommer bemyndigandena som avser de produkter som används på fartyg att finnas i arbetsmiljölagen. Med stöd av dessa bemyndiganden kommer Sjöfartsverket att kunna föreskriva om villkor för användningen av en produkt eller förbud att använda produkten. Straffansvaret för överträdelser av sådana förbud eller villkor bör inte längre finnas i fartygssäkerhetslagen, utan skall regleras i arbetsmiljölagen. Det som i dag sägs i 12 kap. 1 § första stycket 1 skall alltså tas bort från den nya fartygssäkerhetslagen.

I och med att arbetsmiljölagen i vissa fall blir tillämplig, innebär vårt förslag sakliga ändringar vad gäller påföljden för överträdelser av säkerhetsbestämmelser på fartyg. Detta på grund av att arbetsmiljö-

lagens straffbestämmelser delvis är annorlunda än fartygssäkerhetslagens. Vi utvecklar betydelsen av att 8 kap. arbetsmiljölagen i vissa fall skall gälla vid fartygsarbete i avsnitten 6.11.1–3.

4.8.3 Övriga frågor

Det finns i dag i 13 kap. fartygssäkerhetslagen dels rättegångsbestämmelser, dels vissa bemyndiganden, dels ock bestämmelser om sekretess. Som framgår av avsnitt 4.7. föreslår vi att den nya lagens bemyndiganden samlas i 6 kap. och att detta också gäller de bemyndiganden som i dag finns i 13 kap. Vad som skall återstå i 9 kap. i vårt förslag till fartygssäkerhetslag är då rättegångsbestämmelser och sekretessbestämmelser.

Här föreslår vi bara en ändring i sak. Enligt 13 kap. 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen får ett provisoriskt beslut om säkerhetsbesättning inte överklagas. Vi har inhämtat att de provisoriska beslut som avses i bestämmelsen har att göra med den numera upphävda skyldigheten enligt 5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen för Sjöfartsverket att inhämta yttrande från sjöarbetsmarknadens parter innan ett beslut om säkerhetsbesättning meddelades. I avvaktan på yttrandena kunde Sjöfartsverket meddela provisoriska beslut. Det behövs inte längre en bestämmelse om att sådana beslut inte får överklagas.

5 Arbetsmiljön på fartyg

5.1 Inledning

Gemensamma arbetsmiljöbestämmelser för alla typer av arbeten, utom fartygsarbete och arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll av den som har fyllt 18 år, finns i arbetsmiljölagen, arbetsmiljöförordningen (1977:1166) och i de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa författningar. Enligt 1 kap. 1 § arbetsmiljölagen syftar bestämmelserna till att förebygga ohälsa och olycksfall på arbetsplatser och att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö för dem som arbetar där. Arbetsmiljölagen är av ramkaraktär och innehåller bestämmelser av generell karaktär samt bemyndiganden för regeringen eller för Arbetsmiljöverket (f.d. Arbetarskyddsstyrelsen) att utfärda mer detaljerade föreskrifter i olika ämnen. Föreskrifter meddelade av Arbetsmiljöverket samlas i Arbetsmiljöverkets författningssamling (AFS).

Arbetsmiljölagen gäller alltså inte fartygsarbete frånsett arbete på örlogsfartyg. Bestämmelser om arbetsmiljön på fartyg finns i stället i fartygssäkerhetslagen, fartygssäkerhetsförordningen och i de av Sjöfartsverket meddelade föreskrifterna (samlade i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS)).

I skrivelser till kommunikationsdepartementet den 3 juli och 2 december 1998 har Sjöfartsverket påtalat behovet av en översyn av bestämmelserna om arbetsmiljön i fartygssäkerhetslagen. Enligt Sjöfartsverket är bestämmelserna som de ser ut i dag föråldrade. Verket anser också att man bör överväga att införa bestämmelser om företagshälsovård i fartygssäkerhetslagen. Även från SEKO Sjöfolks sida har man i ett yttrande den 15 mars 1999 till Näringsdepartementet påtalat behovet av en översyn av fartygssäkerhetslagens arbetsmiljöbestämmelser och då anmärkt att arbetsmiljölagen som jämförelse genomgått ett antal förändringar i positiv riktning.

Enligt våra direktiv (dir. 1999:50) skall vi göra en översyn av bestämmelserna i fartygssäkerhetslagstiftningen som bl.a. gäller

arbetsmiljön. Syftet är att i denna del modernisera och förenkla författningstexten.

5.2 Utvecklingen av arbetsmiljöbestämmelser

Särskilda bestämmelser om arbetsmiljön infördes i svensk rätt under 1800-talet. Det inledande syftet var främst att begränsa och reglera formerna för barnarbete (t.ex. genom 1852 års förordning om förbud mot minderårigas nattarbete). Efter hand utvecklades arbetsmiljölagstiftningen och kom att omfatta också övriga arbetstagare. Den första lagen om arbetsmiljö som omfattade alla yrkesverksamma oavsett ålder, den s.k. yrkesfarelagen, antogs år 1889. År 1912 ersattes denna av arbetarskyddslagen. Arbetarskyddslagen reviderades år 1949 och ersattes år 1978 av arbetsmiljölagen.

Ombordanställdas arbetsförhållanden har reglerats i de lagar som gällt om sjösäkerhet. Således fanns det särskilda bestämmelser i 3 kap. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg om arbetarskyddet för skeppstjänst. När den lagen ersattes av fartygssäkerhetslagen fördelades bestämmelserna om arbetsmiljön på 6–9 kap. fartygssäkerhetslagen. Den allmänna målsättning som gällde vid den tidigare lagens tillkomst (och som alltjämt gäller) var att principerna i fråga om arbetarskyddet för landanställda också skulle användas för ombordanställda. En utveckling av arbetsmiljörätten i land skulle alltså följas av en motsvarande utveckling av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg.

Arbetsmiljörätten i land har under de senaste decennierna utvecklats och drivits framåt. Snabba förändringar i näringslivet med övergång till en alltmer rationaliserad och specialiserad produktion skapade under framför allt 1970- och 1980-talet behov av en ändrad reglering av de anställdas arbetsförhållanden. Samtidigt som arbetsmiljön förbättrades genom rymligare och sundare lokaler samt förbättrade arbetsredskap och arbetsmetoder, innebar teknisk utveckling och nya processer andra problem. Automatiseringen och rationaliseringen av arbetet förde med sig att detta blev mer psykiskt pressande. Ökad användning av maskiner innebar problem med buller, vibrationer och andra störningar. Framställning av och hantering av kemiska ämnen framkallade nya yrkesrisker. Med förändringarna följde en ökad medvetenhet om betydelsen av en god arbetsmiljö och om betydelsen av samverkan mellan anställda och arbetsgivare för att åstadkomma en sådan miljö.

Förändringarna i arbetslivet ledde till att arbetarskyddslagen år 1978 ersattes av en ny arbetsmiljölag. Arbetsmiljölagen tillämpas på allt arbete utom fartygsarbete och arbete i arbetsgivarens hem av den som har fyllt 18 år. Lagen rymmer åtgärder mot alla slag av hälso- och säkerhetsrisker som anknyter till arbetsmiljön. Grundläggande för arbetsmiljölagen är att arbetsmiljön skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. De anställdas medverkan i utformningen av sin arbetsmiljö framhävs starkt. Arbetsmiljölagen utgår från att arbetsgivaren har huvudansvaret för arbetsmiljön och skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att de anställda utsätts för ohälsa eller olycksfall. Arbetstagarna har också ett skyddsansvar. De skall följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. Även den som framställer eller överlåter anordningar eller ämnen som sedan utnyttjas i arbetslivet har ett ansvar i skyddshänseende, likaså den som upplåter lokaler eller markområden för arbete. Lagen innehåller regler om de anställdas medverkan vid arbetsmiljöns utformning samt om skyddskommittéers och skyddsombuds deltagande i planeringen av arbetsmiljöns utformning, likaså om rätten för skyddsombud och för den enskilde arbetaren att avbryta arbete i farosituationer. I lagen finns särskilda bestämmelser om minderåriga. Där finns också bestämmelser om produktansvar och marknadskontroll av maskiner och ämnen m.m. som används på arbetsplatser.

Arbetsmiljölagen representerar i förhållande till tidigare arbetarskyddslagar ett nytänkande. Huvudsyftet med den tidigare lagregleringen var att undanröja faktorer som var omedelbart riskabla för den arbetandes säkerhet och att förebygga vissa speciella yrkesjukdomar. Detta syfte finns i och för sig alltså kvar i arbetsmiljölagen. Arbetsmiljölagen betonar emellertid också att man för att värna om hälsan bör sträva efter bästa möjliga arbetsförhållanden också från social och psykologisk synpunkt. Den nya lagstiftningen är utformad så att det är möjligt för Arbetsmiljöverket att tidigt ingripa mot dåliga arbetsmiljöer t.ex. genom att utfärda generella föreskrifter om bl.a. maskiner, anläggningar och ämnen m.m. som skall användas på arbetsplatser.

Lagen om säkerheten på fartyg hade byggt på arbetarskyddslagen i fråga om arbetsmiljöregleringen och kunde därför endast delvis anpassas till arbetsmiljölagen. Detta var den främsta orsaken till att lagen ersattes av fartygssäkerhetslagen år 1988. Anpassningen till arbetsmiljölagen innebar inte att det därefter skulle råda en fullständig överensstämmelse mellan bestämmelserna om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagen och arbetsmiljölagen. Utgångspunkten var att

arbetsmiljoreglerna för sjöfarten borde ansluta till de allmänna reglerna i arbetsmiljölagen och avvika från dessa endast när det förelåg bärande skäl till avvikelsen. Sådana skäl ansågs i stor utsträckning föreligga med hänsyn till sjöfartens förhållanden.

Eftersom regleringen av fartygsarbete i viss mån fordrade andra bestämmelser än de som fanns i arbetsmiljölagen, skulle det, ansåg man vid fartygssäkerhetslagens tillkomst, störa arbetsmiljölagens uppställning och karaktär om dessa särbestämmelser meddelades i arbetsmiljölagen. I stället behöll man den gällande ordningen med regleringen av fartygsarbete i samma lag som reglerade andra sjösäkerhetsfrågor och undantog helt fartygsarbete från arbetsmiljölagen.

Fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön till sjöss anpassades till arbetsmiljölagen i så stor utsträckning som sjöfartens förhållanden medgav. För att underlätta en jämförelse mellan sjöfartens arbetsmiljoregler och de allmänna arbetsmiljoreglerna, meddelades de så långt möjligt i samma inbördes ordning som i arbetsmiljölagen. De skulle ansluta till de allmänna reglerna om arbetsmiljön och endast avvika från dem om det var påkallat för att beakta sjöfartens särskilda förhållanden.

Efter fartygssäkerhetslagens ikraftträdande år 1988 har arbetsmiljölagen kontinuerligt setts över. Vissa bestämmelser har fått ett nytt innehåll och ytterligare bestämmelser har tillkommit. Någon motsvarande översyn av fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljö har inte gjorts. Med några enstaka undantag är därför bestämmelserna desamma som när fartygssäkerhetslagen trädde i kraft.

5.3 Utgångspunkter för vår översyn av arbetsmiljöbestämmelserna

Som ovan nämnts ingår i vårt uppdrag att göra en ingående översyn av fartygssäkerhetslagens (och fartygssäkerhetsförordningens) bestämmelser om arbetsmiljön. Syftet är i första hand att modernisera lagstiftningen i denna del. Med detta bör förstås framför allt att regleringen av arbetsmiljön på fartyg anpassas till de förändringar som skett av arbetsmiljölagen under senare år. Vidare skall – i den mån de inte är tillgodosedda i den nuvarande lagstiftningen – internationella överenskommelser som har betydelse för arbetsmiljön till sjöss beaktas. Slutligen bör lagstiftningen anpassas till de eventuella förändringar inom sjöfarten som skett under de tolv år som förflutit

sedan fartygssäkerhetslagen trädde i kraft och som har betydelse för regleringen av arbetsmiljön.

Det finns inte skäl att i en översyn av arbetsmiljöregleringen frångå det synsätt som hela tiden präglat svensk lagstiftning om arbetsmiljön till sjöss. Regleringen av arbetsmiljön till sjöss och i land bör alltså i princip vara densamma och avvika från varandra endast när sjöfartens särskilda förhållanden påkallar en särreglering. Som särskilda förhållanden betraktas bl.a. att fartyg kan befinna sig utanför Sveriges sjöterritorium långa tidsperioder, under vilka de kan vara oåtkomliga eller svåråtkomliga för svensk myndighetsutövning. Befälhavarens ställning i olika sammanhang är typisk för sjöfarten, liksom det förhållandet att sjösäkerheten alltid måste beaktas ombord på fartyg. Ett fartyg utgör vidare ett enhetligt arbetsställe som tillkommit efter noggrann planläggning och under omfattande kontroll både av fartygets sjösäkerhet och av den arbetsmiljö det erbjuder. Fartyget skall också kunna fungera som bostad för de ombordanställda. Sjöfartens i hög grad internationella prägel medför att vad som skall anses vara en god arbetsmiljö påverkas av förhållandena i andra traditionella sjöfartsnationer.

Skillnaderna till trots finns det en direkt koppling mellan arbetsmiljöbestämmelserna vid fartygsarbete och bestämmelserna i arbetsmiljölagen som bör ligga till grund för våra överväganden om arbetsmiljön. I nästa avsnitt kommer vi att förorda en lösning som innebär att fartygssäkerhetslagen fortsättningsvis endast skall innehålla vissa särbestämmelser om arbetsmiljön och att arbetsmiljön på fartyg i övrigt regleras i arbetsmiljölagen. I det här avsnittet lägger vi grunden för våra överväganden genom att jämföra fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön med arbetsmiljölagen.

5.4 Arbetsmiljöbestämmelsernas ändamål m.m.

I 1 kap. arbetsmiljölagen anges lagens ändamål och tillämpningsområde. Som tidigare nämnts framgår av 1 kap. 1 § arbetsmiljölagen att lagens ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. Av förklarliga skäl finns ingen motsvarande ändamålsbestämmelse i fartygssäkerhetslagen, eftersom den lagen också omfattar andra sjösäkerhetsfrågor än arbetsmiljön.

Med undantag för fartygsarbete som avser andra fartyg än örlogsfartyg och arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll av den som har fyllt 18 år, gäller arbetsmiljölagen varje verksamhet i vilken

arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning. Detta framgår av 1 kap. 2 och 4 §§ arbetsmiljölagen. I 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen erinras också om att det finns bestämmelser i 3 och 5 kap. arbetsmiljölagen om skyldigheter i vissa avseenden för andra än arbetsgivare och arbetstagare. Vi kommer att i avsnitt 5.6 gå igenom den personkrets som har skyldigheter i fråga om arbetsmiljön.

5.5 Arbetsmiljöns beskaffenhet

Kraven på en god arbetsmiljö anges i 2 kap. arbetsmiljölagen. Här anges vilka generella kriterier som bör vara utgångspunkter för parternas aktiviteter för att åstadkomma en god arbetsmiljö och utveckla en god arbetsorganisation.

Enligt 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen skall en god arbetsmiljö vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. I en sådan arbetsmiljö är arbetet anpassat till människors olika förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. Arbetstagarna skall ges möjlighet att medverka i utformningen av sin egen arbetssituation. Nya är de delar av paragrafen som föreskriver att teknik, arbetsorganisation och arbetsinnehåll skall vara utformade så att arbetstagaren inte utsätts för fysiska eller psykiska belastningar som kan medföra ohälsa eller olycksfall (fjärde stycket). Kraven på arbetsorganisation innefattar såväl löneformer som arbetstidsförläggningar. Om man har grundad anledning att anta att arbetet ger eller kommer att ge upphov till en belastning som är skadlig, skall utformningen därav ändras. Arbetsmiljöverket kan ingripa mot arbeten som typiskt sett kan innebära en skadlig belastning eller där omständigheterna är sådana att de typiskt sett utgör indikationer på att arbetets belastningar utgör en akut eller ackumulerande fara för ohälsa. Det framhålls att starkt styrt eller bundet arbete skall undvikas. I femte och sjätte styckena i 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen anges förhållanden som kan bedömas vara grundläggande kriterier på en god arbetsmiljö. Enligt dessa stycken skall eftersträvas att arbetet ger möjligheter till variation, social kontakt och samarbete samt sammanhang mellan enskilda arbetsuppgifter, vidare att arbetsförhållandena ger möjligheter till personlig och yrkesmässig utveckling liksom till självbestämmande och yrkesmässigt ansvar. Med ordet "eftersträvas" markeras att lagen kräver att insatser görs för att förbättra arbetsmiljön i dessa avseenden utan att fördensskull fastställa en objektiv norm för arbetsmiljöns beskaffenhet.

I resterande paragrafer i 2 kap. arbetsmiljölagen anges bl.a. att arbetet och arbetslokalerna skall planläggas och utformas så att

arbetsmiljön är sund och säker och i övrigt vara sådan att arbetstagarna inte riskerar att utsättas för ohälsa eller olycksfall.

Bestämmelserna i 2 kap. arbetsmiljölagen motsvaras av bestämmelser i 6 kap. fartygssäkerhetslagen med i huvudsak samma innehåll. 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen avviker i vissa avseenden från 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen. I 6 kap. 1 § första stycket fartygssäkerhetslagen poängteras att arbetsmiljön vid fartygsarbete skall vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav. I propositionen (prop. 1987/88:3 s. 75) om en ny fartygssäkerhetslag sade föredragande statsrådet att ombord på fartyg måste före allting annat beaktas vad sjösäkerheten kräver och att hänsynen till sjösäkerhetens krav därför nämns före övriga hänsyn. Vid fartygssäkerhetslagens tillkomst var det tillägget den enda skillnaden mellan 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen och 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen. Bestämmelsen i arbetsmiljölagen har därefter ändrats och fått det innehåll som redovisats ovan, medan 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen är densamma som när lagen trädde i kraft. Vad som bl.a. inte har införts i fartygssäkerhetslagen är motsvarigheter till femte och sjätte styckena i 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen. Inte heller finns i fartygssäkerhetslagen konkretiseringar motsvarande den bestämmelsens tredje och fjärde stycken av dels hur arbetstagaren skall kunna påverka sin arbetssituation, dels hur teknik, arbetsorganisation och arbetsinnehåll bör utformas.

I 6 kap. fartygssäkerhetslagen finns vissa bestämmelser som särskilt anpassats till arbetsmiljön på fartyg. Det gäller bestämmelser om utformningen av bostads- och fritidsmiljön för de ombordanställda, om sjukvård samt om kost och vatten ombord på fartyg (6 kap. 7–9 §§ fartygssäkerhetslagen). Bestämmelserna motiveras av de speciella arbetsförhållanden som råder på fartyg. Som tidigare nämnts har befälhavaren ombord på fartyg en sådan ställning som motiverar att han eller hon har ett särskilt ansvar för arbetsmiljön. Enligt 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen svarar befälhavaren för att bostadsförhållandena m.m. är sådana som anges i 6 kap. 6–9 §§ fartygssäkerhetslagen. Av 6 kap. 10 a § fartygssäkerhetslagen framgår vidare att befälhavaren skall se till att ingen anlitas till eller utför fartygsarbete före det år han eller hon fyllt 16 år. Bestämmelsen gäller endast den som inte är arbetstagare. Det finns i sjömanslagen (1973:282) motsvarande bestämmelser om minimiålder för att vara arbetstagare på fartyg. I avsnitt 5.6 kommer bl.a. befälhavarens skyddsansvar i övriga arbetsmiljöfrågor att behandlas.

5.6 Arbetsgivaransvaret för arbetsmiljön

5.6.1 Allmänt om arbetsgivaransvaret

Enligt arbetsmiljölagen har arbetsgivaren huvudansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatsen. Arbetsgivaren skall vidta de åtgärder som behövs för att förebygga att hans eller hennes arbetstagare utsätts för ohälsa eller olycksfall. Vidare skall arbetsgivaren planera, leda och kontrollera sin verksamhet så att kraven på god arbetsmiljö är uppfyllda. Arbetsgivaren måste beakta arbetstagarnas individuella olikheter och vidta åtgärder utifrån dessa. Han eller hon ansvarar för att teknik, arbetsorganisation och arbetets innehåll utformas så att arbetstagarna inte utsätts för skadliga fysiska eller psykiska belastningar. T.ex. bör starkt styrt eller bundet arbete undvikas eller begränsas. Arbetsgivaren skall informera sina anställda om de förhållanden, under vilka arbetet bedrivs, och om de risker som finns med arbetet. Han eller hon har en skyldighet att förvissa sig om att arbetstagarna är införstådda med riskerna och att de har den utbildning som behövs för att genomföra arbetet. Finns flera arbetsgivare på en arbetsplats skall de samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. En av dem skall ansvara för samordningen av arbetsmiljöåtgärder.

Mycket av det som sägs i arbetsmiljölagen om arbetsgivarens skyldigheter gäller enligt fartygssäkerhetslagen redaren. Att denne pekats ut särskilt i fartygssäkerhetslagen beror delvis på att redaren oftast är arbetsgivare för den som utför fartygsarbetet. Det behöver dock inte vara så. T.ex. är det vanligt på större passagerarfartyg att intendenturtjänsterna drivs av någon annan än redaren. Även i förhållande till den som är anställd av någon annan har redaren enligt 7 kap. fartygssäkerhetslagen samma skyldigheter som han har gentemot sina egna anställda. Redarens skyldigheter omfattar alltså de som utför fartygsarbete oavsett om de är hans eller hennes arbetstagare eller inte. Enligt 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen skall redaren vidta de åtgärder som behövs för att förebygga att någon som utför fartygsarbete utsätts för ohälsa eller olycksfall. Därvid skall redaren beakta den särskilda risk som kan följa av att en arbetstagare utför arbete ensam. Redaren skall också ägna uppmärksamhet åt att arbetet planläggs och anordnas så, att en tillfredsställande arbetsmiljö skapas. Fartyget och dess utrustning m.m. skall underhållas väl. Redaren har enligt 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen ett särskilt ansvar att upplysa den som utför fartygsarbete om de förhållanden under vilket arbetet bedrivs och om de risker som kan vara förbundna med arbetet. Redaren skall också förvissa sig om att arbetstagaren har erforderlig utbildning. Även i

övrigt skall redaren ta hänsyn till en arbetstagares särskilda förutsättningar för arbetet.

Att redaren enligt lagen har samma skyldigheter gentemot de som anställts av andra, innebär inte att arbetsgivaransvaret helt har övergått på redaren. I de ovan nämnda paragraferna sägs att det som gäller redare också gäller en annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

Vad som sägs om redaren i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen gäller också befälhavaren. Befälhavaren har också egna skyldigheter som gäller arbetsmiljön. Enligt 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen skall befälhavaren särskilt se till att ingen minderårig anlitas till ett för denne menligt fartygsarbete. Därutöver har befälhavaren enligt 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen ansvaret för att kost- och boendeförhållanden m.m. ombord motsvarar vad som sägs i 6 kap. 7–9 §§ fartygssäkerhetslagen. Enligt 6 kap. 10 a § fartygssäkerhetslagen skall befälhavaren se till att den som inte har fyllt 16 år eller fullgjort sin skolplikt inte anlitas till fartygsarbete.

Att flera pekas ut i lagen som ansvariga för arbetsmiljöåtgärderna, ställer krav på tydliga bestämmelser om samordningen av dessa åtgärder. Redaren är enligt 7 kap. 6 § första stycket fartygssäkerhetslagen samordningsansvarig för skyddsåtgärder på ett fartyg som är gemensamt arbetsställe för flera arbetsgivares anställda. Har fartyget tagits in på ett varv i Sverige, är enligt andra stycket den som svarar för varvsdriften samordningsansvarig. När fartyget lastas eller lossas i svensk hamn åvilar, enligt tredje stycket, samordningsansvaret, i fråga om de skyddsåtgärder som påkallas av detta arbete, den arbetsgivare som svarar för arbetet. Samordningsansvaret kan i fall som anges i andra och tredje styckena överlåtas på redaren. I paragrafens fjärde stycke anges att den samordningsansvarige (som ombord på fartyg alltid är redaren) skall se till att skyddsåtgärderna på fartyget samordnas. Övriga arbetsgivare och de som utför fartygsarbete skall följa anvisningarna som denne lämnar.

Den närmare innebörden av samordningsansvaret anges inte i lagtexten. Här skiljer sig bestämmelsen från motsvarande reglering i 3 kap. 6 § tredje stycket arbetsmiljölagen. Den bestämmelsen innehåller en "katalog" av åtgärder under sammanlagt fem punkter som den samordningsansvarige skall svara för. Detta tredje stycke tillkom år 1994 för att betona vikten av samordningsansvaret. I sak innebar tillägget ingen ändring av gällande rätt. De i stycket angivna punkterna omnämndes redan i förarbetena till arbetsmiljölagen som exempel på samordningsansvarets innehåll (se prop. 1973:130 s. 105, 106 och 174) och låg till grund för hur bestämmelsen om samordning skulle

tillämpas. Avsikten med att införa det nya tredje stycket i 3 kap. 6 § arbetsmiljölagen var att ge uttalandena ytterligare tyngd.

5.6.2 Internkontrollen

Den som skall uppfylla sina skyldigheter enligt 7 kap. 2 § fartygs-säkerhetslagen och följa lagens intentioner på ett genomtänkt sätt, måste planera, styra och kontrollera arbetsmiljön och arbetsmiljöarbetet. Det ingår då i skyddsansvaret att utreda inträffade arbetsskador och systematiskt identifiera och undersöka risker i arbetet samt vidta och följa upp de åtgärder som föranleds av riskerna.

7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen är i denna del i princip identisk med motsvarande reglering i arbetsmiljölagen vid tidpunkten för fartygssäkerhetslagens ikraftträdande. År 1991 infördes emellertid i 3 kap. 2 a § första och andra styckena arbetsmiljölagen nya bestämmelser som klargjorde och utvidgade vad som tidigare i arbetsmiljölagen sagts om denna internkontroll. I propositionen (prop. 1990/91:140 s. 39 ff.) Arbetsmiljö och rehabilitering säger föredragande statsrådet att internkontrollen skall öka företagets och förvaltningarnas egenaktivitet i arbetsmiljöfrågor och säkerställa att arbetsmiljöarbetet bedrivs i linjeorganisationen, dvs. att frågorna behandlas i samma ordning hos företagen som frågor om t.ex. ekonomi och produktion. De nya bestämmelserna anger att arbetsgivaren skall systematiskt leda, planera och kontrollera arbetsmiljöarbetet. Han eller hon skall fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och genomföra de åtgärder som behövs. Arbetsgivaren skall också tidsplanera de åtgärder som inte sker omedelbart. Vidare skall arbetsmiljön och arbetet med den dokumenteras. Handlingsplaner skall upprättas för arbetsmiljöverksamheten. Enligt föredragande statsrådet skall handlingsplanerna "vara mer åtgärdsinriktade än ledningens arbetsmiljöpolicy. Syftet med handlingsplaner är att prioritera och se sambanden mellan olika åtgärder. De skall upprättas i den utsträckning verksamheten kräver och som följer av arbetsmiljön och arbetet med den. Med hänsyn till de dynamiska kraven på god arbetsmiljö och handlingsplanernas grundläggande funktion i ett systematiskt arbetsmiljöarbete torde det i praktiken endast i enstaka undantagsfall saknas behov av handlingsplaner" (prop. 1990/91:140 s. 41).

5.6.3 Arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet

Före år 1991 fanns det inga klara regler i arbetsmiljölagen om arbetsgivarens ansvar för att en anställd, som drabbats av en skada eller sjukdom, skulle få del av nödvändiga arbetsanpassnings- och rehabiliteringsinsatser. Däremot gällde att skyddskommittén skulle verka för att en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet bedrevs på arbetsstället.

Genom tredje stycket i 3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen fastslås att det är arbetsgivaren som skall se till att det på arbetsstället bedrivs en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet. Bestämmelsen skall enligt vad som sägs i den anförda propositionen ses mot bakgrund dels av att det i 3 kap. 2 a § första stycket arbetsmiljölagen ställs ett krav på arbetsgivaren att systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten och vid behov vidta nödvändiga åtgärder, dels av 22 kap. lagen (1962:381) om allmän försäkring, enligt vilket arbetsgivaren har ett särskilt ansvar att klarlägga och bedöma de anställdas behov av rehabilitering samt att genomföra vissa rehabiliteringsåtgärder. Bestämmelsen skall också ses mot bakgrund av att arbetsgivaren enligt 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen skall anpassa arbetsförhållandena till arbetstagarens särskilda förutsättningar för arbetet. För att en arbetsgivare skall kunna uppfylla sitt särskilda rehabiliteringsansvar enligt 22 kap. lagen om allmän försäkring samt ansvaret för arbetsanpassningsfrågor enligt 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen, måste arbetsgivaren ha ett motsvarande ansvar att se till att det verkligen bedrivs ett systematiskt och organiserat anpassnings- och rehabiliteringsarbete på arbetsstället.

Kraven är generella och gäller alla arbetstagare. Föredragande statsrådet sade följande om anpassnings- och rehabiliteringsverksamhetens tänkta utformning.

”Hur en på lämpligt sätt organiserad anpassnings- och rehabiliteringsverksamhet i detalj bör utformas varierar beroende på förutsättningarna inom olika verksamheter. Det kan t.ex. innebära att arbetsgivaren ser till att det finns:

- kompetens och kontaktpersoner
- ekonomiska resurser avdelade för ändamålet
- policy och mål för frågorna
- organisation av arbetet
- tydlig ansvarsfördelning
- rutiner för tidiga kontakter med sjukskrivna

- rutiner för undersökning av rehabiliteringsbehov m.m.
- rutiner för kontakter med myndigheter, företagshälsovård m.fl.
- rutiner för kontroll, uppföljning och utvärdering
- samverkan med arbetstagarerna” (prop. s. 49 och 50).

Enligt föredragande statsrådet skall organisation och rutiner vara sådana att tidiga varningssignaler uppmärksammas och att åtgärder mot ohälsa planeras och genomförs. Däremot är det inte nödvändigt att man med interna krafter klarar att kartlägga, bedöma behov av och genomföra alla åtgärder. Det finns olika organ med särskild kompetens som kan anlitas för detta. Vi kommer att under rubriken Företagshälsovård närmare redogöra för regleringen i arbetsmiljölagen i fråga om dessa organ.

Det finns i fartygssäkerhetslagen ingen bestämmelse som motsvarar 3 kap. 2 a § tredje stycket arbetsmiljölagen. Över huvud taget nämns inte arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet i fartygssäkerhetslagen. Det finns alltså inte heller någon bestämmelse motsvarande tidigare lydelse av arbetsmiljölagen om att skyddskommittén på arbetsplatsen skulle verka för att en sådan verksamhet bedrivs på arbetsplatsen. Dock sägs i 9 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen, att skyddskommittén skall behandla frågor om de ombordanställdas hälsovård.

5.6.4 Företagshälsovård

En grundförutsättning för ett framgångsrikt arbetsanpassnings- och rehabiliteringsarbete är att insatserna sätts in tidigt, att de är arbetsplatsanknutna och att det finns en väl fungerande organisation för detta arbete. I många fall kommer arbetsgivaren att behöva stöd av en expertresurs för att här kunna leva upp till sitt arbetsgivaransvar. Genom sin förtrogenhet med arbetsplatserna och sin breda kompetens har företagshälsovården blivit den expertresurs som generellt sett har de bästa möjligheterna att vara ett stöd för företagen och förvaltningarna när det gäller att förverkliga högt ställda krav på arbetsmiljön.

Företagshälsovården i Sverige har vuxit fram på initiativ av arbetsmarknadsparterna. Ett första avtal om företagshälsovård träffades år 1967 mellan SAF och LO. Den 1 januari 1986 infördes en bestämmelse i 3 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen om arbetsgivarens skyldighet att föranstalta om företagshälsovård i den omfattning som verksamheten krävde. Avsikten med bestämmelsen var att markera vikten av företagshälsovårdens förebyggande insatser i

arbetsmiljöarbetet (se prop. 1984/85:89). Regeln skulle inte tolkas som en generell lagfäst skyldighet för arbetsgivare att föranstalta om företagshälsovård.

Samma år – 1986 – ratificerade Sverige ILO:s konvention (nr 161) om företagshälsovård. Enligt konventionen har medlemsstaterna åtagit sig att successivt bygga ut företagshälsovården för alla arbetstagare. Utbyggnaden kan ske genom lagstiftning, kollektivavtal eller på annat godkänt sätt.

Bestämmelsen i 3 kap. 2 § arbetsmiljölagen om företagshälsovård flyttades genom en lagändring den 1 januari 2000 till en ny paragraf, 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen, och fick då ett delvis förändrat utseende. Med den nya paragrafen samordnas regleringen av skyldigheten att anordna företagshälsovård med regleringen av arbetsgivarens ansvar för dels internkontrollen, dels arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten. Nu gäller att arbetsgivaren skall anordna företagshälsovård på samtliga arbetsplatser där det på grund av bestämmelserna om internkontroll m.m. är nödvändigt.

I andra stycket i 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen definieras företagshälsovård som en oberoende expertresurs inom områdena arbetsmiljö och rehabilitering som särskilt skall arbeta för att förebygga och undanröja hälsorisker på arbetsplatser samt ha kompetens att identifiera och beskriva sambanden mellan arbetsmiljö, organisation, produktivitet och hälsa.

Bestämmelsen om företagshälsovård anger minimikraven för företagshälsovårdens innehåll. Den förutser att arbetsmarknadens parter kommer överens om utbyggnaden av företagshälsovården och vårdens närmare utformning.

Vid fartygssäkerhetslagens tillkomst diskuterades om den lagen skulle innehålla bestämmelser om företagshälsovård. I propositionen (prop. 1987/88:3 s. 49) om en ny fartygssäkerhetslag anförde föredragande statsrådet att det finns skäl som talar för att företagshälsovården till sjöss regleras i lag efter mönster av 1985 års ändringar i arbetsmiljölagen, men också att frågan krävde ytterligare överväganden. Fartygssäkerhetslagen kom alltså till skillnad från arbetsmiljölagen inte att innehålla någon bestämmelse om företagshälsovård.

5.7 Arbetstagares skyldigheter

Av 3 kap. 1 a § arbetsmiljölagen framgår att arbetstagarna skall samverka med arbetsgivaren för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Arbetstagarna skall ha en framträdande roll i arbetsmiljöarbetet. I förarbetena till arbetsmiljölagen betonas att ett aktivt deltagande från de anställdas sida är avgörande för att syftet med lagen skall kunna förverkligas. Genom en lagändring år 1991 utvidgades arbetstagarnas rätt att medverka i utformningen av den egna arbetsituationen till att även omfatta förändrings- och utvecklingsarbete som rör det egna arbetet. Detta framgår av 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen och har berörts ytterligare i avsnitt 5.5. Enligt 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen är de anställda också skyldiga att medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö. De har också vissa konkreta skyldigheter att följa givna föreskrifter samt att använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Motsvarande skyldigheter åvilar enligt 7 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen dem som utför fartygsarbete. De skall enligt detta lagrum medverka till att åstadkomma en god arbetsmiljö samt följa skyddsanvisningar och använda föreskriven skyddsutrustning m.m. Lagrummen har inte ett identiskt innehåll. 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen, som fick sin nuvarande lydelse år 1991, är mer utförlig vad gäller att beskriva arbetstagarnas skyldighet att medverka i arbetsmiljöarbetet. Med den nya lydelsen avsåg lagstiftaren (se prop. 1990/91:140 s. 137) att förtydliga arbetstagarens aktivitetsplikt och markera vikten av dennes medverkan i arbetsmiljöarbetet.

5.8 Tillverkarens m.fl. skyldigheter (bestämmelser om produktsäkerhet)

I 3 kap. 8 och 9 §§ arbetsmiljölagen samt i 7 kap. 11 och 12 §§ fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om produktsäkerhet, dvs. bestämmelser med krav på att produkter skall erbjuda betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall. Produktsäkerhetsreglerna innebär att den som tillverkar, importerar, överlåter eller upplåter maskiner, redskap, tekniska anordningar m.m. skall se till att dessa erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa eller olycksfall. Detsamma gäller för den som tillverkar, importerar eller överlåter ämnen som vid användning kan föranleda ohälsa eller olycksfall.

7 kap. 11 och 12 §§ fartygssäkerhetslagen återger lydelsen av arbetsmiljölagens bestämmelser såsom dessa såg ut när fartygssäkerhetslagen trädde i kraft. Syftet med bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen är att täcka den lucka som annars hade kunnat uppstå i och med att arbetsmiljölagen inte omfattar någon form av fartygsarbete. Det är t.ex. tänkbart att tillverkningen avser en anordning som inte är avsedd att komma till marin användning men att någon annan senare upplåter ett exemplar av anordningen för användning på ett visst fartyg. Tillverkarens ansvar skall då bedömas enligt arbetsmiljölagen, medan upplåtarens ansvar bedöms enligt fartygssäkerhetslagen.

3 kap. 8 § första och andra styckena arbetsmiljölagen ändrades år 1992 för att anpassas till EG:s maskindirektiv (89/392/EEG). Maskindirektivet har därefter ersatts av ett nytt maskindirektiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner¹, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/79/EG av den 27 oktober 1998 om medicintekniska produkter för in vitro-diagnostik²). I artikel 2 p. 1 i maskindirektivet sägs att medlemsstaterna skall se till att alla lämpliga åtgärder vidtas för att de maskiner som omfattas av direktivet endast får släppas ut på marknaden eller tas i drift om det inte medför risk för bl.a. personers hälsa och säkerhet. I artikelns p. 3 sägs att medlemsstaterna inte får hindra att maskiner som inte uppfyller bestämmelserna i direktivet visas på mässor, utställningar, demonstrationer m.m. 3 kap. 8 § arbetsmiljölagen anger att produkter som släpps ut på marknaden måste erbjuda betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall. Produkter som inte uppfyller föreskrivna krav på produktsäkerhet får ändå visas upp på mässor, utställningar och liknande om det klart framgår att de inte uppfyller kraven och att de därför inte får släppas ut på marknaden eller avlämnas för att tas i bruk.

3 kap. 8 § tredje stycket och 9 § andra stycket arbetsmiljölagen tillkom år 1991 och handlar om produktinformation. Skyldigheten att redovisa produktinformation omfattar alla uppgifter som kan vara av betydelse för att förebygga att anordningen förorsakar ohälsa och olycksfall efter avlämnandet. Upplýsningsskyldigheten är därmed mer vidsträckt än vad som sägs i fartygssäkerhetslagen, där skyldigheten omfattar märkning samt anvisningar för montering, användning och skötsel.

¹ L 207, 23.07.1998 s. 1, (Celex 31998L0037).

² L 331, 07.12.1998 s. 1, (Celex 31998L0079).

5.9 Bemyndiganden

5.9.1 Allmänt om bemyndiganden

I 4 kap. arbetsmiljölagen har samlats bestämmelser med bemyndiganden för regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket, att meddela föreskrifter i vissa ämnen. Föreskrifter i fråga om arbetsmiljöns beskaffenhet – materiella föreskrifter – meddelas med stöd av 4 kap. 10 § arbetsmiljölagen. Enligt det lagrummet får de ytterligare föreskrifter meddelas som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. Den normgivningskompetens som tilldelas Arbetsmiljöverket genom denna bestämmelse (och 18 § punkt 6 arbetsmiljöförordningen) har stöd i 8 kap. 7 § punkt 1 och 11 § regeringsformen. Vidare får Arbetsmiljöverket med stöd av 4 kap. 2–8 §§ arbetsmiljölagen (och 18 § punkt 1 arbetsmiljöförordningen) meddela föreskrifter om vissa formella förfaranden och om vissa preciserade villkor och förbud med straffsanktion. Bl.a. får föreskrifter meddelas om förteckningar över tekniska anordningar och farliga ämnen, register över arbetstagare ur riskgrupper som utsatts för ohälsa m.m., skyldigheten att föranstalta om läkarvård och vaccinering samt om att vissa händelser skall anmälas till tillsynsmyndighet. Bemyndigandena i 4 kap. arbetsmiljölagen gäller också rätten att föreskriva om kontroll av att de produkter (anläggningar, ämnen m.m.) som används på arbetsplatserna uppfyller krav på produktsäkerhet. T.ex. finns i 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen bemyndiganden för regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket att meddela föreskrifter om provning eller annan kontroll av tekniska anordningar eller farliga ämnen samt om tillstånd, godkännande eller annat bevis om överensstämmelse som krav för att använda anordningarna eller ämnena.

Bemyndiganden när det gäller arbetsmiljön på fartyg finns i 8 kap. fartygssäkerhetslagen. Vid tiden för lagens ikraftträdande motsvarade bestämmelserna i allt väsentligt de bemyndiganden som fanns i arbetsmiljölagen. Det som saknades var ett bemyndigande motsvarande vad som sägs i 4 kap. 7 § arbetsmiljölagen om möjligheten att meddela föreskrifter om arbetsgivares skyldigheter att föra vissa register. Även i dag överväger likheterna. Efter ändringar i arbetsmiljölagen finns det emellertid skillnader mellan 8 kap. 2 och 3 §§ fartygssäkerhetslagen och 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen som vi kommer att granska närmare i avsnitt 5.9.2.

5.9.2 Produktkontroll

Krav på produktsäkerhet kan gälla dels de egenskaper som krävs för att produkten inte skall vålla skador, dels hur det skall styrkas att produkten verkligen har dessa egenskaper. Hur produkternas säkerhet säkerställs och kontrolleras framgår av bestämmelserna om produktkontroll. I fartygssäkerhetslagen har dessa bestämmelser följande innehåll.

Om det i fråga om fartygsarbete behövs från skyddssynpunkt, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer enligt 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen föreskriva

1. att en arbetsprocess eller en arbetsmetod får användas endast efter tillstånd,
2. att en anordning som avses i 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen endast efter godkännande får användas eller avlämnas för att tas i bruk, varvid särskilda villkor får uppställas som förutsättning för godkännandet,
3. att ett ämne som avses i 7 kap. 12 § fartygssäkerhetslagen får användas endast efter godkännande eller under iakttagande av särskilda villkor.

Vidare sägs i paragrafen att ett tillstånd eller ett godkännande kan förenas med villkor för användningen, att krav på att monterings- och bruksanvisning skall följa med en anordning får fastställas samt att det även utan samband med en föreskrift enligt första stycket får föreskrivas om dels kontroll, provning och fortlöpande tillsyn vid användning av en anordning som avses där, dels undersökning av de arbetshygieniska förhållandena i visst slag av verksamhet.

I propositionen om en ny fartygssäkerhetslag (prop. 1987/88:3 s. 85) sade föredragande statsrådet att bestämmelsen i 8 kap. 2 § första stycket 1 och andra stycket fartygssäkerhetslagen gör det möjligt att med avseende på visst slag av riskfylld verksamhet föreskriva tillståndstvång innan en arbetsprocess eller en arbetsmetod tas i bruk. Enligt första stycket 2 kan föreskrifter också meddelas om obligatorisk förprovning av tekniska anordningar. Som förutsättning för godkännande kan fastställas villkor som skall prövas vid officiell kontroll. En föreskrift om krav på godkännande enligt första stycket 2 kan utformas antingen som ett typgodkännandekrav eller som ett krav på godkännande vid individuell kontroll innan anordningen avlämnas eller tas i bruk. Syftet är att vissa produkter endast skall få användas på fartyg efter att de har typgodkänts av en kontrollerande myndighet. Detta för att undvika att produkter som kan utgöra säkerhetsrisker används på fartygen.

Ett problem med 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen är att bestämmelsen är skriven med tanke på möjligheten att meddela föreskrifter om myndighets förhandsgodkännande. Den är inte anpassad för andra former av bevis om överensstämmelse i fråga om produkter som redan är provade, godkända eller annars kontrollerade på ett visst sätt i Sverige eller i något annat land. Krav på förnyad kontroll, när en vara skall säljas eller användas i ett land till vilken den har förts in, kan utgöra handelshinder och därmed komma i konflikt med EG-regler om varors fria rörlighet. Enligt artikel 28 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG-fördraget) är kvantitativa importrestriktioner och åtgärder med motsvarande verkan mellan medlemsstaterna förbjudna. Som handelshinder räknas bl.a. tekniska handelshinder, t.ex. i form av krav på hur varor skall vara beskaffade och på vilket sätt de skall provas, godkännas och märkas. Medlemsstaterna får visserligen förbjuda import och export bl.a. med hänsyn till intresset av att skydda människors hälsa och liv (se artikel 30 i fördraget), men förbudet får då inte utgöra medel för godtycklig diskriminering eller innefatta förtäckta begränsningar av handeln. För att undanröja tekniska handelshinder arbetar man inom EU med att harmonisera bl.a. hur en vara skall kontrolleras i syfte att inga farliga produkter släpps ut på marknaden. Harmoniseringen av kontroller innebär ett avståndstagande från den typen av nationella myndighetskontroller som 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen avser. Senare års EG-direktiv med bestämmelser om produktkontroll, t.ex. maskindirektivet och rådets direktiv 89/686/EEG av den 21 december 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om personlig skyddsutrustning³, senast ändrat genom direktivet 96/58/EG av den 3 september 1996⁴, är utformade så att myndigheters förhandsgodkännanden är ersatta av ett förfarande med bevis om överensstämmelse som kan vara utfärdade av privata organisationer.

Huvuddragen i produktdirektiven är följande. Medlemsstaterna får inte förbjuda eller hindra att produkter som överensstämmer med direktivets krav släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I de enklare fallen räcker det att en tillverkare som utformat en produkt enligt standarden intygar detta genom en tillverkaredeklaration, dvs. ett bevis om överensstämmelse. I vissa fall skall produkten genomgå provning eller certifiering – en bedömning om överensstämmelse – som görs av ett från staten fristående och oberoende organ. Provingen sker då i enlighet med avtal mellan tillverkaren och detta organ, som skall uppfylla vissa harmoniserade kvalitetskrav. En produkt som är i

³ EGT L 399, 30.12.1989 s. 18 (Celex 31989L0686)

⁴ EGT L 236, 18.09.1996 s. 44, (Celex 31996L0058)

överensstämmelse med den fastställda standarden skall förses med CE-märkning. Den slopade förhandskontrollen ställer krav på medlemsstaterna att i stället utöva en ökad marknadskontroll. De skall ingripa mot enskilda CE-märkta produkter, som kan äventyra säkerheten, genom att avlägsna dem från marknaden, förbjuda att de släpps ut, tas i bruk eller används.

Arbetsmiljölagen erhöll sin nuvarande lydelse i fråga om produktkontrollen genom lagändringar åren 1991 och 1992. Genom lagändringarna har 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen fått en sådan utformning att svensk provning och kontroll på arbetsmiljöområdet kunnat anpassas till de krav som ställs i EG:s produktdirektiv. I 4 kap. 1 § arbetsmiljölagen sägs att regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket får föreskriva om villkor för tillverkning, användning, om märkning eller annan produktinformation samt om provning eller kontroll. Paragrafen är ett grundbemyndigande om produktkontroll, produktinformation och användning av tekniska anordningar och farliga ämnen. Föreskrifterna som meddelas med stöd av paragrafen gäller dels villkor för hanteringen av produkter i de olika skeden som är avgörande för en produkts utformning och säkerhet (från tillverkning till marknadsföring och användning), dels kontrollprocedurer m.m. De föreskrifter kan meddelas om provning och kontroll som behövs för att anpassa svensk rätt till EG:s produkt-direktiv.

Enligt 4 kap. 2 § arbetsmiljölagen får föreskrifter meddelas om att arbetsprocesser, arbetsmetoder eller anläggningar som är avsedda för verksamhet av ett visst slag, får användas endast efter tillstånd. Tekniska anordningar eller farliga ämnen får endast efter tillstånd, godkännande eller annat bevis om överensstämmelse med gällande krav släppas ut på marknaden, användas eller avlämnas för att tas i bruk.

Arbetsmiljöverket har med stöd av de nya bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen utfärdat föreskrifter om bl.a. tryckkärl och personlig skyddsutrustning i överensstämmelse med produktdirektiven.

Ändringarna i 4 kap. arbetsmiljölagen (och i andra författningar med bestämmelser om produktkontroll) visar att man successivt överger systemet med förhandskontroll av produkter som en myndighetsuppgift. I det nya systemet är den provning och certifiering som skall äga rum av privaträttslig karaktär och grundar sig på ett uppdrag mellan tillverkaren och det provande organet. Myndigheternas roll blir då annorlunda. Samhällets förhandskontroll ersätts med en marknads-kontroll av produkterna efter att de har släppts ut på marknaden. Marknadskontrollen blir en viktig myndighetsuppgift. I Sverige har Arbetsmiljöverket huvudansvaret för marknadskontrollen. Det över-

gripande ansvaret för teknisk provning och mätning av produkter på marknaden har dock Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC).

5.9.3 Expositionsregister

I 4 kap. 3 § första stycket 2 arbetsmiljölagen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldighet för arbetsgivare att föra expositionsregister, dvs. register över arbetstagare som utsätts för exposition för kemiska ämnen. I paragrafens fjärde stycke finns en bestämmelse om att arbetstagaren skall få ta del av uppgifter i registren som berör honom eller henne.

Bemyndigandet att meddela föreskrifter om expositionsregister har tillkommit i arbetsmiljölagen för att tillgodose EG-direktiv som avser användning av olika kemiska ämnen m.m. Motsvarande bemyndiganden saknas i fartygssäkerhetslagen.

5.10 Bestämmelser om minderårigas arbete

I 5 kap. arbetsmiljölagen finns bestämmelser om minderåriga i arbete. Med minderårig avses den som inte har fyllt 18 år. Som huvudregel gäller att en minderårig inte får anlitas till eller utföra arbete före det år under vilket han eller hon fyller 16 år och inte innan skolplikten är fullgjord. Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket får meddela särskilda föreskrifter bl.a. om att vissa arbeten (riskfyllda eller i övrigt skadliga arbeten) inte får utföras av minderåriga och om arbetstidens längd för de minderåriga.

Bestämmelser om minderårigas arbete ombord på fartyg finns dels i sjömanslagen (1973:282), dels i fartygssäkerhetslagen. I 45 § sjömanslagen anges att arbetstagare inte får sysselsättas i fartygsarbetet innan han fyller 16 år och inte heller innan han har fullgjort sin skolplikt, om det inte sker som ett led i skolutbildningen. Vidare sägs att den som är under 18 år får användas i fartygsarbete som eldare endast om Sjöfartsverket medger det. Enligt 6 kap. 10 a § fartygssäkerhetslagen skall befälhavaren se till att annan än arbetstagare inte anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet innan han fyller 16 år och inte heller innan han har fullgjort sin skolplikt. I andra stycket föreskrivs dock att den som fyllt tretton år och som inte är arbetstagare får anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete inom fiskerinäringen. Föreskrifter om sådant arbete meddelas med stöd av ett bemyndigande i samma stycke.

Bestämmelserna i sjömanslagen och fartygssäkerhetslagen om minimiålder för fartygsarbete avviker alltså något från motsvarande bestämmelser i arbetsmiljölagen. Lagrummen, som i sin nuvarande lydelse trätt i kraft den 1 januari 2001, är utformade för att möjliggöra ratifikation av ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Artikel 12 i konventionen innehåller en regel om att ingen under 16 år får arbeta ombord på ett fartyg. Att den som fyllt tretton år ändå får utföra lättare arbete på fiskefartyg enligt 6 kap. 10 a § andra stycket fartygssäkerhetslagen motiveras av att konventionen inte är bindande för yrkesfisket.

Bestämmelserna som reglerar minderårigas arbete är i övrigt i princip desamma i fartygssäkerhetslagen och i arbetsmiljölagen.

5.11 Skyddsverksamhet

I 6 kap. arbetsmiljölagen finns bestämmelser om skyddsombud och om skyddskommittéer. Bestämmelser om skyddsombud och skyddskommittéer ombord på fartyg finns i 9 kap. fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen följer i stort sett arbetsmiljölagen, men innehåller vissa specialregler för att bättre kunna anpassa skyddsverksamheten till sjöfartens förhållanden.

Om val av skyddsombud finns bestämmelser i 6 kap. 2 § arbetsmiljölagen och 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen. Enligt 6 kap. 2 § arbetsmiljölagen skall det på arbetsställen med minst fem arbetstagare utses ett eller flera skyddsombud bland arbetstagarna. Skyddsombuden utses av den lokala arbetstagarorganisationen som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns ingen sådan organisation utses skyddsombuden av arbetstagarna. I huvudsak är förutsättningarna för val av skyddsombud desamma på fartyg. Enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen skall skyddsombud utses på fartyg med minst fem ombordanställda. Skyddsombudet utses av de ombordanställda. Om Sjöfartsverket medger det får ett skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare.

Ett skyddsombud fungerar som arbetstagarnas representant i arbetsmiljöfrågor. Enligt 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen skall skyddsombudet delta i planeringen av arbetsmiljön och vid upprättande av handlingsplaner samt vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall och över att kraven på internkontroll enligt 3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen är uppfyllda. Motsvarande gäller för skyddsombud ombord på fartyg enligt 9 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen, dock att det inte sägs något om kontroll av att arbetsgivaren uppfyllt kraven på internkontroll. Ett skyddsombud på fartyg skall vidare övervaka att fartyget är

vederbörligen bemannat. Härmed avses att fartyget skall vara bemannat i överensstämmelse med tillämpligt beslut om säkerhetsbesättning (bestämmelser om säkerhetsbesättning finns i 5 kap. 5–12 §§ fartygs-säkerhetslagen).

Ett skyddsombud skall få ledigt från sitt ordinarie arbete i den utsträckning som behövs för att utföra uppdraget och skall i övrigt inte gå miste om några arbetsförmåner på grund av uppdraget som skyddsombud. Arbetsgivaren skall ge skyddsombudet den information som ombudet behöver för att kunna fullgöra uppdraget. Skyddsombudet skall också få ta del av handlingar m.m. Regleringen är i stort sett densamma i dessa delar i de båda lagarna.

Finner skyddsombudet att åtgärder behövs för att upprätthålla en god arbetsmiljö, skall han eller hon enligt 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen anmäla detta till arbetsgivaren för att denne skall vidta rättelser. Arbetsgivaren skall därefter utan dröjsmål lämna besked i frågan. Gör han inte det eller beaktas inte begäran inom skälig tid, skall Arbetsmiljöverket efter framställan av skyddsombudet pröva om föreläggande eller förbud enligt 7 kap. 7 § arbetsmiljölagen skall meddelas. Motsvarigheten till 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen finns i 6 kap. 6 § fartygs-säkerhetsförordningen.

Innebär ett visst arbete omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa eller om det, i fråga om arbete som arbetstagare utför ensam, är påkallat från skyddssynpunkt och kan rättelse inte genast uppnås, kan skyddsombud enligt 6 kap. 7 § arbetsmiljölagen bestämma att arbetet skall avbrytas i avvaktan på ställningstagande av Arbetsmiljöverket. En motsvarande reglering för fartygsförhållanden finns i 9 kap. 7 och 8 §§ fartygs-säkerhetslagen. Ett beslut av skyddsombudet gäller till dess att Sjöfartsverket har tagit ställning i saken om fartyget är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn. I andra fall gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning. Befälhavaren får beordra arbete mot skyddsombudets beslut endast om han eller hon finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som befälhavaren bedömer vara större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut. Innan befälhavaren beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut skall han eller hon – om möjligt – höra skyddskommittén.

Vid arbetsställen med 50 eller fler anställda eller om arbetstagarna begär det, skall enligt 6 kap. 8 § arbetsmiljölagen en skyddskommitté tillsättas. Enligt 9 kap. 10 § fartygs-säkerhetslagen skall en skyddskommitté tillsättas på fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer. De närmare reglerna om tillsättande av skyddskommitté är desamma som vid val av skyddsombud. Skyddskommittén deltar vid

utformandet av företagets mål och policy för arbetsmiljön samt skall på samma sätt som skyddsombudet följa upp arbetsmiljöarbetet ute i linjeorganisationen. En skyddskommitté på fartyg skall vidare övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.

Ett skyddsombud får enligt 6 kap. 10 § arbetsmiljölagen respektive 9 kap. 12 § fartygssäkerhetslagen inte hindras från att fullgöra sina uppgifter. Enligt lagrummet i arbetsmiljölagen skall den som råder över ett arbetsställe låta skyddsombudet få tillträde dit i den omfattning som behövs för uppdraget. Någon motsvarande reglering finns inte i fråga om skyddsombud på fartyg.

Av 6 kap. 10 § tredje stycket arbetsmiljölagen respektive 9 kap. 12 § andra stycket fartygssäkerhetslagen framgår att ett skyddsombud inte med anledning av uppdraget får ges försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor. Bestämmelserna ansluter nära till vad som sägs i 3 och 4 §§ lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen. De har ändå tagits med i arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen bl.a. därför att reglerna i de lagarna måste utformas med sikte även på arbetsställen utan facklig representation. Man har över huvud taget ansett att bestämmelser som är väsentliga för en lokala skyddsverksamheten bör skrivas in i arbetsmiljölagen och – inte minst – i fartygssäkerhetslagen. Särskilt ett oceangående fartyg är långt från de fackliga organisationernas rådgivare. Där finns inte heller omedelbar tillgång till andra författningstexter och kommentarer än de som medförs ombord. Lagtexten har därför gjorts relativt utförlig i denna del.

Om någon bryter mot 6 kap. 10 § tredje stycket arbetsmiljölagen respektive 9 kap. 12 § andra stycket fartygssäkerhetslagen, skall denne ersätta skyddsombudet för skadan. I fartygssäkerhetslagen finns också en bestämmelse om att en avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 9 kap. 12 § fartygssäkerhetslagen är ogiltig. Skyddsombudet skall kunna återgå till sitt arbete i avvaktan på att en sådan tvist om uppsägningens giltighet prövats slutligt, om inte en domstol på redarens yrkande beslutar annat. Arbetsmiljölagen saknar bestämmelser i ämnet, vilket hänger samman med regleringen i lagen (1982:80) om anställningsskydd. Den lagen innehåller bestämmelser angående tvist om giltigheten av uppsägning eller avskedande som gör en sådan reglering i arbetsmiljölagen onödig. Lagen om anställningsskydd kan inte tillämpas på arbetslivet till sjöss därför att anställningstryggheten på ett fartyg måste knytas till det för denna del av arbetsmarknaden karaktäristiska begreppet befattning ombord. Speciella säkerhetsaspekter som regleras i sjömanslagen gäller för en sådan befattning. Enligt 17 § sjömanslagen kan befälhavaren skilja en sjöman från hans eller hennes befattning på fartyget på grund

av sjukdom, och enligt 18 § kan sjömannen skiljas från befattningen om han eller hon är oduglig eller väsentligt har åsidosatt vissa förpliktelser i tjänsten.

I 6 kap. 12 § arbetsmiljölagen och 9 kap. 15 § fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om tid för väckande av talan om skadestånd m.m. Ett skyddsombud på fartyg har längre tid på sig än motsvarande ombud i land att väcka talan på grund av en inträffad skada.

5.12 Tillsyn m.m.

Enligt 7 kap. 1 § arbetsmiljölagen utövar Arbetsmiljöverket tillsyn över efterlevnaden av lagen. Tillsynen av örlogsfartyg, vilka alltså omfattas av arbetsmiljölagen, utövas dock av Sjöfartsverket. Vid tillsynen har tillsynsmyndigheten rätt att erhålla de upplysningar, handlingar och prov samt påkalla de undersökningar som behövs för tillsynen. Gentemot den som har skyddsansvaret på arbetsplatsen får förelägganden eller förbud meddelas. I samband med förbud får tillsynsmyndigheten vidare besluta om försegling m.m. av anläggning, utrymme eller anordning.

Tillsynen enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen omfattar alla säkerhetsaspekter som har med fartyg att göra och måste därför utformas annorlunda än bestämmelserna om tillsyn i arbetsmiljölagen. Tillsynen utövas i de flesta fall av Sjöfartsverket. I frågor som avser arbetsmiljön utöver verket tillsynen i samverkan med Arbetsmiljöverket. Det finns i sak inga större skillnader mellan reglerna om tillsynen av arbetsmiljön på fartyg och i land. Detsamma gäller rätten att på grund av brister i arbetsmiljön meddela förelägganden eller förbud gentemot de skyddsansvariga och att i samband med förbud besluta om försegling m.m.

De skillnader som finns gäller skyldigheten för vissa personer att lämna upplysningar till tillsynsmyndigheten. I fartygssäkerhetslagen specificeras vem som skall lämna upplysningarna, nämligen redaren, befälhavaren och övrigt befäl ombord. Det finns inte i fartygssäkerhetslagen någon bestämmelse om att en tillverkare, importör, överlåtare eller upplåtare skall lämna tillsynsmyndigheten upplysningar. Arbetsmiljölagen begränsar inte uppgiftsskyldigheten till en angiven krets, utan en tillsynsmyndighet har enligt 7 kap. 3 § arbetsmiljölagen rätt att kräva de upplysningar som behövs för tillsynen. Om tillsynsmyndigheten begär det, skall enligt 7 kap. 4 § andra stycket arbetsmiljölagen den som överlåtitt eller upplåtitt en teknisk anordning eller överlåtitt ett farligt ämne upplysa om till vem som överlåtelsen

eller upplåtelsen skett. Fartygssäkerhetslagen saknar motsvarande bestämmelse.

Enligt 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen kan den som har ett skyddsansvar enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen vidare åläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt. Bestämmelsen är ny och infördes för att bringa lagen i överensstämmelse med de krav på ökad marknadskontroll som följde av EG:s olika produktdirektiv. Enligt föredragande statsrådet (se prop. 1993/94:186 s. 40 ff) måste de medel som finns för ingripanden vara tillräckligt kraftfulla. De åtgärder som bör ingå är:

- krav på varning genom märkning,
- temporärt förbud mot tillhandahållande,
- krav på information till personer som kan utsättas för fara, t.ex. genom publicering av lämpliga varningar,
- förbud mot försäljning av en farlig produkt samt
- krav på ett effektivt och omedelbart tillbakadragande av farliga produkter och om nödvändigt förstörande av produkterna.

Förelägganden och förbud kunde före lagändringen meddelas enligt samtliga punkter utom två. Möjligheten att ingripa med krav på information till personer som kan utsättas för fara (varningsinformation) samt med krav på återkallelse tillkom genom den nya bestämmelsen. Bestämmelsen saknar motsvarighet i fartygssäkerhetslagen.

5.13 Påföljder och sanktionsavgifter

5.13.1 Påföljder

I 8 kap. arbetsmiljölagen finns bestämmelser om påföljder, förverkanden och om sanktionsavgifter. Enligt 8 kap. 1 § arbetsmiljölagen döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreläggande eller förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 7–9 §§ arbetsmiljölagen till böter eller fängelse i högst ett år. Samma straffskala gäller enligt 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen för den som bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen eller ett föreläggande enligt 11 kap. 5 § samma lag. Enligt 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift

eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 § fartygssäkerhetslagen till böter eller fängelse i högst ett år. Här skiljer sig fartygssäkerhetslagen från arbetsmiljölagen. I arbetsmiljölagen är straffet för överträdelse mot föreskrifter som meddelats med stöd av 4 kap. 1–8 §§ arbetsmiljölagen numera endast böter. Enligt förarbetena beror detta på att det i praktiken inte förekommit att någon har dömts till fängelse för enbart sådana brott.

I 8 kap. 2 § arbetsmiljölagen finns en uppräkningslista av sådana överträdelse som enbart skall föranleda bötesstraff. Motsvarande bestämmelse vid fartygsarbete finns i 12 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. När det gäller överträdelse av andra föreskrifter än sådana som avses i 8 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen är bestämmelserna i dessa lagrum i princip likadana.

8 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen saknar emellertid motsvarighet i fartygssäkerhetslagen. Enligt det stycket skall det inte dömas för en överträdelse om det i stället har utfärdats en föreskrift om sanktionsavgift enligt 8 kap. 5 § arbetsmiljölagen.

5.13.2 Sanktionsavgifter

Enligt 8 kap. 5 § arbetsmiljölagen får regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket föreskriva om sanktionsavgifter vid överträdelse av vissa föreskrifter. Innebörden av bestämmelsen är att, vid en överträdelse – även om överträdelsen inte skett uppsåtligt eller av oaktsamhet – den fysiska eller juridiska person som driver verksamheten skall betala en sanktionsavgift enligt en på förhand bestämd beräkningsgrund. Med sanktionsavgifterna införs alltså ett strikt ansvar för företagen att följa vissa föreskrifter. Har Arbetsmiljöverket föreskrivit att sanktionsavgifter skall få meddelas i anledning av överträdelse skall verket också i förväg bestämma beräkningsgrunden för sanktionsavgiftens storlek. Avgiften skall vara lägst 1 000 kr och högst 100 000 kr. Frågor om påförande av avgift prövas av länsrätten. Dock får Arbetsmiljöverket pröva sådana frågor genom avgiftsförelägganden. Ett avgiftsföreläggande innebär att den som antas ha gjort sig skyldig till en överträdelse föreläggs avgiften till godkännande.

Möjligheten att påföra sanktionsavgift ersätter det normala straffförfarandet. Har en föreskrift om sanktionsavgift utfärdats skall en överträdelse inte föranleda ansvar enligt andra straffbestämmelser i 8 kap. arbetsmiljölagen.

Det främsta skälet till att det i arbetsmiljölagen infördes bestämmelser om sanktionsavgifter var svårigheten att utdöma ett

personligt ansvar i fråga om överträdelser av arbetsmiljöbestämmelser. Avgörande var den effektivisering av sanktionssystemet som kunde vinnas genom att begränsa erforderlig utredning till att gälla endast själva överträdelsen (se prop. 1993/94:186 s. 48 f.).

Det är enbart överträdelser av föreskrifter meddelade med stöd av 4 kap. 1, 2 eller 8 § arbetsmiljölagen som omfattas av bestämmelserna om sanktionsavgifter. Dessa föreskrifter om bl.a. tillverkning och användning av tekniska anordningar, tillståndsplikt för vissa arbetsprocesser, arbetsmetoder eller anläggningar m.m. eller om förande av register och förvarande av handlingar gäller formella förfaranden eller preciserade åtgärder. Överträdelser av föreskrifterna är direkt straffbelagda i arbetsmiljölagen och förutsätter därmed inte förelägganden eller förbud. De förekommer inte heller annat än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet.

Möjligheten att föreskriva om sanktionsavgifter i stället för att döma till påföljd infördes i arbetsmiljölagen genom en lagändring år 1994. Lämpligheten av ett liknande förfarande för arbetet på fartyg har inte varit föremål för överväganden.

5.14 Avslutande synpunkter på gällande rätt om arbetsmiljön på fartyg

Vi har här visat på en rad skillnader mellan arbetsmiljölagen och bestämmelserna om arbetsmiljön i fartygssäkerhetslagen. De flesta skillnaderna är en följd av ändringar i arbetsmiljölagen. Det är en given slutsats att lagstiftningsarbetet kommit på efterkälken vad gäller regleringen av arbetsmiljön på fartyg. I nästa avsnitt förordar vi en lösning som förhindrar en framtida eftersläpning av dessa bestämmelser.

6 Våra överväganden om arbetsmiljön på fartyg

Vi föreslår att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete. Samtidigt bör alltså behovet av särskilda arbetsmiljöbestämmelser för fartygsarbetet tillgodoses. I huvudsak kan detta ske inom ramen för arbetsmiljölagen. Vissa särbestämmelser är emellertid nödvändiga. Dessa bestämmelser, som bl.a. gäller befälhavarens skyddsansvar i arbetsmiljöfrågor samt de särskilda kraven ombord såvitt avser bostads- och fritidsutrymmen, sjukvård samt kost och vatten, bör tas upp i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Likaså bör tillsynen av efterlevnaden av bestämmelserna om arbetsmiljön regleras i fartygssäkerhetslagen.

Vi har inte funnit skäl att undanta fartygsarbetet från bestämmelserna i arbetsmiljölagen om internkontroll, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet, företagshälsovård eller sanktionsavgifter. Jämfört med gällande rätt innebär vårt förslag därmed en del nyheter. Mycket av det som sägs i arbetsmiljölagen följer emellertid redan i dag av det arbetsmiljöavtal som gäller mellan sjöarbetsmarknadens parter.

6.1 Inledning

Fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljö har i princip inte ändrats sedan lagen trädde i kraft år 1988. Samtidigt har åtskilliga ändringar skett i arbetsmiljölagen. Vi har i föregående kapitel tämligen utförligt behandlat skillnaderna mellan lagarna. I det förevarande kapitlet redovisar vi våra överväganden om ändringar i reglerna om arbetsmiljön på fartyg. Vi ställer bl.a. frågan om det som ändrats i arbetsmiljölagen är relevant också för regleringen av fartygsarbete. Av största vikt är då på vilket sätt som de nya reglerna förhåller sig till sjöfartens speciella krav.

Utgångspunkten vid fartygssäkerhetslagens tillkomst var att bestämmelserna om arbetsmiljön skulle ha samma innehåll som i arbetsmiljölagen, undantaget vissa specialregler för fartyg. En följd av detta är att bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen om arbetsmiljön har blivit nästan lika utförliga som arbetsmiljölagens. Detta förhållande bör i vart fall ifrågasättas vid en översyn som syftar till att modernisera och förenkla bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg. Som vi ser det finns det två vägar att gå för att hitta en mer tillfredsställande lösning än den nuvarande. Den ena är att överge den direkta kopplingen mellan bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen och arbetsmiljölagen. Man kan då förenkla regleringen av arbetsmiljön på fartyg i lag och förordning, så att de bestämmelser som finns där enbart är portalbestämmelser och låta den verkliga utvecklingen av rättsregler ske genom föreskrifter, internationella konventioner och partsöverenskommelser. Den andra är att göra arbetsmiljölagen tillämplig på fartygsarbete. Man kan i så fall mönstra ut de bestämmelser ur fartygssäkerhetslagen som har sina motsvarigheter i arbetsmiljölagen.

6.2 Bör bestämmelserna i lag och förordning om fartygsarbete vara mindre detaljerade?

6.2.1 Inledning

Vid fartygssäkerhetslagens tillkomst uttalade föredragande statsrådet följande.

”I samband med att arbetsmiljölagen infördes gjordes vissa överväganden om författningens utformning (se prop. 1976/77:149 s. 219). Enligt vad som då anfördes kan en uppräknig av olika åtgärder till skydd mot skador i arbetslivet av naturliga skäl aldrig bli fullständig. När det gäller arbetsmiljölagens uppläggning ansågs det, med hänvisning till den mängd olika verksamhetsområden som skulle täckas, inte lämpligt att i lagen eller dess tillämpningsförordning meddela några detaljföreskrifter om arbetsmiljöns utformning. En sådan detaljreglering skulle dessutom inte vara förenlig med att regler av detta slag av den ansvariga myndigheten måste kunna anpassas till den snabba utvecklingen med minsta möjliga tidsutdräkt. Dessa uttalanden får alltså anses giltiga. Det finns skäl att ytterligare minska detaljregleringen även såvitt gäller reglerna om arbetsmiljön på fartyg” (prop. 1987/88:3 s. 38 och 39).

Trots denna målsättning är den svenska lagregleringen av fartygsarbete vid en internationell jämförelse tämligen detaljerad. Vi har valt att jämföra med motsvarande reglering i Norge och Danmark. Liksom i Sverige är fartygsarbete undantaget från dessa länders motsvarighet till arbetsmiljölagen och finns i stället i samma lagar som gäller övriga frågor om sjösäkerhet.

6.2.2 Norsk lagstiftning om arbetsmiljön på fartyg.

Den norska loven (1977-02-04 nr 4) om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. är i de delar lagen reglerar arbetsmiljön snarlik den svenska arbetsmiljölagen. Liksom arbetsmiljölagen är den norska lagen tillämplig på de flesta arbetsplatser. Endast ett fåtal verksamheter är undantagna, däribland sjöfart, fångst och fiske samt bearbetning av fångsten på fartyg. Bestämmelser om arbetsmiljön ombord på fartyg finns i stället i bl.a. loven (1903-06-09 nr 7) om statskontrol med skibes sjödygtighet m.v. Den lagen kan närmast jämföras med fartygs-säkerhetslagen. I 42–46 och 52 §§ finns övergripande bestämmelser om hur arbetsmiljön på fartyg skall vara utformad. Kraven på arbetsmiljön är i princip desamma som sägs i 6 kap. fartygssäkerhetslagen. Vidare framgår att Kungen eller, i vissa fall, Sjöfartsdirektoratet kan meddela närmare föreskrifter om de krav som skall gälla på fartygen.

Det finns i 54 a § en motsvarighet till 8 kap. 2 och 3 §§ fartygs-säkerhetslagen. Enligt den bestämmelsen kan Sjöfartsdirektoratet meddela föreskrifter om att viss slags utrustning m.m. endast får användas ombord om den är godkänd.

Av 106 § framgår att ansvaret för fartygets och de ombordvarandes säkerhet åvilar befälhavaren. Redaren ansvarar för viss utrustning och för att fartyg besiktigas m.m. Redaren får inte medverka till att icke-sjödugliga fartyg går till sjöss.

Arbetsmiljöbestämmelser finns också i Sjömannsloven (1975-05-30 nr 18). Enligt 40 § svarar befälhavaren för att arbetet ombord planeras och utförs så att de ombordanställdas liv, hälsa och välfärd blir tillfredsställande tillvaratagna. Befälhavaren skall se till att de ombordanställda har erforderlig utbildning och kännedom om det arbete som de skall utföra. De ombordanställda skall medverka vid genomförandet av arbetsmiljöåtgärderna och följa de föreskrifter som gäller för arbetets utförande. I samma paragraf finns ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om när skyddsombud och skyddskommittéer (verneombud och verne- og miljøutvalg) skall utses respektive tillsättas på fartygen. Det finns också en bestämmelse om samordningen av skyddsåtgärder ombord, när även andra än redaren

driver verksamhet på ett fartyg. De ombordanställda kan enligt 42 § Sjömannsloven påfordra en besiktning av fartyget, om mer än hälften av dem framställer ett sådant krav till befälhavaren.

Den norska regleringen i lag är inte lika detaljerad som kapitlen om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna är till övervägande del av portalkaraktär och fordrar utförliga tillämpningsföreskrifter.

6.2.3 Dansk lagstiftning om arbetsmiljön på fartyg

Den danska loven (nr. 497 af 29 juni 1998) om arbejdsmiljø gæller inte sjöfart och fiskerinäringen annat än i fråga om lastning och lossning samt varvsarbete ombord på fartyg. I stora delar motsvarar lagen den svenska arbetsmiljölagen. Bestämmelser om arbetsmiljön till sjöss finns i loven (nr. 900 af 16 december 1998) om sikkerhet til søs. Av 3 § framgår att Erhvervsministeren (näringsministern) kan föreskriva om ett fartygs konstruktion, utrustning och drift bl.a. såvitt avser kraven på en säker och hälsosam arbetsplats och såvitt avser skyddsansvaret för att sådana krav upprätthålls. Enhvervministeren har enligt 4 § motsvarande möjligheter att meddela föreskrifter om leverans, marknadsföring och tillverkning av fritidsfartyg, fartygsutrustning, personlig skyddsutrustning och om andra produkter som skall användas på fartyg. I 4 kap. loven om sikkerhet til søs finns bestämmelser om allmänna skyldigheter för redaren, befälhavaren, den som leder arbetet ombord och för arbetstagarna. Det finns i 11 kap. loven om sikkerhet til søs bestämmelser om arbejdsmiljøråd och arbejdsmiljötjenster. Av 27 § framgår att Erhvervsministeren kan upprätta s.k. arbejdsmiljøråd, vars syfte är att arbetsmiljön på fartyg skall bli säkrare. Arbejdsmiljøråden upprättar en arbetsmiljötjenste, som skall övervaka de ombordanställdas säkerhet. Enhvervsministeren beslutar om arbejdsmiljørådets och arbejdsmiljötjensternes uppgifter.

Även sømandsloven (nr 766 af 19 september 1995) innehåller bestämmelser om ”vaern mod ulykker og sundhedsfare”. Enligt 54 § skall den som leder arbetet, svara för att den som utför fartygsarbete inte utsätts för ohälsa eller olycksfall.

Den danska regleringen av arbetsmiljön ombord på fartyg är liksom den norska uppbyggd på ett fåtal allmänt hållna bemyndiganden att meddela närmare föreskrifter, råd och anvisningar.

6.2.4 Kan partsöverenskommelser ersätta en detaljreglerande lagstiftning?

Bestämmelserna om arbetsmiljön är i svensk fartygssäkerhetslagstiftning mer detaljerade än i motsvarande norsk eller dansk lagstiftning. Som föredragande statsrådet anförde i den ovan citerade texten är det inte önskvärt med för mycket detaljreglering i lag eller förordning. En tänkbar lösning vore därför att lämna större utrymme för sjöarbetsmarknadens parter att avtala om arbetsmiljön. Utredningen har kunnat erfara att det råder stor enighet mellan företrädare för redarna och för de ombordanställda i fråga om helhetssynen på arbetsmiljön. Det är ett känt faktum att en god arbetsmiljö inte är till gagn för enbart arbetstagarna. Sunda och säkra arbetsplatser skapar bättre arbetsförhållanden för de anställda och minskar frånvaron med ökad produktivitet och förbättrad kvalitet som följd. Frågor om arbetsmiljön betraktas därför av rederierna som en självklar del av planeringen av verksamheten ombord.

Ett uttryck för de partsgemensamma ansträngningarna i syfte att skapa en tillfredsställande arbetsmiljö på fartyg är det arbete som bedrivs i Sjöfartens Arbetsmiljönämnd (SAN). SAN består av fyra ledamöter utsedda av Sveriges Redareförening och fyra ledamöter från de fackliga organisationerna. Nämnden är ett rådgivande organ med uppgift att främja arbetsmiljöverksamheten inom sjöfarten. Bland SAN:s uppgifter ingår att följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall och utvecklingen på arbetsmiljöområdet av intresse för såväl den inre som yttre miljön. SAN skall kunna ta initiativ till utbildning och informationsinsatser samt till särskilda undersökningar, forskningsprojekt och kontroller. Vidare skall SAN söka åstadkomma gemensamma riktlinjer och rutiner för samverkan mellan företagshälsovårdscentraler till vilka ombordanslutna finns anslutna, utfärda rekommendationer beträffande den praktiska tillämpningen av arbetsmiljöavtalet och hithörande verksamhet samt behandla frågor avseende statistik av intresse för arbetsmiljön.

Gällande från den 1 september 1995 har ett arbetsmiljöavtal träffats mellan Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet (tidigare Svenska Maskinbefälsförbundet), Svenska Sjöfolksförbundet och Tjänstemannaförbundet HTF. Arbetsmiljöavtalet reglerar arbetsmiljön på fartyg i frågor som inte omfattas av vad som föreskrivs i lag och författning och ger uttryck för en gemensam målsättning om god arbetsmiljö. Enligt arbetsmiljöavtalet skall arbetsgivaren anlägga en helhetssyn på arbetsmiljöfrågorna. Frågorna bör därför hanteras i linjeorganisationen av ansvariga chefer i samverkan med berörda anställda. Det poängteras att alla verksamheter

har behov av förebyggande arbetsmiljöinsatser, men att behoven också varierar mellan olika företag. Enligt avtalet åvilar det arbetsgivaren att vidta åtgärder för att förebygga att arbetstagarna utsätts för ohälsa eller olycksfall. Arbetsgivaren ansvarar därmed för att det finns tillgång till erforderliga resurser för det förebyggande arbetet och avgör behov och omfattning med beaktande av verksamhetens art, storlek och inriktning. I det förebyggande arbetet utgör företagsanpassad företagshälsovård en värdefull resurs. Enligt avtalet är det viktigt att rederierna och deras anställda ges möjligheter att erhålla en företagshälsovård som är anpassad till behoven i varje rederi. Man betonar därför att utformningen av företagshälsovården behöver ske med stor flexibilitet för att motsvara olika krav och behov. Arbetsmiljöavtalet innehåller också riktlinjer för det lokala arbetsmiljöarbetet. Bl.a. skall de lokala parterna överenskomma om inrättandet av ett samverkansorgan för handläggning av övergripande arbetsmiljö- och företagshälsovårdsfrågor. Sjöfartens Arbetsmiljönämnd (SAN) kan i sådana fall användas som rådgivande organ i det lokala arbetet.

Parternas gemensamma intresse av att skapa en tillfredsställande arbetsmiljö till sjöss, talar för ett minskat behov av detaljerade regler i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Arbetsmiljöavtalet kan i detta syfte i viss mån ersätta en detaljerad offentlig reglering. De större rederier som förbundit sig att följa avtalet har både resurser för och intresse av att upprätthålla en god arbetsmiljö. Alla fartyg eller rederier kommer dock inte att omfattas av arbetsmiljöavtalet eller har resurser att fullfölja avtalets intentioner. I deras verksamhet finns fortfarande ett behov av en mer utförlig offentlig reglering. Partsavtalen ersätter inte heller regler om myndigheternas (eller, efter bemyndiganden, klassificeringssällskapens) tillsyn av arbetsmiljön. Likaså måste det finnas författningsreglerade möjligheter för enskilda anställda (och skyddsombud) att inför en myndighet eller en överprövande instans påtala missförhållanden i fråga om arbetsmiljön ombord. Över huvud taget finns ett behov av klara regler om arbetsmiljön ombord, vilka den enskilde ombordanställda kan hänvisa till vid utövandet av sitt medinflytande på arbetsmiljöns utformning. Vidare måste vissa av de internationella konventioner som ratificerats av Sverige och de EG-direktiv som utfärdats i fråga om arbetsmiljön ombord på fartyg införlivas i svensk rätt genom författning.

Det är vår uppfattning att avtal om arbetsmiljön endast i begränsad utsträckning kan ersätta en reglering i lag eller annan författning. Ett visst utrymme bör finnas för att komplettera lagstiftningen med partsöverenskommelser. Lagen eller förordningen bör emellertid inte vara så allmänt hållen att den förlorar i tydlighet och fordrar mer utförliga tillämpningsföreskrifter eller partsavtal. Vi anser att den

reglering som finns i dag är på en sådan nivå och innehåller sådana generella bestämmelser om arbetsmiljön, att den fungerar väl som en ram för ytterligare föreskrifter eller för avtal mellan sjöarbetsmarknadens parter. Inom den ramen finns också utrymme för flexibla lösningar i fråga om arbetsmiljön anpassade till de individuella arbetsplatserna. Det sagda innebär att kopplingen mellan bestämmelser om fartygsarbete och arbetsmiljölagen bör finnas kvar. Fördelarna med detta är uppenbara. Många av de föreskrifter m.m. som gäller i land och som utarbetats av Arbetsmiljöverket kan också gälla vid fartygsarbete. Enligt uppgift från Sjöfartsverket torde merparten av Arbetsmiljöverkets föreskrifter utan vidare kunna tillämpas ombord på fartyg. Detta kan ske genom att Sjöfartsverket meddelar föreskrifter som sätter Arbetsmiljöverkets föreskrifter i kraft också på fartyg. Med samma reglering på fartyg som i land kan tidigare erfarenheter och praxis användas också när reglerna skall tillämpas på fartyg. Eftersom de flesta rederier också har en landorganisation, underlättar det för dem om bestämmelserna om arbetsplatserna i land och på fartyg i stora delar är desamma och dessutom meddelade i samma inbördes ordning.

Då vi nu förordar att kopplingen till arbetsmiljölagen skall bestå, bör våra överväganden i stället riktas på frågan om det är möjligt att göra arbetsmiljölagen tillämplig på fartygsarbete.

6.3 Kan arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete?

6.3.1 Problem med den nuvarande ordningen

Frågan är om inte de specialregler som alltjämt behövs för arbetsmiljön på fartyg trots allt kan meddelas inom ramen för att arbetsmiljölagen är tillämplig på fartygsarbete. Det finns enligt vår uppfattning mycket som talar för att det vore en bättre lösning än den nuvarande.

Arbetsmiljölagen har efter fartygssäkerhetslagens tillkomst ökat i omfång. Ett exempel på detta är införandet av sanktionsavgifter, som har medfört en fördubbling av antalet paragrafer i 8 kap. arbetsmiljölagen. Även i andra kapitel i arbetsmiljölagen har det efter hand tillkommit bestämmelser. Förutom bestämmelserna om sanktionsavgifter finns det nya bestämmelser om bl.a. internkontroll, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet och företagshälsövård. De flesta av de nya bestämmelserna är relevanta också för arbetsmiljön på fartyg. Om bestämmelserna förs in i fartygssäkerhetslagen, innebär det att kapitlet om arbetsmiljön ökar i omfång. Redan i dag upptar bestämmelserna om arbetsmiljön ett oproportionerligt stort

utrymme i fartygssäkerhetslagen, som trots allt skall behandla alla säkerhetsaspekter i fråga om sjöfart. Ytterligare arbetsmiljöbestämmelser skulle störa helhetsbilden av fartygssäkerhetslagen och medföra att lagen blir än mer otymplig och svåräst.

Det finns andra nackdelar med att reglera arbetsmiljön vid fartygsarbete i fartygssäkerhetslagen. Att fartygssäkerhetslagen inte har moderniserats i takt med arbetsmiljölagen, har inte berott på att det för sjöfarten har funnits skäl att hålla fast vid den gällande ordningen. Några sådana överväganden torde inte ha förekommit. Det finns inte några sakliga skäl varför inte fartygssäkerhetslagen ändrats i takt med att ändringar har gjorts i arbetsmiljölagen. Håller man kvar vid en fristående reglering av arbetsmiljön på fartyg, kvarstår risken för en liknande utveckling i framtiden.

6.3.2 Varför beslutade man att särreglera arbetsmiljön på fartyg?

Frågan om att ta in reglerna om arbetsmiljön på fartyg i arbetsmiljölagen behandlades vid fartygssäkerhetslagens tillkomst. När man stannade för att behålla särregleringen i den lag som reglerade sjösäkerheten gavs bl.a. följande argument (Fartygsmiljöutredningens slutbetänkande (Ds K 1982:3) Ny sjösäkerhetslag):

”Arbetsmiljölagen täcker ett stort och varierande fält, och dess bestämmelser är förhållandevis allmänt hållna och förutsätter i betydande utsträckning att särbestämmelser meddelas i tillämpningsföreskrifter. Det skulle allvarligt störa lagens uppställning och karaktär, om man försökte att infoga ett större antal specialregler för sjöfartens förhållanden i själva lagen. Av olika skäl, däribland värdet av att viktiga, internationellt i allmänhet godtagna regler erhåller den fasthet som ett lagstadgande innebär, bör många specialregler rörande sjöfarten meddelas i form av lag. En omständighet av betydelse är också fartygsbefälhavarens särskilda ställning, som inverkar i skilda sammanhang. Arbetsmiljöreglerna för sjöfarten bör därför meddelas i någon annan lag än den allmänna arbetsmiljölagen. Att som för närvarande låta dessa regler ingå i sjösäkerhetslagen, där de har många anknytningspunkter till lagens innehåll i övrigt, torde härvidlag vara en naturlig och lämplig lösning. Erfarenheterna av den nuvarande ordningen synes kunna betecknas som odelat goda” (del II s. 33 och 34).

Det framgår av propositionen (prop. 1987/88:3) om en ny fartygssäkerhetslag att regeringen biträdde fartygsmiljöutredningens slutsatser i denna del.

6.3.3 Skäl som talar för att göra arbetsmiljölagen tillämplig på fartygsarbete.

De särskilda förhållandena ombord på fartyg bör givetvis beaktas i lagstiftningen. Kraven på en tillfredsställande arbetsmiljö bör utformas så att hänsyn alltid tas till sjösäkerhetens krav. Också det förhållandet att fartygen kan befinna sig till sjöss under en längre och sammanhängande tid, ställer andra krav på personal- och sjukvårdsutrymmen samt på kost- och vattenhållning än de som bör gälla för arbetsplatser i land. Bestämmelserna om fartygsarbete bör kunna tillämpas även när fartygen befinner sig utanför svenskt territorialvatten. Vissa av bestämmelserna bör också kunna tillämpas på utländska fartyg.

Utvecklingen av den rättsliga regleringen av arbetsmiljön pekar i riktning mot alltmer likartade bestämmelser för arbetsmiljön på fartyg och i land. En hel del av de nya bestämmelserna i arbetsmiljölagen är resultatet av att EG-direktiv har införts i svensk arbetsmiljörätt. För det mesta gäller det som sägs i EG-direktiven också förhållandena på fartyg. T.ex. bör bestämmelserna om produktsäkerhet och produktkontroll vara desamma för produkter som används på fartyg som för produkter som används i land. Av samma skäl bör bemyndigandena för Sjöfartsverket att föreskriva om vissa register vara desamma som Arbetsmiljöverkets. Det finns vidare skäl att reglera internkontrollen, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten samt företagshälsovården på samma sätt vid fartygsarbete som vid annat arbete. Bestämmelser om sanktionsavgifter bör gälla vissa överträdelser oberoende av om de sker i land eller på fartyg. Skillnaderna mellan hur fartygsarbete och annat arbete skall regleras bör alltså vara färre nu än när fartygssäkerhetslagen trädde i kraft. Redan i dag finns det i arbetsmiljölagen regler som enbart tar sikte på vissa arbetsplatser, t.ex. i fråga om samordningsansvaret på byggarbetsplatser m.m. Att därtill ha ett mindre antal bestämmelser som endast gäller arbetsmiljön på fartyg kan knappast ses som någon större nackdel. Detsamma gäller bestämmelser som innebär att arbetsmiljölagen i vissa avseenden inte skall tillämpas på fartygsarbete.

Vi anser således att arbetsmiljölagen som huvudregel bör vara tillämplig på fartygsarbete. Det finns emellertid vissa bestämmelser som faller utanför ramarna för vad som i övrigt regleras i arbetsmiljölagen. De bestämmelserna bör även fortsättningsvis regleras i fartygssäkerhetslagen. Framför allt gäller det bestämmelser som tar sikte på befälhavarens särskilda ansvar för arbetsmiljön. Vidare gäller för fartyg speciella bestämmelser om utformningen av bostads- och sjukvårdsutrymmen ombord. Dessa bestämmelser anknyter till andra

bestämmelser i fartygssäkerhetslagen om hur ett fartyg skall vara konstruerat och utrustat. Dessutom är befälhavaren skyddsansvarig i dessa avseenden. Tillsynen av arbetsmiljön bör regleras i fartygssäkerhetslagen så att den lagen omfattar all tillsyn av fartygen. Slutligen bör vissa bestämmelser om skyddsombud och skyddskommittéer regleras i fartygssäkerhetslagen.

I övrigt bör alltså arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete. De ändringar som behövs i den lagen är inte särskilt stora. Bl.a. behövs en bestämmelse som anger att en redare har skyldigheter för arbetsmiljön ombord på fartyg även när arbetet utförs av någon som inte är anställd av redaren. Samordningen av skyddsansvaret fordrar viss särreglering, som kan meddelas inom arbetsmiljölagens ramar. Detsamma gäller andra enstaka frågor, t.ex. att arbetsmiljön vid fartygsarbete skall vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav eller att tidsfristerna för skyddsombudets väckande av talan skall vara mer tilltagna vid fartygsarbete.

6.3.4 Lösning på problemet att arbetsmiljön kommer att regleras i två lagar

De flesta bestämmelser som gäller arbetsmiljön på fartyg kommer med vårt förslag att finnas i arbetsmiljölagen. Bl.a. skall bemyndiganden för Sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om arbetsmiljön samt bestämmelserna om redarens och annan arbetsgivarens skyddsansvar finnas i den lagen. Fartygssäkerhetslagen kommer att innehålla specialregler som gäller enstaka och lätt identifierbara frågor. Bl.a. skall befälhavarens skyddsansvar och tillsynen regleras enbart i fartygssäkerhetslagen. Att det i fartygssäkerhetslagen finns specialregler i vissa avseenden skall tydligt framgå av arbetsmiljölagen. T.ex. bör det anges i 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen, att bestämmelser om befälhavarens skyddsansvar finns i fartygssäkerhetslagen. På motsvarande sätt bör det anges i 7 kap. 1 § arbetsmiljölagen, att tillsynen på fartyg sker genom bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen. När reglerna i fartygssäkerhetslagen har en direkt anknytning till enskilda bestämmelser i arbetsmiljölagen, bör var och en av bestämmelserna hänvisa till fartygssäkerhetslagen. Hänvisningarna kan gälla t.ex. frågor om utseende av skyddsombud och om skyddsombudens stoppningsrätt, vilka även fortsättningsvis bör regleras i fartygssäkerhetslagen.

Vi bedömer att denna lösning underlättar för den som skall läsa de lagar som gäller arbetsmiljön på fartyg. Tydliga hänvisningar innebär att det i princip inte blir svårare att följa bestämmelserna än om de finns i en och samma lag. Lösningen underlättar också för det fortsatta

lagstiftningsarbetet. De tydliga hänvisningarna borgar för att sjöfartens särskilda förhållanden kommer att beaktas när bestämmelser i arbetsmiljölagen skall ändras. Sammantaget gör vi bedömningen att fördelarna med denna lagtekniska lösning klart överväger eventuella nackdelar.

6.4 Arbetsmiljölagens tillämpningsområde m.m.

Fartygsarbete skall inte längre undantas från arbetsmiljölagen. Det finns inte någon anledning att i lagen göra skillnad mellan arbete på örlogsfartyg och annat fartygsarbete. Alltjämt skall emellertid gälla att särskilda föreskrifter får meddelas för örlogsfartyg som avviker från vad som sägs i lagen.

Vid fartygsarbete skall det som sägs i arbetsmiljölagen om Arbetsmiljöverket i stället gälla Sjöfartsverket. Detta skall framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen.

Redaren bör ha ett övergripande skyddsansvar på fartyg. Han eller hon bör vara skyddsansvarig även i förhållande till andra än de egna arbetstagarna. Av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen skall det därför framgå att det som i lagen sägs om arbetsgivare också skall gälla redaren, även då arbetet utförs av någon annan än dennes anställda. Befälhavarens skyddsansvar vid fartygsarbete bör regleras i fartygssäkerhetslagen. Även detta bör framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen.

Arbetsmiljölagen gäller på svenska arbetsplatser. Lagens tillämpningsområde är därmed inte lika vidsträckt som fartygssäkerhetslagens. Att arbetsmiljöbestämmelserna skall gälla fartygsarbete på svenska fartyg utanför det svenska sjöterritoriet, skall framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen. Vissa av bestämmelserna skall gälla utländska fartyg som används till sjöfart inom det svenska sjöterritoriet. Detta skall anges i fartygssäkerhetslagen.

6.4.1 Tillämpningsområdet

Av 1 kap. 4 § arbetsmiljölagen framgår att lagen inte gäller fartygsarbete som avser andra fartyg än örlogsfartyg. Vi förordar att arbetsmiljölagen bör gälla alla fartyg. Det finns enligt vår uppfattning ingen anledning att i lagen göra skillnad på örlogsfartyg och andra fartyg. Det betyder inte att arbetsmiljölagen kommer att tillämpas fullt

ut på örlogsfartyg. Precis som i dag finns det skäl att reglera arbetsmiljön annorlunda på örlogsfartyg än på fartyg i handelsflottan. Med stöd av bemyndiganden i 1 kap. 5 § arbetsmiljölagen kan Sjöfartsverket i föreskrifter meddela regler om örlogsfartyg som avviker från arbetsmiljölagens. Denna möjlighet bör finnas kvar även fortsättningsvis.

6.4.2 En allmän bestämmelse i arbetsmiljölagen om redarens och befälhavarens skyldigheter

Det framgår av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen att lagen i första hand gäller förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare, men att det i bl.a. 3 kap. arbetsmiljölagen finns bestämmelser om skyldigheter i vissa avseenden för andra personer. Vid fartygsarbete har redaren en speciell ställning. Vårt förslag innebär ingen ändring i det avseendet. I förhållande till sina anställda skall redaren ha ett arbetsgivaransvar. Som deras arbetsgivare skall redaren svara för att arbetsmiljön är tillfredsställande enligt vad som sägs i bl.a. 3 kap. arbetsmiljölagen. Redaren bör emellertid ha ett sådant övergripande ansvar ombord på fartyg att det som sägs om hans eller hennes ansvar gentemot de anställda också skall gälla gentemot andra som utför fartygsarbete. Gentemot dessa tar redaren inte över arbetsgivaransvaret men skall i lagen ha samma ansvar som arbetsgivaren. Vem av dem som i praktiken kommer att ha ansvaret för enskilda moment i arbetsmiljöarbetet får lösas genom bestämmelserna om samordning av skyddsansvaret (3 kap. 7 § arbetsmiljölagen). Redarens särskilda ställning bör framgå redan av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen. Där bör finnas en bestämmelse som anger att det som sägs om arbetsgivare också bör gälla redaren, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren. Av samma bestämmelse bör – precis som i fartygssäkerhetslagen – framgå att med redaren skall likställas den som i redarens ställe har befattning med fartyget. På det sättet kommer skyddsansvaret alltid att falla på den som i realiteten är ansvarig för fartygets drift.

Även befälhavaren har ett ”arbetsgivaransvar” för arbetsmiljön. I viss mån är befälhavarens skyldigheter desamma som redarens. Vi anser inte att befälhavarens skyddsansvar skall regleras i arbetsmiljölagen. Befälhavarens arbetsmiljöansvar är så intimt kopplat till hans eller hennes befattning ombord och till de övriga skyldigheter i fråga om fartygets säkerhet som följer därmed, att ansvaret även fortsättningsvis bör regleras i fartygssäkerhetslagen. Dessutom kommer vissa av de arbetsmiljökrav som befälhavaren skall ansvara för att

regleras i fartygssäkerhetslagen. Det bör framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen att befälhavarens skyldigheter regleras i fartygssäkerhetslagen. Befälhavarens skyddsansvar skall omfatta vissa frågor som i övrigt regleras i arbetsmiljölagen. I fartygssäkerhetslagen måste man då ange att det som sägs i arbetsmiljölagen om redarens/arbetsgivarens skyldigheter i dessa avseenden också skall gälla befälhavaren.

6.4.3 Om föreskrivande myndighet m.m.

Enligt 7 kap. 1 § andra stycket arbetsmiljölagen gäller det som sägs om Arbetsmiljöverket i stället Sjöfartsverket när lagen tillämpas på örlogsfartyg. Det innebär bl.a. att Sjöfartsverket utfärdar de föreskrifter som gäller för örlogsfartygen och att verket svarar för tillsynen av fartygen. Att detsamma gäller för andra fartyg än örlogsfartyg framgår av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen.

Vi anser att den föreskrivande myndigheten i fråga om allt fartygsarbete skall vara Sjöfartsverket. Det som sägs i arbetsmiljölagen om Arbetsmiljöverket skall i stället gälla Sjöfartsverket när fråga är om fartygsarbete. Detta bör framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen.

6.4.4 Svenska fartyg utanför sjöterritoriet och utländska fartyg

Arbetsmiljölagen är – till skillnad från fartygssäkerhetslagen – tillämplig enbart på svenska arbetsplatser. Bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg bör omfatta svenska fartyg även när de befinner sig utanför svenskt territorialvatten. Detta bör anges i 1 kap. arbetsmiljölagen. Vissa bestämmelser bör också gälla utländska fartyg som befinner sig inom det svenska territorialvatten. Detta måste på något sätt uttryckas i lag, t.ex. i form av bemyndiganden för regeringen att bestämma vilka av lagrummen som skall tillämpas på utländska fartyg. Vi anser att det är lämpligt att dessa bemyndiganden finns kvar i fartygssäkerhetslagen. Det måste då finnas en bestämmelse i 1 kap. arbetsmiljölagen som anger att lagens tillämpning på utländska fartyg regleras i fartygssäkerhetslagen.

6.5 Arbetsmiljöns beskaffenhet m.m.

Bestämmelser om bostads- och fritidsutrymmen m.m. samt om kost och vatten ombord skall finnas kvar i fartygssäkerhetslagen. I övrigt skall arbetsmiljöns beskaffenhet på fartyg regleras i 2 kap. arbetsmiljölagen.

Det behövs enbart ett fåtal tillägg till 2 kap. arbetsmiljölagen, för att anpassa kapitlet till fartygsarbete. I 1 § skall det anges att arbetsmiljön på fartyg skall vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav. Vidare skall enligt 7 § personlig skyddsutrustning på fartyg i första hand tillhandahållas av redaren.

6.5.1 Behovet av att ändra bestämmelserna i 2 kap. arbetsmiljölagen för att de skall kunna tillämpas på fartygsarbete.

2 kap. 1 § arbetsmiljölagen har under 1990-talet arbetats om så att det klarare framgår att arbetstagarna skall ges möjlighet att medverka i utformningen av den egna arbetssituationen samt i förändrings- och utvecklingsarbete som rör det egna arbetet. Av paragrafens nuvarande lydelse framgår vidare att det skall eftersträvas dels att arbetet ger möjligheter till variation, social kontakt och samarbete samt till sammanhang mellan enskilda arbetsuppgifter, dels att arbetsförhållandena ger möjligheter till personlig och yrkesmässig utveckling liksom till självbestämmande och yrkesmässigt ansvar. Enligt den nya lydelsen av 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen skall också teknik, arbetsorganisation och arbetsinnehåll vara utformade så att arbetstagaren inte utsätts för fysiska eller psykiska belastningar som kan medföra ohälsa eller olycksfall. Även löneformer och förläggning av arbetstider skall då beaktas. Likaså skall starkt styrt eller bundet arbete undvikas eller begränsas. Har man grundad anledning att anta att arbetet ger eller kommer att ge upphov till en belastning som är skadlig, så skall utformningen av arbetet ändras.

Jämförd med fartygssäkerhetslagen finns det alltså i arbetsmiljölagen en klarare definierad målsättning att arbetsmiljön skall utformas efter de anställdas behov och att allt som berör de anställda skall inrättas så att de inte utsätts för risk för ohälsa eller olycksfall. Den nya utformningen av 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen betonar ytterligare den enskilde arbetstagarens möjlighet att påverka sin egen arbetssituation. Lagrummet synes vara mer i överensstämmelse med gällande EG-direktiv om arbetsmiljön än vad nuvarande 6 kap. 1 § fartygs-

säkerhetslagen är. Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet¹ tillämpas på all verksamhet, såväl privat som offentlig och omfattar därför också sjöfarten. I artikel 6 i direktivet sägs om arbetsgivarens allmänna skyldigheter bl.a. att han eller hon skall vidta tillräckliga åtgärder till skydd för arbetstagarnas säkerhet och hälsa, inbegripet förebyggande av risker i arbetet. Arbetsgivaren skall då bl.a. anpassa arbetet till den enskilde, i synnerhet vad gäller utformningen av arbetsplatser, val av arbetsutrustning och val av arbets- och produktionsmetoder, med avsikt att framförallt reducera monotont arbete och arbete med fastställt ackord och minska effekterna av sådant arbete på hälsan. Av artikel 11 framgår att arbetsgivarna skall inhämta synpunkter från arbetstagarna och/eller deras representanter och låta dem delta i diskussioner om alla frågor som gäller säkerhet och hälsa på arbetsplatsen.

Vi bedömer att 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen endast i ett avseende bör ändras för att kunna tillämpas på fartygsarbete. Vid fartygsarbete måste arbetsmiljön vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav. Det får sägas vara ett oeftergivligt krav att detta står uttryckt i den grundläggande arbetsmiljöbestämmelsen. En grundbestämmelse om arbetsmiljön på fartyg bör enligt vår uppfattning gälla såväl svenska som utländska fartyg. Det är dock tillräckligt att bestämmelsens första stycke görs tillämpligt på utländska fartyg.

Av 2 kap. 4 § första stycket arbetsmiljölagen framgår att luft-, ljud- och ljusförhållanden och övriga arbetshygieniska förhållanden skall vara tillfredsställande. I fartygssäkerhetslagen nämns särskilt vibrationer, eftersom vibrationerna och begränsningen därav är av stor betydelse ombord på ett fartyg. Vi föreslår att 2 kap. 4 § första stycket arbetsmiljölagen utformas på samma sätt som 6 kap. 3 § första stycket i den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Däremot är det inte lika motiverat att på motsvarande sätt föreslå ändringar i 2 kap. 4 § andra stycket arbetsmiljölagen. Enligt den bestämmelsen skall betryggande skyddsåtgärder vidtas mot skada genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande. I motsvarande bestämmelse i fartygssäkerhetslagen finns ett tillägg för väder och sjö. Vi menar att det är en självklarhet att man på fartyg skall vidta betryggande skyddsåtgärder mot skada genom väder eller sjö, utan att fördens skull det måste sägas i lagen. Dessutom finns krav på sådana skyddsåtgärder inbegripna dels i de övriga faktorer som anges i bestämmelsen, dels i de krav som gäller i fråga om hur ett fartyg skall vara konstruerat och i

¹ EGT L 183, 29.06.1989 s. 1 (Celex 31989L0391)

kravet att arbetsmiljön på ett fartyg skall vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav. Det angivna tillägget kan därför utgå.

I 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen finns en bestämmelse om personlig skyddsutrustning, där det sägs att sådan utrustning skall tillhandahållas genom arbetsgivarens försorg. Redaren bör tillhandahålla sådan utrustning på fartyg, om inte en annan arbetsgivare påtagit sig detta. Det bör framgå genom ett tillägg till 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen.

6.5.2 Bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet som bör finnas i fartygssäkerhetslagen

Det finns bestämmelser om arbetsmiljöns utformning på fartyg som är så speciella för just den arbetsplatsen, att de inte bör finnas i arbetsmiljölagen. I 6 kap. 7–9 §§ i den nuvarande fartygssäkerhetslagen finns särskilda krav i fråga om bostads- och fritidsmiljön, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall och sjukdom samt i fråga om kost och vatten. Kraven är föranledda av att fartyg ofta befinner sig borta från hemmahamnen längre tider och måste därför utformas för att tillgodose en del behov som inte behövs på en arbetsplats i land.

Vi menar att dessa bestämmelser har sin naturliga plats i fartygssäkerhetslagen, eftersom de i viss mån berör dels hur ett fartyg skall vara konstruerat eller utrustat, dels säkerhetsfrågor som omfattar även andra som vistas ombord på ett fartyg (passagerare). Bestämmelsen bör tas upp i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. I arbetsmiljölagen bör det finnas en hänvisning som anger att särskilda bestämmelser i detta avseende finns i fartygssäkerhetslagen. Det arbetsmiljörättsliga ansvaret för att den standard som anges i 6 kap. 7–9 §§ fartygssäkerhetslagen upprätthålls, åvilar i dag befälhavaren. Så bör det vara även i fortsättningen. Som framgår av vad vi tidigare har sagt, bör också befälhavarens skyddsansvar regleras i fartygssäkerhetslagen.

6.6 Överväganden i fråga om de allmänna skyldigheterna

Bestämmelserna i 3 kap. arbetsmiljölagen bör också gälla vid fartygsarbete. Nytt på fartyg i förhållande till i dag blir då att redaren och – i den mån fartygsarbete utförs av någon som inte är anställd av redaren – andra arbetsgivare skall vara skyldiga att utöva internkontroll samt tillse att kraven på arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård möts i den utsträckning som anges i 3 kap. arbetsmiljölagen. Även befälhavaren skall vara skyddsansvarig beträffande internkontrollen, vilket skall framgå av 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen.

Samordningsansvaret vid fartygsarbete fordrar vissa specialbestämmelser. Det skall anges i 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen att redaren är samordningsansvarig ombord på fartyg. Har fartyget tagits in på ett varv i Sverige, skall samordningsansvaret åvila den som svarar för varvsdriften. Vid lastning och lossning i svensk hamn, skall samordningsansvaret för det arbetet åvila den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Vad gäller möjligheten att överlåta samordningsansvaret vid fartygsarbete, föreslår vi en annorlunda reglering än den nuvarande. I samtliga fall skall det vara möjligt att överlåta samordningsansvaret till någon annan som bedriver arbete på arbetsstället, utan att detta fordrar en myndighets godkännande.

6.6.1 Arbetsgivaransvaret

Vi har i avsnitt 6.4.2 funnit att fördelningen av skyddsansvaret på fartyg fortsättningsvis bör vara densamma som i dag och att detta bör komma till uttryck genom bestämmelser i 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen. Där skall det framgå att det som sägs om arbetsgivare också gäller redaren, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren, samt att befälhavarens skyldigheter för arbetsmiljön regleras i fartygssäkerhetslagen. I den mån befälhavaren skall dela redarens eller arbetsgivarens ansvar i frågor som omfattas av 3 kap. arbetsmiljölagen, kommer det att anges i fartygssäkerhetslagen. Det behövs därmed inga ändringar i 3 kap. arbetsmiljölagen för att skyddsansvaret på fartyg skall fördelas på samma sätt som i dag.

Vad som här övervägs är frågan om bestämmelserna om internkontroll, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt om företagshälsovård – vilka i dag inte motsvaras av regler i

fartygssäkerhetslagen – skall gälla också fartygsarbete. Vidare överväger vi behovet av ändringar i bestämmelsen i 3 kap. 6 § arbetsmiljölagen för att den bestämmelsen skall kunna gälla fartygsarbete. Slutligen bedömer vi omfattningen av befälhavarens skyddsansvar, vilket alltså skall regleras i fartygssäkerhetslagen.

6.6.2 Internkontroll

Vi har i avsnitt 5.6.2 konstaterat att det av 7 kap. 2 § i den nuvarande fartygssäkerhetslagen följer att redaren och befälhavaren skall vidta sådana åtgärder som omfattas av kraven på internkontroll. Redaren är också enligt arbetsmiljöavtalet skyldig att utöva internkontroll. Vad som sägs i 3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen är ett förtydligande av denna reglering. Lagrummet uttrycker också på ett bättre sätt de krav på internkontroll som kan anses följa av EG-direktiv och av ISM-koden.

I artikel 6 i direktivet 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet sägs om arbetsgivarens allmänna skyldigheter bl.a. att han eller hon skall utveckla en enhetlig övergripande policy för det förebyggande arbetet, vilken omfattar teknik, arbetsorganisation, arbetsbetingelser, sociala relationer och påverkan från faktorer i arbetsmiljön. Arbetsgivaren skall utvärdera riskerna för arbetstagarnas säkerhet och hälsa och skall, som följd av denna utvärdering, vid behov vidta förebyggande åtgärder. Han eller hon skall också se till att de arbets- och produktionsmetoder, som tillämpas av arbetsgivaren integreras i all verksamhet och på alla nivåer inom företaget och/eller verksamheten.

När ett fartyg omfattas av ISM-koden har dess redare skyldigheter enligt koden som inbegriper att utöva internkontroll. Företagen (rederierna) bör enligt ISM-koden utarbeta ett säkerhetsorganisationssystem som innehåller bl.a. en policy för säkerhets- och miljöskyddsfrågor samt rutiner för internkontroller och översyn av organisationen. Säkerhets- och miljöskyddspolicyn skall beskriva hur företaget skall uppnå angivna målsättningar att säkerställa sjösäkerheten, förhindra att människor skadas eller omkommer samt undvika skador på miljön och på egendom. Policyn skall genomföras på alla nivåer inom organisationen, såväl i land som till sjöss. Företaget har ett övergripande ansvar även för resurs- och personalfrågor.

Vi anser att fartygsarbete inte skall vara undantaget från 3 kap. 2 a § första och andra styckena arbetsmiljölagen. Därför krävs en redaktionell ändring i första stycket. Det sägs där bl.a. att arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön *uppfyller kraven i denna lag och i*

föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vi har valt att reglera några frågor om arbetsmiljön i fartygssäkerhetslagen. Dessa bör också omfattas av skyldigheterna att utöva internkontroll. Vi förordar därför att första meningen i bestämmelsen fortsättningsvis ges lydelsen att ”arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö”. Det övergripande ansvaret för internkontrollen bör vila på företagsledningen, vilken i fråga om fartygsarbete är redaren och – i förekommande fall – andra arbetsgivare för dem som utför fartygsarbete. Eftersom befälhavaren i dag har ett skyddsansvar enligt 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen, är det rimligt att han eller hon också skall vara delaktig i ansvaret för internkontrollen. Det bör ankomma på redaren att inom ramen för sitt samordningsansvar avgöra hur arbetet med internkontrollen bör fördelas mellan de skyddsansvariga.

6.6.3 Arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet

Av 7 kap. 4 § i den nuvarande fartygssäkerhetslagen framgår att redaren skall ta hänsyn till en arbetstagares särskilda förutsättningar för arbetet. Vad som sägs om redaren gäller i det sammanhanget också annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete. Enligt motsvarande bestämmelse i 3 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen skall arbetsgivaren genom att anpassa arbetsförhållandena eller vidta annan lämplig åtgärd ta hänsyn till arbetstagarens särskilda förutsättningar för arbetet. Där sägs också att arbetsgivaren vid arbetets planläggning och anordnande skall beakta att människors förutsättningar att utföra arbetsuppgifter är olika. 3 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen markerar bättre än bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen kravet på en arbetsanpassning för redan anställda.

Regleringen i 3 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen bör gälla också fartygsarbete. I och för sig måste det ombord på fartyg finnas gränser för hur långt redaren skall behöva sträcka sig för att anpassa arbetsmiljön för den enskilde arbetstagaren. Avsikten med 3 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen är emellertid inte att generellt kräva att varje arbetsplats och varje arbetsuppgift anpassas till varje enskild individ. När bestämmelsen fick sin nuvarande lydelse uppgav föredragande statsrådet (prop. 1990/91:140 s. 136 ff.) att det i vissa fall i stället kan vara en bättre lösning att först undersöka om inte arbetstagaren, inom ramen för anställningen, kan beredas en mer lämplig sysselsättning enligt regler i lagen (1982:80) om anställnings-

skydd. Även om ett enskilt ärende kan lösas genom omplacering, är det dock viktigt att åtgärder vidtas i arbetsmiljön eftersom arbetsmiljöanpassningen bör kunna få långsiktiga förebyggande effekter för övriga arbetstagare.

I och med att 3 kap. 2 a § första och andra styckena samt 3 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen bör tillämpas på fartygsarbete, finns det ingen anledning att undanta fartygsarbete från bestämmelsen om arbetsanpassnings- och rehabiliteringsåtgärder. Den skyddsansvarige för arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten vid fartygsarbete bör vara antingen redaren eller en annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete. Det som sägs i avsnitt 5.6.3 om verksamhetens utformning bör också gälla när fråga är om rehabilitering av dem som arbetar på fartyg.

6.6.4 Företagshälsovård

Bestämmelser om internkontroll samt arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet ställer stora krav på den skyddsansvarige att planera och genomföra arbetsmiljöarbetet. Det krävs att arbetsgivaren är uppmärksam på tidiga varningssignaler vad gäller risker för ohälsa och olycksfall och att han eller hon på ett tidigt stadium kan sätta in de åtgärder som behövs. För att kunna kartlägga, bedöma behov av och genomföra de fordrade åtgärderna krävs ibland att den skyddsansvarige får stöd av en utomstående expertresurs. Genom sin förtrogenhet med arbetsplatserna och sin breda kompetens har företagshälsovården blivit den resurs som generellt sett har de bästa möjligheterna att vara detta stöd.

Fartygssäkerhetslagen innehåller inga bestämmelser motsvarande 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen om företagshälsovård. I EG-direktivet 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet finns krav på skydds- och förebyggande åtgärder som också gäller ombord på fartyg. Av artikel 7.3 framgår att i situationer där skydds- och förebyggande verksamhet inte kan organiseras på grund av brist på kompetent personal i företaget och/eller verksamheten skall arbetsgivaren anlita sakkunnig hjälp utifrån. Denna hjälp skall enligt artikel 7.5 ha tillräckliga kunskaper samt personella och professionella resurser. I arbetsmiljöavtalet anges att företagsanpassad företagshälsovård utgör en värdefull resurs i den förebyggande arbetet på fartyg. Enligt 3 § i avtalet skall arbetsgivaren och de anställda ombord och i land samverka för att uppnå en väl fungerande företagshälsovård i rederiet. Enligt avtalsbestämmelsen skall målsättningen vara att företagshälsovården utifrån ett helhetsperspektiv främst skall syssla

med förebyggande hälsovård, viss sjukvård och rehabiliteringsverksamhet. I företagshälsovårdens roll ingår att medverka till att sunda och säkra arbetsförhållanden skapas inte minst i samband med större förändringar i företaget. Arbetsmiljövtalet har stor spännvidd och omfattar en övervägande majoritet av de svenska rederierna och deras anställda. Det väsentligaste skälet till att bestämmelser om företagshälsovård inte infördes i fartygssäkerhetslagen redan år 1988 är därmed undanröjt. När nu fartygsarbetet i stället skall regleras i arbetsmiljölagen, finns det alltså inte längre skäl att undanta fartygsarbete från bestämmelsen om företagshälsovård i 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen. Bestämmelsen innebär att redaren eller annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete skall anordna företagshälsovård på varje fartyg när det är nödvändigt.

I andra stycket i 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen definieras företagshälsovård som en oberoende expertresurs inom områdena arbetsmiljö och rehabilitering som särskilt skall arbeta för att förebygga och undanröja hälsorisker på arbetsplatser samt ha kompetens att identifiera och beskriva sambanden mellan arbetsmiljö, organisation, produktivitet och hälsa. Den definitionen stämmer väl överens med det som anges som företagshälsovårdens syften enligt arbetsmiljövtalet. Definitionen är dessutom så allmänt hållen att den inte inverkar på det enskilda rederiets möjlighet att få tillgång till en för dennes verksamhet särskild anpassad företagshälsovård.

Något som har förts på tal under utredningens gång är om företagshälsovårdscentralerna har den specialkompetens som krävs för att uppnå full insikt om arbetsmiljön på ett fartyg. Såvitt framkommit finns det i dag inga företagshälsovårdscentraler som enbart är kontrakterade av rederier, utan de är också anslutna till arbetsplatser i land. Detsamma gäller de läkare som är anslutna till företagshälsovårdscentralerna. Det har vid sammanträffanden med representanter för de fackliga organisationerna påpekats, att läkares kunskaper om vad som krävs för att arbeta till sjöss inte alltid är tillräcklig. Något som har förekommit är, att den som bedömts vara arbetsoförmögen på fartyg (loss of licence) har av läkare ansetts vara frisk och därför inte kunnat få ett sjukintyg. Vissa av de tillfrågade representanterna för de fackliga organisationerna har ansett att endast de läkare som besitter särskilda kunskaper om fartygsarbete bör få delta i företagshälsovården på fartyg och utfärda läkarintyg för ombordanställda. Man har gjort gällande att förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk bör ändras så att enbart läkare med specialistkunskaper får utfärda läkarintygen. Enligt 2 § i förordningen får läkarintyg för sjöfolk utfärdas av den som är behörig att här utöva läkaryrket. Frågan om att ändra i förordningen om läkarintyg för sjöfolk ligger utanför vårt utredningsuppdrag och bör –

om det finns behov därav – utredas i ett annat sammanhang. I övrigt bör det ankomma på rederierna och de fackliga organisationerna att se till att den företagshälsovård som det enskilda företaget ansluter sig till, erbjuder den kunskap som behövs i fråga om arbetsmiljön på fartyg och om de ombordanställdas förhållanden där.

6.6.5 Samordningsansvaret

Av 7 kap. 6 § första stycket i den nuvarande fartygssäkerhetslagen framgår att redaren är samordningsansvarig på ett fartyg i fråga om åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall. Den arbetsgivare som ansvarar för varvsdriften är enligt andra stycket samordningsansvarig när ett fartyg tagits in på ett varv i Sverige. Enligt tredje stycket åvilar ansvaret för samordning av skyddsåtgärder, som påkallas av att fartyget är under lastning och lossning i en svensk hamn, den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Redarens ansvar enligt första stycket kan inte överlåtas på någon annan. I de fall som anges i andra och tredje styckena kan ansvaret överlåtas endast på redaren. Att överlåta ansvaret enligt andra stycket fordrar dessutom myndighetsmedgivande.

Samordningsansvaret på fartyg bör fortsättningsvis regleras i arbetsmiljölagen. Det är särskilt viktigt med klara regler om vem som skall vara samordningsansvarig vid fartygsarbete. Regleringen i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen bör därför föras över till 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen. Enligt den paragrafen kan samordningsansvaret överlåtas på någon annan som driver verksamhet på arbetsstället. Frågan är om det verkligen finns ett behov av en avvikande regel om att överlåta samordningsansvaret vid fartygsarbete. I praktiken torde det ytterst sällan bli aktuellt att redaren eller den som i lagen likställs med redaren överlåter samordningsansvaret på fartyg på någon annan. Skulle en sådan överlåtelse ändå ske och till någon som inte är lämplig för uppdraget, har Sjöfartsverket möjligheter att ingripa genom förelägganden. Också det särskilda samordningsansvaret när fartyget är på ett svenskt varv bör kunna överlåtas på redaren eller – om detta i vissa undantagsfall blir aktuellt – på någon annan som driver verksamhet på fartyget. Enligt vår uppfattning bör det inte vara en myndighetsuppgift att lämna medgivande till att samordningsansvaret överlåts på detta sätt. Vid lastning och lossning bör det också finnas en möjlighet att överlåta samordningsansvaret på någon annan än den är ansvarig för detta arbete. T.ex. kan det vara ändamålsenligt att föra över ansvaret till den hamnansvarige.

För att 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen skall kunna tillämpas på fartygsarbete, fordras således vissa begränsade ändringar i paragrafen. Man

bör i lagen peka ut vem som i *första hand* är samordningsansvarig för de ovan nämnda arbetsmomenten. Vidare bör bestämmelsen om att samordningsansvaret kan överlåtas till någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället kompletteras, så att det där framgår att ansvaret vid lastning och lossning också kan överlåtas på den hamnansvarige. Det som sägs i 3 kap. 7 § tredje stycket arbetsmiljölagen om samordningsansvarets innebörd, kan utan ändring tillämpas på fartygsarbete.

6.6.6 Befälhavarens skyddsansvar

Vi förordar att vissa bestämmelser om arbetsmiljön skall stå kvar i fartygssäkerhetslagen. Med bland dessa är bestämmelserna om befälhavarens skyddsansvar.

Befälhavarens skyddsansvar skall i princip vara lika omfattande som i dag. Inom hans eller hennes ansvarsområde ligger frågor om bostads- och fritidsmiljö, hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten för de ombordanställda. Detta är frågor som i dag regleras i 6 kap. 7–9 §§ fartygssäkerhetslagen. I den nya fartygssäkerhetslagen kommer de att regleras i 4 kap. Detsamma gäller bestämmelsen som anger den nedre åldersgränsen för fartygsarbete som utförs av den som inte är arbetstagare. Enligt 6 kap. 10 a § fartygssäkerhetslagen skall befälhavaren se till att ingen anlitas till eller utför fartygsarbete före 16 års ålder och inte heller före avslutad skolgång. Den som har fyllt 13 år får ändå utföra lättare arbete på fiskefartyg. Denna bestämmelse, liksom en bestämmelse som anger att befälhavaren skall se till att ingen minderårig anlitas till eller utför fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall eller för överansträngning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling, bör tas upp i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen.

Befälhavaren skall också dela skyddsansvaret med redaren och – i förekommande fall – en annan arbetsgivare i vissa frågor. Det gäller sådana frågor där skyddsansvaret regleras i 3 kap. 2, 2 a första och andra styckena och 3 §§ arbetsmiljölagen. Skyldigheterna för de skyddsansvariga enligt dessa lagrum avser bl.a. internkontroll och anpassning av arbetsförhållandena m.m. till de ombordanställdas särskilda förutsättningar för arbetet. Det är en nyhet i förhållande till gällande rätt att befälhavarens skyddsansvar skall omfatta internkontrollen och de arbetsanpassningsfrågor som avses i 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen. Vi anser att det är rimligt att befälhavaren har del av skyddsansvaret i dessa frågor, eftersom han eller hon är den som har

störst möjlighet att övervaka att detta ansvar efterlevs på fartyget. Trots att skyddsansvaret i övrigt regleras i arbetsmiljölagen, skall befälhavarens skyldigheter i denna del framgå av 4 kap. i den nya fartygs-säkerhetslagen. Där skall anges vilka bestämmelser i arbetsmiljölagen, som omfattas av befälhavarens skyddsansvar.

6.6.7 Skyldigheter för dem som utför fartygsarbete

Av artikel 13 i EG-direktivet 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet framgår att det åligger varje arbetstagare att så långt möjligt sörja för sin egen och andra personers säkerhet och hälsa, i den mån de påverkas av hans handlingar eller förtroendeuppdrag i arbetet, i enlighet med hans utbildning och arbetsgivarens instruktioner. Vidare skall arbetstagarna samarbeta med arbetsgivaren och/eller med arbetstagarna med särskilt ansvar för skyddsfrågor så långt det är nödvändigt för att fullgöra de uppgifter och uppfylla de krav som åläggs eller ställs av den behöriga arbetsmiljöansvariga myndigheten. Det som sägs i EG-direktivet motsvaras av skyldigheten för arbetstagarna enligt 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen att medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

Det är naturligt att de ombordanställdas skyldigheter regleras i 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen. Det finns inget behov av att begränsa lagrummets tillämplighet på fartygsarbete till att endast gälla de ombordanställda. I och för sig kan andra som utför fartygsarbete än de ombordanställda knappast åläggas att ta en aktiv del i allt arbetsmiljöarbete ombord på fartyg. Endast de ombordanställda lär ha ett intresse av att delta i planeringen och genomförandet av andra arbetsmiljöfrågor än de som gäller det egna arbetet. Trots detta bör inte andra som utför fartygsarbete ställas utanför bestämmelsen, eftersom det kan finnas enskilda frågor av mer övergripande karaktär som de bör ta en aktiv del av. 3 kap. 4 § arbetsmiljölagen bör utan ändringar gälla fartygsarbete.

6.6.8 Tillverkarnas m.fl. ansvar (produktsäkerhet)

De skillnader som i dag finns mellan produktsäkerhetsbestämmelserna i 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen och 7 kap. 11 och 12 §§ fartygs-säkerhetslagen beror dels på att bestämmelserna i arbetsmiljölagen anpassats till direktivet om inbördes anpassning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner, det s.k. maskindirektivet (98/37/EG), dels på

att nya bestämmelser om produktkontroll i 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen förutsätter en utförligare reglering i fråga om produktinformationen.

Enligt maskindirektivet skall medlemsstaterna se till att alla lämpliga åtgärder vidtas för att de maskiner som omfattas av direktivet får släppas ut på marknaden eller tas i drift endast om detta inte medför risk för bl.a. personers hälsa och säkerhet. Med uttrycket ”släpps ut på marknaden” avses den tidpunkt när en produkt för första gången avlämnas i bruksfärdigt skick och innefattar också bl.a. marknadsföringsåtgärder då en produkt säljs direkt från en tillverkare till en konsument. För att inte hindra en sådan marknadsföring vid mässor och liknande, innehåller maskindirektivet en bestämmelse om att medlemsstaterna inte skall förhindra att maskiner som inte uppfyller kraven visas på mässor, utställningar, demonstrationer m.m. Utrustning på sjögående fartyg ligger utanför maskindirektivets räckvidd. För sådan utrustning gäller i stället rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning² senast ändrat genom rådets direktiv 98/85/EG³. Direktivet om marin utrustning gäller utrustning när den skall anbringas på fartyg. Där sägs inget om tillåtligheten av att visa utrustningen på mässor m.m. Direktivet utesluter emellertid inte en reglering i fråga om produkter som skall användas på fartyg som överensstämmer med maskindirektivets. Vi anser därför att det inte behövs någon avvikande bestämmelse om produktsäkerhet för produkter som installeras eller annars används ombord på ett fartyg.

Enligt 3 kap. 8 § tredje stycket och 9 § andra stycket arbetsmiljölagen skall leverantörer av tekniska anordningar och farliga ämnen inte bara genom märkning utan också på annat sätt lämna produktinformation i samband med att produkter avlämnas för att tas i bruk. Bestämmelsen är föranledd delvis av de ändrade reglerna om produktkontroll i 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen. Information som är av särskild betydelse från arbetsmiljösynpunkt skall lämnas redan vid marknadsföringen av en produkt. Förutom uppgifter om att en produkt är provad eller i förekommande fall godkänd kan det finnas anledning att kräva en redovisning av resultatet av en provning. Det finns ingen anledning att ha andra regler om produktinformation när produkten skall användas på fartyg. 3 kap. 8 § tredje stycket och 9 § andra stycket bör fullt ut vara tillämpliga också på sådana produkter.

² EGT L 046, 17.02.1997 s. 25 och 56 (Celex 31996L0098)

³ EGT L 315, 25.11.1998 s. 14 (Celex 31998L0085)

6.6.9 Andra skyddsansvariga

Bestämmelserna i 3 kap. 12 § arbetsmiljölagen om ett särskilt skyddsansvar för den som råder över ett arbetsställe och den som anlitar inhyrd arbetskraft skulle i och för sig kunna tillämpas även på fartygsarbete. Oftast kommer de bestämmelserna att sakna intresse på fartyg, eftersom den som råder över fartyget och anlitar inhyrd arbetskraft i de flesta fall är redaren eller annars är att likställa med denne. Det skall följa av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen att redaren skall ha ett arbetsmiljöansvar även gentemot dem som inte är hans eller hennes anställda.

Slutligen finns det i 3 kap. 14 § arbetsmiljölagen bestämmelser om skyldigheter för vissa andra att beakta arbetsmiljösynpunkter. Skyddsansvariga är bl.a. de som låter utföra byggnads- eller anläggningsarbete samt arkitekter, konstruktörer och andra som medverkar vid en projektering. Även om bestämmelserna delvis torde kunna tillämpas på tillverkning av fartyg, torde de i praktiken sakna betydelse eftersom det redan finns ett utvecklat regelverk för hur fartyg skall konstrueras. Det regelverket omfattar även hänsyn till arbetsmiljön.

6.7 Bemyndiganden

Bemyndigandena i 4 kap. arbetsmiljölagen bör gälla även fartygsarbete. Det innebär att regleringen av produktkontrollen av produkter som skall användas på fartyg kommer att vara en annan än den som gäller i dag. Till skillnad från 8 kap. 2 och 3 §§ fartygssäkerhetslagen, är 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen anpassade till senare års produktdirektiv inom EU. Tillämpningen av 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen förenklar för Sjöfartsverket att utfärda föreskrifter om produktkontroll som överensstämmer med EG-direktiv om utrustning på fartyg.

Att 4 kap. arbetsmiljölagen gäller fartygsarbete innebär också att regeringen eller, efter efter regeringens bestämmande, Sjöfartsverket får föreskriva om vissa register, bl.a. expositionsregister.

I och med att 4 kap. arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete, behövs enbart ett fåtal bemyndiganden om arbetsmiljö i den nya fartygssäkerhetslagen. Sådana bemyndiganden skall gälla att meddela föreskrifter i frågor som regleras i 4 kap. i den nya lagen. Dessa bemyndiganden skall finnas i 6 kap. i samma lag.

6.7.1 Föreskrivande myndighet

Enligt 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen i föreslagen lydelse skall det som sägs om Arbetsmiljöverket i stället skall gälla Sjöfartsverket vid fartygsarbete. Bemyndigandena i 4 kap. arbetsmiljölagen avser alltså vid fartygsarbete att regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter i vissa frågor. Frågan är då om det finns något att invända mot att regeringen eller Sjöfartsverket ges samma möjligheter att meddela föreskrifter vid fartygsarbete som regeringen eller Arbetsmiljöverket har vid annat arbete.

6.7.2 Produktkontroll

Vi har i avsnitt 5.9.2 redogjort för bestämmelserna om produktkontroll i dels 8 kap. 2 och 3 §§ fartygssäkerhetslagen, dels 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen. Vi har då förklarat varför bestämmelserna i arbetsmiljölagen är annorlunda utformade. EG-direktiv inom sjöfartens område, som motsvarar de produktdirektiv som delvis bidragit till utformningen av 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen, är rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning och Europaparlamentet och rådets direktiv 94/25/EG om fritidsfartyg, vars innehåll vi beskrivit i avsnitt 4.4.6. Av artikel 11 i direktivet om marin utrustning framgår att den utrustning som uppfyller kraven och som tillverkas i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse skall förses med märkning därom. Enligt artikel 6 i direktivet får medlemsstaterna inte förbjuda att sådan utrustning som omfattas av direktivet och som är märkt eller av andra skäl uppfyller bestämmelserna i direktivet, släpps ut på marknaden eller placeras ombord på ett gemenskapsfartyg och inte heller vägra att utfärda eller förnya säkerhetscertifikat för sådan utrustning. Medlemsstaterna får emellertid enligt artikel 12 vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att stickprovskontroller utförs på sådan märkt utrustning som finns på deras marknad och som ännu inte har placerats ombord, för att säkerställa att den överensstämmer med direktivet. Med stöd av internationella instrument får medlemsstaterna också göra funktionsprov ombord om detta krävs med hänsyn till säkerheten och under förutsättning att proven inte innebär en upprepning av redan utförda förfaranden för bedömning av överensstämmelse. Om en medlemsstat vid en sådan inspektion finner att en märkt och korrekt installerad, underhållen och använd utrustningsdetalj kan äventyra hälsa och/eller säkerhet ombord, skall medlemsstaten vidta alla lämpliga provisoriska åtgärder för att återkalla utrustningsdetaljen eller förbjuda eller

begränsa att den släpps ut på marknaden eller används ombord på fartyg för vilka den utfärdar säkerhetscertifikat.

Det som sägs i direktivet om marin utrustning skiljer sig alltså inte från vad som sägs i de produktdirektiv som påverkat utformningen av 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen. För att överensstämja med den reglering av produktkontrollen som framgår av EG-direktiv, bör fartygsarbete för det första omfattas av 4 kap. 1 § arbetsmiljölagen. Paragrafen är ett grundbemyndigande för föreskrifter om krav på produktkontroll, produktinformation och användning av tekniska anordningar och farliga ämnen. Med stöd av paragrafen skall Sjöfartsverket kunna meddela dels föreskrifter om villkor för hanteringen av produkter i de olika skeden som är avgörande för en produkts utformning och säkerhet (från tillverkning till marknadsföring och användning), dels föreskrifter om kontrollprocedurer m.m. Sistnämnda bemyndigande ger verket befogenhet att meddela alla de föreskrifter om provning och kontroll som behövs för att genomföra bestämmelserna om provning och kontroll i EG:s produktdirektiv. För det andra bör 4 kap. 2 § arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete. Bestämmelsen innehåller då ett bemyndigande för regeringen eller Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om de bevis om överensstämmelse som erfordras. Föreskrifter bör alltså få meddelas om att arbetsprocesser, arbetsmetoder eller anläggningar, som är avsedda för verksamhet av visst slag får användas endast efter tillstånd samt om att tekniska anordningar eller farliga ämnen endast efter tillstånd, godkännande eller annat bevis om överensstämmelse med gällande krav får släppas ut på marknaden. Bemyndigandena för Sjöfartsverket att meddela föreskrifter kommer därmed att anpassas till EG:s produktdirektiv. Bestämmelserna hindrar emellertid inte föreskrifter med krav på det äldre förfarandet med typgodkännande m.m. I de fall det alltså är berättigat, kan alltså sådana föreskrifter meddelas eller tillåtas kvarstå.

6.7.3 Produktinformation

Enligt 8 kap. 3 § första stycket fartygssäkerhetslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att en anordning som avses i 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen skall ha en skylt eller annan märkning, som upptar tillverkarens namn eller någon annan uppgift om anordningen. I och med att 4 kap. 1 § arbetsmiljölagen bör vara tillämplig på fartygsarbete kommer i stället det som sägs där att tillämpas. Föreskrifter skall då få meddelas om märkning eller

annan produktinformation. Därigenom framgår tydligare att uppgiftsskyldigheten kan ha ett vidare innehåll än enbart märkning.

6.7.4 Expositionsregister och andra register i fråga om arbetsmiljön

4 kap. arbetsmiljölagen innehåller till skillnad från 8 kap. fartygssäkerhetslagen bemyndiganden att meddela föreskrifter om skyldigheten att föra vissa register. Enligt 4 kap. 3 § första stycket 2 arbetsmiljölagen får föreskrifter meddelas om att arbetsgivare skall föra register över arbetstagare som utsätts för exposition som kan medföra ohälsa med uppgift om arbetet och expositionen. Vidare kan föreskrifter enligt 4 kap. 7 § arbetsmiljölagen meddelas om att register skall föras vid läkarundersökningar som föreskrivits enligt 4 kap. 5 eller 6 § arbetsmiljölagen. Det är då fråga om läkarundersökningar som visar att en viss arbetstagare företett sjuklighet eller svaghet eller i övrigt visat sig tillhöra en sådan riskgrupp att han eller hon inte bör utföra visst arbete. Slutligen anges i 5 kap. 4 § arbetsmiljölagen att föreskrifter får meddelas om register vid läkarundersökning av minderåriga med stöd av 5 kap. 2 eller 3 § arbetsmiljölagen. Syftet med de register som förs av arbetsgivaren enligt föreskrifter meddelade med stöd av bemyndiganden i 4 kap. arbetsmiljölagen är att arbetsgivaren på detta sätt skall kunna garantera en säkrare arbetsmiljö och skydda den enskilde arbetstagarens hälsa och säkerhet. Med hjälp av bl.a. dessa register kan arbetsgivaren göra en mer korrekt riskbedömning.

I artikel 9 i rådets direktiv 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet nämns vissa krav på arbetsgivarens riskbedömning. Arbetsgivaren skall enligt denna artikel bl.a. se till att det finns en riskvärdering av miljöfaktorer på arbetsplatsen, inbegripet faktorer för sådana grupper som är utsatta för speciella risker, och föra ett register över arbetsolycksfall, som resulterat i att arbetstagaren varit arbetsoförmögen under mer än tre dagar. Medlemsstaterna skall fastställa, med hänsyn till verksamhetens art och företagets storlek, de skyldigheter som åvilar skilda grupper av företag i fråga om upprättande eller utarbetande av de handlingar som avses i artikeln. EG-direktivet omfattar också arbete på fartyg.

Det som sägs i EG-direktivet gäller också för sjöfarten. Vi anser att föreskrifter även vid fartygsarbete skall få meddelas om skyldigheten att föra register i anledning av läkarundersökningar i vissa fall. Detta får anses motiverat i fråga om relevanta uppgifter som framgår vid läkarundersökningar som är obligatoriska för vissa arbetsuppgifter (se 4 kap. 5 § arbetsmiljölagen). Det kan också vara motiverat att register

skall föras över dem som vid läkarundersökningar visat sig tillhöra en viss riskgrupp för ett visst slags arbete (se 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen). Det bör vidare finnas samma möjligheter som vid arbete i land att föreskriva att arbetsgivare som i sin verksamhet hanterar särskilt farliga ämnen skall föra s.k. expositionsregister över dem som utsetts för exposition i den hanteringen. I fråga om expositionsregistren finns bestämmelser bl.a. i rådets direktiv 98/24/EG av den 7 april 1998 om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet mot risker som har samband med kemiska agenser i arbetet⁴ (fjortonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG). Direktivet gäller också arbete på fartyg. I artikel 4 sägs att arbetsgivaren på arbetsplatser där farliga kemiska agenser identifierats skall förfoga över en riskbedömning enligt artikel 9 i direktivet 89/391/EEG. Riskbedömningen skall vara dokumenterad på lämpligt sätt och uppdateras bl.a. om resultatet av hälsokontroller visar att så är nödvändigt. Enligt artikel 10 skall medlemsstaterna införa rutiner för lämpliga hälsokontroller av de arbetstagare för vilka resultaten av riskbedömningen enligt artikel 4 visar en hälsorisk. För varje arbetstagare som genomgår hälsokontroll enligt de krav som fastställs därför, skall medlemsstaterna vidare fastställa rutiner för att säkerställa att hälso- och expositionsregister upprättas och att dessa hålls aktuella. Registren skall innehålla en sammanfattning av resultaten av hälsokontrollen och av alla representativa mätdata om den exponering som den enskilde utsätts för. Om den enskilde arbetstagaren begär det, skall han eller hon få tillgång till de hälso- eller expositionsregister som berör honom eller henne personligen.

6.8 Minderårigas arbete

Bestämmelserna i 5 kap. arbetsmiljölagen om minderårigas arbete skall också gälla fartygsarbete. Här finns emellertid ett undantag. Såvitt gäller minimiåldern för fartygsarbete skall alltså särskilda bestämmelser i fartygs-säkerhetslagen och sjömanslagen tillämpas.

Befälhavarens särskilda skyldigheter när det gäller minderårigas arbete på fartyg skall regleras i 4 kap. i den nya fartygs-säkerhetslagen.

⁴ EGT L 131, 05.05.1998 s. 11 (Celex 31998L0024)

6.8.1 Reglering av minderårigas fartygsarbete

Bestämmelserna i 5 kap. arbetsmiljölagen kan i princip tillämpas också vid fartygsarbete. Det finns emellertid ett undantag.

Regleringen av minimiålder vid fartygsarbete skiljer sig från det som gäller vid annat arbete. "Börjedagen" för fartygsarbete är den dag man har fyllt sexton år och avslutat sin skolgång, medan motsvarande starttid för andra former av arbete är, efter skolgångens avslutande, det kalenderår man fyller sexton år. Att 6 kap. 10 a § första stycket fartygssäkerhetslagen och 45 § sjömanslagen fått en annan lydelse än motsvarande bestämmelse i arbetsmiljölagen beror på vad som sägs i ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, vilken Sverige har tillträtt. Det finns också skillnader i fråga om anlitande av minderåriga som har fyllt tretton år. Enligt 6 kap. 10 a § andra stycket fartygssäkerhetslagen är detta möjligt endast på fiskefartyg.

Det finns inte tillräckliga skäl att ändra det som sägs i 6 kap. 10 a § första stycket fartygssäkerhetslagen och 45 § sjömanslagen om minimiålder för fartygsarbete. Denna reglering bör alltså även fortsättningsvis skilja sig från regleringen av när minderåriga skall få utföra arbete på andra arbetsplatser. Enligt 6 kap. 10 a § fartygssäkerhetslagen skall befälhavaren se till ålderskraven för fartygsarbete är uppfyllda när det gäller någon som inte är arbetstagare. Eftersom bestämmelserna om befälhavarens skyldigheter i fråga om arbetsmiljön bör vara kvar i fartygssäkerhetslagen, skall det som sägs i 6 kap. 10 a § första stycket fartygssäkerhetslagen även i fortsättningen regleras i den lagen. I den nya fartygssäkerhetslagen kommer bestämmelsen att finnas i 4 kap.

Det bör alltså anges i 5 kap. arbetsmiljölagen att särskilda regler om minimiålder för fartygsarbete finns i fartygssäkerhetslagen och i sjömanslagen. Övriga delar av 5 kap. arbetsmiljölagen kan utan ändringar tillämpas på fartygsarbete. Befälhavarens skyldigheter att se till så att den som är minderårig inte utför fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall, överansträngning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling bör emellertid regleras i fartygssäkerhetslagen.

6.8.2 Möjligheten för dem som är 13–15 år gamla att delta i arbetet på fiskefartyg

ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg och då särskilt artikel 12 anger att ingen under 16 år får arbeta ombord på ett fartyg. Undantaget enligt 6 kap. 10 a § andra stycket fartygssäkerhetslagen motiveras av att konventionen inte är bindande för yrkesfisket, dock att fiskerinäringen enligt artikel 1.2 om möjligt skall omfattas av konventionsbestämmelserna.

Det omnämnda lagrummet har fått den lydelse som föreslogs i promemoriorna av den 17 januari 2000 och av den 10 mars 2000 med förslag till lagändringar för att möjliggöra ratifikation av ILO-konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden samt av ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Promemoriorna remissbehandlades, varvid bl.a. Sjöbefälsförbundet, SEKO och LO ifrågasatte lämpligheten av att personer som är 13–15 år gamla får utföra lättare arbete på fiskefartyg. SEKO och LO anförde bl.a. att olycksriskerna är betydligt större på fiskefartyg än på andra fartyg och att man i vart fall borde avvakta en förestående översyn av ILO-konventionen nr 112 om minimiålder för fiskare, alternativt ta bort 6 kap. 10 a § andra stycket helt. Fiskeriverket och Sveriges Fiskares Riksförbud gjorde gällande att regleringen i andra stycket bör kvarstå med tanke på fiskerinäringens speciella karaktär.

Regeln i 6 kap. 10 a § andra stycket fartygssäkerhetslagen (i dess lydelse före den senaste lagändringen) tillkom år 1990 i samband med ratifikationen av ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete. Enligt artikel 7 i den konventionen får konventionsanslutna stater föreskriva att personer som är 13–15 år gamla får utföra lättare och både för hälsa och utveckling ofarligt arbete som inte hindrar skolgången. ILO-konventionen nr 138 reviderade innehållet i bl.a. ILO-konventionen nr 112, vars artikel 2.2 inte stadgade en undre gräns för arbete på fiskefartyg av någon som inte är anställd. I förarbetena (prop. 1989/90:60) till ändringen i fartygssäkerhetslagen angavs som skäl till bestämmelsen att det med hänsyn till bl.a. förhållandena inom yrkesfisket var rimligt att införa en möjlighet för den som inte är anställd och har fyllt 13 år att utföra lätt arbete under vissa förutsättningar.

Utredningen har från Sveriges Fiskares Riksförbund och från Fiskeriverket inhämtat att det under de senaste åren inte har förekommit några allvarliga olyckor på fiskefartyg med minderåriga inblandade. Det sagda kan emellertid inte tolkas så att arbetet ombord på fiskefartyg inte är förenat med risker. Sjöfartsverket upprättar

årligen en sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg. Enligt 6 kap. 14 § sjölagen är befälhavaren skyldig att rapportera olyckor där någon omkommit eller skadats svårt till Sjöfartsverket. Sammanställningen omfattar alltså de mer allvarliga personolyckorna. De fall som har lett till mindre allvarliga skador rapporteras inte. Detsamma gäller förstås alla händelser som kunde ha lett till allvarliga olyckor. Sjöfartsverkets sammanställningar över de senaste åren visar emellertid att yrkesfisket är olycksdrabbat. Vissa olyckor ombord på yrkesfartyg har också haft en dödlig utgång. Särskilt noterbart är att fiskefartyg har varit den fartygstyp som oftast har förlit. Enligt Sjöfartsverket beror detta på den bristande stabilitet som uppstår för fartygen i samband med tillbyggnader och att fartygen ofta tar större last än vad de klarar av.

Vi bedömer att det arbete som utförs av den ordinarie besättningen på fartygen innehåller moment som för den som inte har fyllt 16 år måste betraktas som riskabla. Frågan är emellertid hur man på ett tydligt sätt skall kunna skilja mellan det arbetet och s.k. lättare arbete ombord. Klart är att man måste kunna ställa krav på klara föreskrifter om vilka arbetsuppgifter som den minderårige kan få utföra. Det bör vidare finnas möjligheter att kontrollera att dessa föreskrifter följs. I den delen möter vissa svårigheter. Många av fiskefartygen har en besättning på fyra eller färre personer. Det finns därför inget krav på att de skall ha ett skyddsombud ombord. Självfallet har befälhavaren ett ansvar för att den minderårige inte tar del av farliga arbetsmoment. Befälhavarens ansvar på ett mindre fiskefartyg – där delegation i princip inte är möjlig – omfattar emellertid i princip alla aspekter på fisket, bl.a. att fångsten kan bärgas och bearbetas så snabbt som möjligt. Det kan finnas situationer då alla "händer" behövs för att ta hand om fångsten.

En stor andel av den svenska fiskeflottan kan beskrivas som familjeföretag, där yrkesvalet gått i arv. Av 1 990 registrerade fiskefartyg år 1999 har 1 660 fartyg en bruttodräktighet under 20. Rekryteringen till de mindre fiskefartygen sker i vart fall delvis inom familjen. Enligt Fiskeriverket är yrkesarvet en grundläggande förutsättning för det fiske som bedrivs i mindre skala. Det gagnar rekryteringen om barnen – eller för den del andra ungdomar – tillåts att från tidig ålder följa med på fartygen. Avskaffas den möjligheten kan det få konsekvenser för det framtida fisket.

Skälen för och emot att behålla det särskilda undantaget för yrkesfisket i 6 kap. 10 a § andra stycket fartygssäkerhetslagen väger tämligen lika. Utredningen bedömer att det inte finns tillräckliga skäl att för närvarande föreslå någon ändring i bestämmelsen, som bör tas upp i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Vi vill dock poängtera

vikten av att det i föreskrifterna klargörs vilka arbeten som de som är 13–15 år gamla skall få utföra. Likaså är det viktigt att det finns stora kunskaper hos befälhavarna på fiskefartygen om riskerna med olika arbetsmoment och varför dessa inte skall få utföras av de minderåriga. Man kan tänka sig att upplysning om de särskilda säkerhetsöverväganden som krävs vid anlitande av minderåriga på fartygen ingår som en del av den obligatoriska säkerhetsundervisning för yrkesfiskarna som Sjöfartsinspektionen tillsammans med Fiskeriverket och Sveriges Fiskares Riksförbund inrättat. Som framgått av yttrandena från LO och SEKO Sjöfolk pågår en översyn av ILO-konventionen nr 112 om minimiålder för fiskare. Det finns anledning att efter den översynen åter pröva frågan om bestämmelsen bör ändras.

6.9 Skyddsverksamhet

Skyddsverksamheten på fartyg skiljer sig något från skyddsverksamheten på arbetsplatser i land. Vi föreslår att bestämmelserna dels om val och tillsättning av skyddsombud och skyddskommittéer på fartyg, dels om skyddsombudens stoppningsrätt skall finnas i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. I övrigt skall 6 kap. arbetsmiljölagen gälla för skyddsverksamheten på fartyg.

Det finns skillnader mellan bestämmelserna om skyddsverksamheten i 6 kap. arbetsmiljölagen och i 9 kap. fartygssäkerhetslagen i fråga bl.a. om utseendet av skyddsombud och möjligheten att utse ett skyddsombud för flera arbetsplatser, skyddsombudens stoppningsrätt och tider för skyddsombuden att väcka talan om skadestånd i anledning av uppdraget. Motsvarande skillnader finns också i fråga om skyddskommittéerna. Att fartygssäkerhetslagen här avviker från arbetsmiljölagen är motiverat med hänsyn till de speciella förhållanden som råder på sjön. De närmare motiven framgår av propositionen (prop. 1987/88:3) om en ny fartygssäkerhetslag (s. 90–102). Vi bedömer att regleringen av skyddsverksamheten inte fullt ut kan anpassas till bestämmelserna i arbetsmiljölagen. Skall man använda sig av arbetsmiljölagens bestämmelser om skyddsverksamheten fordrar det alltså specialregler när det gäller sådan verksamhet på fartyg.

En av våra utgångspunkter när vi föreslår att fartygsarbete skall omfattas av arbetsmiljölagen, är att begränsa antalet specialregler i den lagen till så få som möjligt. Samtidigt bör antalet regler i fartygssäkerhetslagen om arbetsmiljön begränsas och i princip avse endast vissa områden som inte berörs av arbetsmiljölagen (som

boendeförhållandena ombord eller befälhavarens skyldigheter). De specialregler som krävs här bör inte finnas i arbetsmiljölagen utan i fartygssäkerhetslagen. Övriga frågor bör regleras genom de bestämmelser som finns i arbetsmiljölagen. Bestämmelserna om utseendet av skyddsombud, tillsättandet av skyddskommitté och skyddsombudets stoppningsrätt avviker på ett flertal väsentliga punkter från det som gäller på arbetsplatser i land. Skillnaderna är i förhållande till arbetsmiljölagen sådana, att bestämmelserna bör finnas kvar i fartygssäkerhetslagen. I övriga delar är behovet av avvikelser inte större än att det kan tillgodoses genom smärre tillägg till bestämmelserna i arbetsmiljölagen.

6.10 Tillsyn m.m.

Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen om tillsyn omfattar i princip alla sjösäkerhetsfrågor. Det är naturligt att tillsynen av efterlevnaden av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg också regleras i fartygssäkerhetslagen. 7 kap. arbetsmiljölagen skall därför inte gälla fartygsarbete, undantaget den särskilda sekretessbestämmelsen i 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen. Detta innebär att tillsynen av arbetsmiljön på örlogsfartyg fortsättningsvis skall regleras i 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen i stället för i arbetsmiljölagen. I sak kommer det inte att medföra någon skillnad för dessa fartyg.

Vi föreslår ett tillägg till de nuvarande bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen. Det skall framgå av 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen att den som för användning på fartyg har överlåtit eller upplåtit en teknisk anordning eller överlåtit ett farligt ämne är skyldig att lämna tillsynsmyndigheten upplysningar om till vilka produkten har överlåtit eller upplåtits.

När det gäller brister i arbetsmiljön ombord på fartyg, skall 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen gälla i stället för 7 kap. arbetsmiljölagen. Det skall av 7 kap. i den nya lagen framgå att den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen, kan föreläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en farlig produkt.

6.10.1 Tillsynsmyndighet

Tillsyn av arbetsmiljön på fartyg utövas enligt 10 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen av Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket. Av 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen framgår att Arbetsmiljöverket utövar tillsyn av vissa mudderverk, pontonkranar och pråmar. I övrigt svarar alltså Sjöfartsverket för tillsynen. Närmare bestämt är det Sjöfartsinspektionen som utövar tillsynen och tar i vissa fall hjälp av Arbetsmiljöverket. Sjöfartsverket har meddelat föreskrifter om denna samverkan. Enligt 4 och 5 §§ i Sjöfartsverkets föreskrifter (1969:20) om samverkan mellan Sjöfartsinspektionen och Yrkesinspektionen (nu ändrat till Arbetsmiljöverket) skall Arbetsmiljöverket leda delar av tillsynen vid lastning och lossning av fartyg och av fartyg som används vid flotting eller av industriföretag för transport av gods eller passagerare. I övriga delar är det i praktiken nästan enbart Sjöfartsinspektionen som utövar tillsynen.

Det finns inte skäl att ändra i fråga om vem som skall utöva tillsyn av fartyg. Samtliga parter inom sjöfarten synes också överens om att Sjöfartsinspektionen är den myndighet som är mest lämpad att utöva den tillsynen. Detta gäller också tillsynen över efterlevnaden av det skyddsansvar som åligger tillverkare, importörer, överlåtare och upplåtare av produkter och farliga ämnen som skall användas på fartyg enligt bestämmelserna om produktsäkerhet. Man har här påpekat att övervägande delen av de produkter och ämnen som används på fartyg tillverkas någon annanstans än i Sverige och att det därför inte finns skäl att överlåta tillsynsuppgifterna på Arbetsmiljöverket.

Att Sjöfartsverket skall utöva tillsynen hade i och för sig inte hindrat att arbetsmiljölagens bestämmelser om tillsyn tillämpas på fartygen. Vi anser emellertid att det är lämpligare att bestämmelser om tillsynen av arbetsmiljön på fartyg finns kvar i fartygssäkerhetslagen. 5 kap. i vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag reglerar tillsynen av nästan alla säkerhetsaspekter som har med fartygen att göra. Inskränkningar i rätten att använda fartyg bestäms med stöd av 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Det enda undantaget är tillsynen över och inskränkningar i rätten att använda fartyg i anledning av sådant som har med förorening av den omkringliggande miljön att göra. Bestämmelserna finns då i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Åtgärdena mot förorening från fartyg omfattar en hel del som inte utan vidare kan inordnas i bestämmelserna i 5 och 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Detta är inte fallet med bestämmelserna om tillsyn av arbetsmiljön ombord.

Innebörden av vårt ställningstagande blir att Sjöfartsverket med stöd av bestämmelser i 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen bör ha tillsyn

över efterlevnaden av dels bestämmelserna om arbetsmiljö i fartygs-säkerhetslagen, dels arbetsmiljölagen. Sjöfartsverket bör också med stöd av 7 kap. i den nya lagen få besluta om inskränkningar i rätten att använda fartyg p.g.a. brister i arbetsmiljön. 7 kap. arbetsmiljölagen kommer med ett undantag inte att gälla fartygsarbete. Undantaget avser den särskilda sekretessbestämmelsen i 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen. Den bör också omfatta fartygsarbete. Tillsynen av örlogsfartyg kommer också att omfattas av fartygssäkerhetslagen i stället för av arbetsmiljölagen. Detta har ingen praktisk betydelse, eftersom Sjöfartsverket ges samma möjligheter enligt den nya fartygssäkerhetslagen, att meddela de avvikande föreskrifter som behövs för örlogsfartygen, som verket har enligt arbetsmiljölagen.

6.10.2 Tillsynsmyndighetens befogenheter m.m.

Vi har i föregående kapitel pekat på en skillnad mellan arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen i fråga om tillsynsmyndigheternas möjligheter att få upplysningar från de som tillverkar, importerar, överlåter och upplåter produkter och farliga ämnen. Av 10 kap. 12 och 12 a §§ fartygssäkerhetslagen framgår att redaren, befälhavaren och annat befäl ombord är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheten de upplysningar som myndigheten begär. Vidare framgår av 10 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen att den som använder en viss produkt vid fartygsarbete är skyldig att lämna upplysning om vem som har levererat produkten. I den nya fartygssäkerhetslagen kommer dessa bestämmelser att finnas i 5 kap. 18–19 och 21 §§. Arbetsmiljölagen går i detta avseende ett steg längre. Enligt 7 kap. 3 § arbetsmiljölagen har tillsynsmyndigheten rätt att erhålla de upplysningar m.m. som behövs för tillsynen. Vem som skall lämna upplysningarna specificeras inte där. I 7 kap. 4 § arbetsmiljölagen sägs vidare att den som har överlåtit eller upplåtit en teknisk anordning eller överlåtit ett farligt ämne är skyldig att på en tillsynsmyndighets begäran lämna tillgängliga upplysningar om till vilka produkten har överlåtit eller upplåtits.

Det är vår uppfattning att upplysningsskyldigheten som den regleras i arbetsmiljölagen ger tillsynsmyndigheten bättre förutsättningar att erhålla nödvändiga upplysningar för tillsynen som gäller produkt-säkerhet. När man funnit att en tillverkare, importör, överlåtare eller upplåtare av en produkt eller farligt ämne inte uppfyllt sitt skyddsansvar, finns det ett berättigat intresse av att spåra produkterna eller ämnena till de arbetsplatser där de har kommit till användning. Det bör i 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen tas upp en bestämmelse motsvarande 7 kap. 4 § arbetsmiljölagen.

6.10.3 Varningsinformation och återkallelse

Enligt 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen kan den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen åläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt om det finns särskild risk från arbetsmiljösynpunkt. Möjligheten att meddela sådana beslut infördes i arbetsmiljölagen som ytterligare led i den marknadskontroll som krävs för att uppfylla åtagandena enligt EG:s produktdirektiv. Som vi tidigare redogjort för finns det produktdirektiv som är tillämpliga också på sjöfarten och som ställer motsvarande krav på lagstiftningen (se avsnitt 6.7.2). Det finns därför skäl att i 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen införa en bestämmelse med motsvarande innehåll som i 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen.

6.11 Påföljder

Om någon bryter mot ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen och som avser arbetsmiljön på fartyg, skall den lagens bestämmelser om påföljd gälla. Avser överträdelsen ett förbud eller ett villkor som angetts i föreskrifter meddelade med stöd av bemyndiganden i 4 kap. arbetsmiljölagen, skall i stället 8 kap. arbetsmiljölagen gälla. En konsekvens av detta blir att det inte längre skall vara möjligt att döma till fängelse för överträdelser av föreskrifter som Sjöfartsverket har meddelat. En ytterligare konsekvens blir att Sjöfartsverket får möjligheter att i stället för ett konventionellt straffansvar föreskriva om sanktionsavgifter.

6.11.1 Var skall bestämmelserna om påföljd finnas?

En konsekvens av att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete är att vissa av överträdelserna bör bedömas enligt vad som sägs i den lagen. Det gäller överträdelser av föreskrifter m.m. som meddelats med stöd av bemyndigandena i 4 kap. arbetsmiljölagen. Har någon däremot överträtt ett förbud eller ett föreläggande som meddelats med stöd av 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen, skall bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen om påföljd gälla. Naturligtvis bör det finnas tydliga hänvisningar i både fartygssäkerhetslagen och arbetsmiljölagen om att det finns ytterligare bestämmelser om påföljd i den andra lagen.

6.11.2 Skall överträdelser till sjöss och i land bedömas på samma sätt?

I dag kan överträdelser av föreskrifter meddelade med stöd av 8 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen alltså bestraffas med böter eller fängelse i högst ett år. Överträdelserna gäller då bl.a. att man på fartyg installerat eller använt anordningar eller farliga ämnen utan nödvändiga godkännanden eller i strid mot vissa föreskrivna villkor eller förbud. De bemyndiganden som i dag finns i 8 kap. fartygssäkerhetslagen kommer med vårt förslag att fortsättningsvis finnas i 4 kap. arbetsmiljölagen. Överträdelser av föreskrifter meddelade med stöd av 4 kap. arbetsmiljölagen bör straffas efter vad som sägs i den lagen, även när överträdelserna sker på ett fartyg. Ändringar i arbetsmiljölagen har bl.a. inneburit att fängelse utmönstrats ut straffskalan för överträdelser av föreskrifter meddelade med stöd av bemyndiganden i 4 kap. arbetsmiljölagen. Påföljden kan i de fallen endast bestämmas till böter. En anledning till att fängelse togs bort från straffskalan var att det i realiteten inte dömdes ut frihetsberövande påföljder för sådana överträdelser. Såvitt framkommit har det i praktiken inte heller inom sjöfarten varit aktuellt med annat än bötesstraff vid sådana överträdelser. Finns det då skäl att ha en särskild straffattitud när överträdelserna sker på fartyg?

Man har i och för sig från sjöarbetsmarknadens parter hävdade att enbart det faktum att det enligt lagen finns en möjlighet att döma till fängelse har en starkt preventiv effekt. Likaså har man hävdade att det är motiverat med strängare straff med tanke på de konsekvenser en överträdelse av en säkerhetsföreskrift kan få till sjöss. Mot detta kan man invända bl.a. att det alltså kommer att finnas kvar en möjlighet att döma till fängelse i fråga om de mer allvarliga överträdelserna. Vi tänker då på uppsåtliga överträdelser av förbud eller förelägganden meddelade med stöd av 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Överträdelser av föreskrifter eller villkor meddelade med stöd av 4 kap. arbetsmiljölagen bör enligt vår uppfattning medföra enbart böter. På det sättet blir också – vilket har varit lagstiftarens ursprungliga avsikt – den straffrättsliga bedömningen densamma för överträdelser på fartyg som på arbetsplatser i land.

6.11.3 Sanktionsavgifter

Vid överträdelser av vissa föreskrifter som meddelas med stöd av 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen kan enligt 8 kap. 5 § arbetsmiljölagen sanktionsavgifter meddelas. De närmare motiven för att införa

sanktionsavgifter i arbetsmiljölagen har nämnts i avsnitt 5.13.2. Motiven har giltighet även i fråga om överträdelser av föreskrifter som utfärdas av Sjöfartsverket och gäller fartygsarbete. Över huvud taget är det viktigt att påföljderna för överträdelser är desamma oavsett om lagstiftningen gäller förhållanden på fartyg eller i land. Det finns inte tillräckliga skäl att undanta fartygsarbete från bestämmelserna om sanktionsavgifter.

Innebörden av sanktionsavgiftsförfarandet är att den skyddsansvarige kommer att åläggas en strikt betalningsskyldighet vid överträdelse av en särskilt angiven föreskrift. Den skyddsansvarige blir betalningsansvarig oavsett vem som inom företagsorganisationen brustit i aktsamhet. I första hand kommer redaren att vara den som skall ansvara för brister på fartyget. Sker överträdelsen hos annan än redaren – t.ex. hos en tillverkare av fartygsprodukter – är i stället denne ansvarig. Avgiftsbeloppet skall beräknas efter på förhand bestämda beräkningsgrunder och får inte fastställas i efterhand med utgångspunkt i omständigheterna i det enskilda fallet. Avgiften bör dock kunna jämkas eller efterges om det skulle vara oskäligt att påföra avgiften eller om det skulle leda till uppenbart obilliga resultat. Det skall vara möjligt att beakta den skyddsansvariges goda tro och övriga omständigheter, såsom motivet för handlandet. Talan om sanktionsavgifter prövas av länsrätten. Sjöfartsverket skall dock också kunna meddela avgiftsförelägganden. Godtas ett avgiftsföreläggande av den som är betalningsskyldig, har detta samma rättsverkan som ett beslut om sanktionsavgift meddelat av länsrätten.

7 En ny fartygssäkerhetsförordning samt ändringar i arbetsmiljöförordningen och i andra författningar

Vi föreslår att en ny fartygssäkerhetsförordning skall ersätta den gällande förordningen. Den nya fartygssäkerhetsförordningens uppställning följer vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag. I sak är bestämmelserna i den nya förordningen i princip desamma som de nuvarande. Att merparten av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg fortsättningsvis skall finnas i arbetsmiljölagen, innebär emellertid att 5 kap. i den nya fartygssäkerhetsförordningen, som avser arbetsmiljön, inte kommer att vara lika omfattande som nu gällande 6 kap. fartygssäkerhetsförordningen. En del av de bestämmelser som i dag finns i fartygssäkerhetsförordningen kommer att föras över till arbetsmiljöförordningen.

En ny fartygssäkerhetslag medför följdändringar i annan lagstiftning. I detta kapitel anger vi de författningar som påverkas av våra förslag.

7.1 Inledning

De föreslagna ändringarna i arbetsmiljölagen och införandet av en ny fartygssäkerhetslag innebär att arbetsmiljöförordningen måste ändras och att en ny fartygssäkerhetsförordning måste ersätta den nuvarande. I sak skall den nya fartygssäkerhetsförordningen inte innehålla något nytt jämfört med det som gäller i dag. Att arbetsmiljölagen enligt vårt förslag skall tillämpas på fartygsarbete, innebär emellertid att mycket av det som sägs i 6 kap. i den nuvarande fartygssäkerhetsförordningen i stället bör framgå av arbetsmiljöförordningen. Vi skall här redovisa våra överväganden beträffande regleringen av arbetsmiljön i 5 kap. i den nya fartygssäkerhetsförordningen och i arbetsmiljöförordningen.

Övriga bestämmelser i den nya fartygssäkerhetsförordningen, som alltså i sak är desamma som gäller i dag, skall inte ytterligare beröras i detta avsnitt.

Införandet av en ny fartygssäkerhetslag innebär vidare att en rad olika författningar som innehåller hänvisningar till nuvarande fartygssäkerhetslag måste ändras. Vi skall i avsnitt 7.3 göra en uppställning över dessa författningar och över de ändringar som behövs.

7.2 Ändringar i arbetsmiljöförordningen och fartygssäkerhetsförordningen

Vi har föreslagit att arbetsmiljölagen skall omfatta allt fartygsarbete och inte bara sådant fartygsarbete som sker på örlogsfartyg. Vissa delar av arbetsmiljölagen, särskilt bestämmelserna om tillsyn och några av bestämmelserna om skyddsverksamheten, skall inte gälla fartygsarbete. I de delarna skall fartygssäkerhetslagen gälla.

På samma sätt bör bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg fördelas mellan arbetsmiljöförordningen och den nya fartygssäkerhetsförordningen. Det innebär att ett flertal föreskrifter som i dag finns i 6 kap. fartygssäkerhetsförordningen fortsättningsvis bör finnas i arbetsmiljöförordningen. Detta gäller bl.a. föreskrifter om upplysningskyldighet och anmälningsskyldighet vid svårare olyckor eller sjukdomar, uppsättning av vissa anslag, förvaring av handlingar och om vissa frågor som gäller skyddsverksamheten. Det som sägs i arbetsmiljöförordningen om Arbetsmiljöverket skall i stället gälla Sjöfartsverket när förordningen tillämpas på fartyg. Från denna regel finns ett undantag. Arbetsmiljöverket skall i samråd med Sjöfartsverket meddela de föreskrifter som behövs när ett fartyg tagits in på ett svenskt varv eller när fartyget är under lastning och lossning. Det finns inget behov av en föreskrift i arbetsmiljöförordningen motsvarande vad som i dag sägs i 6 kap. 16 § fartygssäkerhetsförordningen om att en överlåtelse på redaren av det ansvar som följer av 7 kap. 6 § andra stycket fartygssäkerhetslagen prövas av Arbetsmiljöverket. Vi har i samband med våra överväganden om samordningsansvaret på fartyg (se avsnitt 6.6.5) föreslagit att ansvaret kan överlåtas utan en myndighets godkännande.

Föreskrifter som anknyter till kvarvarande bestämmelser i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen skall finnas i 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen. Exempel på sådana föreskrifter är föreskrifter om utseendet av skyddsombud eller om tillsättning av ledamot i skyddskommittéer. Vidare skall 6 kap. i den nya fartygssäkerhets-

förordningen gälla i fråga om tillsynen i stället för det som sägs i 15 § arbetsmiljöförordningen. På samma sätt som i arbetsmiljölagen, bör det tydligt anges i arbetsmiljöförordningen när regleringen där ersätts av bestämmelser i fartygssäkerhetsförordningen. I de ovan nämnda exemplen bör 6, 8, 10, 13 och 15 §§ i arbetsmiljöförordningen innehålla att motsvarande bestämmelser i fartygssäkerhetsförordningen i stället skall gälla beträffande fartyg. Bestämmelsen om vilka författningar som skall finnas tillgängliga på fartyg bör också tas upp endast i den nya fartygssäkerhetsförordningen.

Vissa föreskrifter i den nuvarande fartygssäkerhetsförordningen motsvaras inte av föreskrifter i arbetsmiljöförordningen. Föreskrifterna bör tas upp i den nya fartygssäkerhetsförordningen. Detta gäller bl.a. föreskrifter om vissa anteckningar som skall göras i skeppsdagboken. Vidare gäller det föreskrifter om tillämpligheten på utländska fartyg av bestämmelserna om arbetsmiljön.

Sammanfattningsvis innebär den föreslagna lösningen att både fartygssäkerhetsförordningen och arbetsmiljöförordningen skall gälla vid fartygsarbete. Vi bedömer ändå inte att det blir svårt att följa regleringen. För det första följer den hur bestämmelserna om arbetsmiljön fördelas mellan arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen. För det andra kommer det också i förordningarna att finnas tydliga hänvisningar som underlättar vid tillämpningen.

7.3 Följdändringar i andra författningar

Om det i en lag eller i en annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i fartygssäkerhetslagen, tillämpas i stället den nya föreskriften. Detta kommer att framgå av punkten 6 i införandebestämmelserna till den nya fartygssäkerhetslagen. Till dess att ändringar har skett i de författningar som innehåller hänvisningar till fartygssäkerhetslagen, säkerställer denna införandebestämmelse en korrekt tillämpning av de berörda bestämmelserna. Vi skall i detta avsnitt göra en uppställning av de författningar som berörs av vårt förslag att ersätta fartygssäkerhetslagen med en ny lag med samma namn. Uppställningen är kronologisk och anger på vilket sätt som nuvarande bestämmelser bör ersättas med nya.

a) Lagen (1962:381) om allmän försäkring:

I 3 kap. 9 § bör 8 kap. 6 § *fartygssäkerhetslagen* (1988:49) tas bort.

b) Sjömanslagen (1973:282):

I 58 § bör *fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

c) Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg:

I 6 kap. 6 § bör *1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *6 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (0000:00)*. I 11 kap. 4 § bör *fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

d) Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg:

I 6 kap. 1 § tredje stycket, 12 och 13 §§ bör *fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

e) Förordningen (1982:569) om lotsning m.m.:

I 10 § bör *12 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

f) Mönstringslagen (1983:929):

I 14 § bör *fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

g) Förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän:

I 4 § bör *5 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *3 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

h) Förordningen (1988:595) om säkerheten på örlogsfartyg:

1 § bör fortsättningsvis lyda *För örlogsfartyg gäller bestämmelserna i 2 kap. 1–2, 4 och 8 § första stycket, 3 kap. 2 § andra stycket, 5 kap. 1 § första stycket, 6 kap. 11 § första meningen och 9 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (0000:00) samt 4 kap. 7 § arbetsmiljölagen (1977:1160). Bestämmelsen i 5 kap. 1 § första stycket fartygssäkerhetslagen om tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation gäller dock inte för örlogsfartyg.*

i) Lagen (1988:958) om vilotid för sjömän:

I 3 § andra stycket bör *5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (0000:00)*. Vidare bör i 8 § *10 kap. och 13 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49)* ersättas av *5 kap. och 9 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (0000:00)*.

j) Förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna:

I 13 § bör 10 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) ersättas av 6 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) samt 10 kap. 4 och 18 §§, 11 kap. och 13 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen ersättas av 6 kap. 12 §, 7 kap. och 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen samt enligt föreskrifter om anteckning i tillsynsbok meddelade med stöd av 6 kap. 6 § 1 samma lag.

k) Föräldradighetslagen (1995:584):

I 18 § bör 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) tas bort.

8 Kostnader m.m.

8.1 Kostnader för att införa en ny fartygssäkerhetslag och konsekvenser för fartygsägarna

8.1.1 Redaktionella ändringar i förhållande till den nuvarande fartygssäkerhetslagen

Vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag innebär ändringar i förhållande till gällande lag som i huvudsak är redaktionella. Kostnader, som kan uppstå när föreskrifter eller andra texter som hänvisar till fartygssäkerhetslagen behöver anpassas till den nya lagens kapitel- och paragrafindelning, tas inte upp under denna rubrik. Vi bedömer emellertid att sådana kostnader på sikt uppvägs av att den nya lagen blir lättare att följa och är bättre förberedd för det framtida arbetet med nya föreskrifter.

8.1.2 Införlivandet av vissa EG-direktiv

Den föreslagna fartygssäkerhetslagen innehåller också en del ändringar i sak jämfört med den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Vi har i delbetänkandet föreslagit vissa ändringar för att införliva dels vissa artiklar i EG-direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll, dels EG-direktivet 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. De föreslagna ändringarna finns också med i vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag. I avsnitt 11 i delbetänkandet har vi uppskattat kostnaderna som följer på de föreslagna ändringarna till ca 4 miljoner kr per år. Det är då den s.k. värdestatstillsynen av vissa fartyg i reguljär trafik som medför särskilda kostnader. Kostnaderna för Sjöfartsinspektionens verksamhet ingår i

handelssjöfartens betalningsansvar. I huvudsak finansieras tillsynen av fartyg genom att avgifter tas ut för tillsynsförrättningarna. Vissa tillsynsförrättningar är emellertid avgiftsfria. Detta gäller bl.a. inspektioner som genomförs inom ramen för hamnstatskontrollen och som inte utmynnar i beslut om kvarhållande. Vi har inhämtat från Sjöfartsverket, att det är oklart om värdestatillsynen skall avgiftsbeläggas.

8.1.3 Krav att vissa fartyg skall inneha certifikat m.m.

Vi har föreslagit att fartyg som har en bruttodräktighet om minst 20 eller är passagerarfartyg skall ha fartcertifikat. Befordrar fartygen passagerare eller gods eller är de fiskefartyg skall minsta tillåtna fribord fastställas och de skall ha fribordscertifikat. För att fartygen skall få användas till sjöfart fordras vidare att deras rederier har dokument om godkänd säkerhetsorganisation och att fartyget har certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Fritidsfartyg skall i stort sett vara undantagna från kraven på certifikat. Har de en bruttodräktighet om minst 100 skall de dock inneha fartcertifikat. De väsentliga ändringarna i förhållande till gällande rätt är dels att andra fartyg än fritidsfartyg och vars bruttodräktighet är mellan 20 och 100 skall ha fartcertifikat, dels att minsta tillåtna fribord skall fastställas på fiskefartyg och att de skall förses med fribordsmärken. Som ett bevis på att fribordsmärkena korrekt och varaktigt anbringats på fiskefartygen, skall de inneha fribordscertifikat. För att utfärdade fartcertifikat och fribordscertifikat inte skall förklaras ogiltiga, krävs att fartygen i de avseenden som certifikaten omfattar inte är bristfälliga och att de underkastar sig regelbunden tillsyn där detta kan kontrolleras.

Med vårt förslag kommer alltså fler fartyg än tidigare att bli föremål för periodisk tillsyn. Enligt uppgifter hämtade den 1 december 2000 ur Sjöfartsverkets fartygstillsynssystem (FTS) finns det 2 077 fartyg införda i FTS med en bruttodräktighet mellan 20 och 100. Av dessa är 287 passagerarfartyg och 923 fritidsfartyg. Fritidsfartyg av denna storlek är befriade från kraven på certifikat. Passagerarfartygen skall ha certifikat i samma utsträckning som i dag. Resterande 867 fartyg kan komma att påverkas av våra förslag, eftersom de i dag inte behöver ha fartcertifikat. Vissa av dessa fartyg omfattas dock redan av bestämmelserna om fribord. Våra förslag är av betydelse också för de 123 fiskefartyg vars bruttodräktighet är minst 100, eftersom de i dag inte behöver ha fribordsmärken eller fribordscertifikat.

Det är således ca 1 000 fartyg som berörs av de föreslagna ändringarna i fråga om kraven på certifikat. För merparten av dessa fartyg innebär ändringarna att de till skillnad från i dag kommer att vara föremål för sådana periodiska besiktningar som följer av att de skall ha certifikat enligt fartygssäkerhetslagen. Hur ofta dessa besiktningar skall ske och storleken av avgifterna för besiktningarna bestäms av Sjöfartsverket. Det framgår av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation att fartyg, som är underkastade periodisk tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och som inte är passagerarfartyg eller omfattas av vissa internationella konventioner, skall genomgå en första sjövärdighetsbesiktning innan de tas i bruk samt därefter en mellanliggande besiktning efter 30 månader och en förnyad sjövärdighetsbesiktning vart femte år. Fartygen skall också torrsättas för bottenbesiktning minst vart femte år.

Kostnaderna för förrättningarna skall finansieras med avgifter. Av bilaga 6 till föreskrifterna framgår att grundavgiften för en tillsynsförrättning är 1 000 kr för fiskefartyg med en bruttodräktighet av 20–100 och för övriga fartyg 2 000 kr. Vidare tas ut en förrättningsavgift om 350 kr per påbörjad trettiominutersperiod. Sker besiktningen utanför Sveriges gränser är grundavgiften högre. Dessutom tillkommer förrättningsmannens rese- och traktamentskostnader. De handlingar som utfärdas i samband med en avslutad förrättning är i sig avgiftsfria. Hur lång tid som en tillsynsförrättning tar varierar naturligtvis beroende på dels förrättningens syfte, dels hur fartyget ser ut. Enligt uppgift från Sjöfartsverket kan avgiften för en förrättning som avser ett mindre fiskefartyg beräknas till minst 4 000 kr. För andra fartyg gäller den högre grundavgiften. Det kan då antas att avgiften per besiktning blir högre än för fiskefartygen. Utslaget på en tioårsperiod är det rimligt att uppskatta kostnaderna för den enskilde fartygsägaren till ca 2 000 kr per år. Att tillsynen blir dyrare för fartygsägarna, måste vägas mot de skäl som talar för att införa krav på certifikat och därmed på periodiska besiktningar av deras fartyg. Vi bedömer att tillämpningen av de föreslagna bestämmelserna leder till en ökad sjösäkerhet och att detta motiverar de kostnader som förslaget medför.

8.2 Kostnader med nya arbetsmiljöbestämmelser

Vi bedömer inte att tillämpningen av arbetsmiljölagen på fartygsarbete kommer att medföra ökade kostnader. Här undantas då de kostnader

som följer av att Sjöfartsverket måste anpassa sina föreskrifter till den föreslagna lagregleringen. Vi förutser emellertid att det i många fall räcker för Sjöfartsverket att sätta i kraft föreskrifter som Arbetsmiljöverket har utfärdat och att verkets arbete därmed kan begränsas avsevärt.

Vårt förslag innebär nyheter i förhållande till gällande rätt i fråga om arbetsmiljön på fartyg. Bl.a. skall bestämmelser om internkontroll, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt om företagshälsovård tillämpas vid fartygsarbete. I den mån dessa bestämmelser förutsätter nya rutiner hos rederierna eller fartygsägarna, är detta naturligtvis kostnadskrävande. Merparten av ”nyheterna” i regleringen av fartygsarbete är emellertid till stora delar desamma som följer av det arbetsmiljöavtal som ingåtts mellan sjöarbetsmarknadens parter. Vi bedömer att våra lagförslag såvitt gäller bestämmelserna om arbetsmiljön inte kommer att föranleda ytterligare kostnader för de redare som omfattas av avtalet. Fartyg som inte omfattas av arbetsmiljöavtalet torde i de flesta fall ha en liten besättning. Även om de nya bestämmelserna skall tillämpas på dessa fartyg, innebär de överblickbara och föga kostnadskrävande förändringar i fråga om hur arbetsmiljöarbetet skall bedrivas.

8.3 Jämställdhet

Sjöfartsnäringen är en manligt dominerad näring. Bland befattningshavarna ombord på fartyg är de flesta män. De som är i befälsställning på fartygen är också normalt män. Mot denna bakgrund finns det anledning att inom rederierna aktivt behandla frågor om jämställdhet.

Våra förslag har inte haft överväganden om jämställdhet som främsta grund. Att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete, kan emellertid i viss mån påverka jämställdheten på fartyg. I jämförelse med fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön, är arbetsmiljölagen tydligare i fråga om att arbetsmiljön skall anpassas till människors olika förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. Den enskilde arbetstagaren har också ett större inflytande över hur det egna arbetet skall planeras och utformas. Arbetsgivaren har enligt arbetsmiljölagen en uttalad skyldighet att genom att anpassa arbetsförhållandena eller vidta annan lämplig åtgärd ta hänsyn till arbetstagarens särskilda förutsättningar för arbetet.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till fartygssäkerhetslag (0000:00)

Efter det att fartygssäkerhetslagen infördes år 1988 har den ändrats vid ett flertal tillfällen. Många av ändringarna har varit nödvändiga för att anpassa lagen till dels EU:s handlingsprogram för sjösäkerheten, dels ISM-koden. Efter dessa ändringar har lagen blivit svårare att läsa. Vi föreslår därför en ny disposition. Bl.a. bör merparten av bestämmelserna om arbetsmiljön tas bort från fartygssäkerhetslagen och i stället bör arbetsmiljölagen göras tillämplig. Det har inte varit möjligt att göra dessa ändringar inom ramen för den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Vi föreslår därför en ny lag med samma namn.

1 kap. Inledande bestämmelser

Även om 1 kap. har samma rubrik som 1 kap. i nuvarande fartygssäkerhetslag, är innehållet inte detsamma. I vårt lagförslag rymmer 1 kap. dels en paragraf som anger lagens tillämpningsområde, dels definitioner av de begrepp som används i lagen och som kräver en närmare förklaring. Vi har delat upp definitionerna i tre paragrafer med varsin rubrik; *Redare och besättning*, *Passagerartrafik* samt *Certifikat och dokument*.

1 §

Paragrafen är densamma som 1 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

2 §

I paragrafen definieras vissa begrepp som har med ett fartygs besättning att göra. De begrepp som avses är *ombordanställd*, *fartygsarbete* och *säkerhetsbesättning*. I dag finns definitionerna av vem som är

ombordanställd och vad som är fartygsarbete i 1 kap. 3 § samt av säkerhetsbesättning i 5 kap. 5 § första stycket. Vi har valt att samla alla definitioner på ett ställe. Redarbegreppet definieras inte. I stället anges i paragrafen att det som sägs i lagen om redare också skall gälla den som i redarens ställe har befattning med fartyget. Våra närmare motiv för att *inte* definiera redarbegreppet finns i avsnitt 4.2.2. Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

3 §

I den nya lagen har *passagerarfartyg* och *passagerare* samma innebörd som enligt 4 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi föreslår att även begreppen *ro-ro-passagerarfartyg*, *höghastighetspassagerarfartyg* och *reguljär trafik* definieras i denna paragraf. Detta är begrepp som skall införas i lagen i samband med bestämmelserna om värdstatstillsyn. De närmare bestämmelserna om värdstatstillsyn skall finnas i 5 kap. och följer av EG-direktivet 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. I direktivet definieras vad som är ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik. Eftersom definitionerna är tämligen komplicerade och endast relevanta för tillämpningen av direktivet, har vi i denna paragraf hänvisat till direktivet beträffande vad som menas med dessa begrepp.

4 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 2 och 4 b §§, 3 kap. 5 § samt 4 kap. 2 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har i en och samma bestämmelse förklarat de olika handlingarnas innebörd. På så sätt är det lättare att överblicka de fortsatta bestämmelserna om vad som krävs för att ett fartyg skall få användas till sjöfart. De närmare motiven bakom paragrafen finns i avsnitt 4.2.4.

2 kap. Allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet

Vi har funnit att fartygssäkerhetslagen blir lättare att överblicka om man skiljer de krav som skall gälla för alla fartyg från kraven för att använda vissa fartyg till sjöfart. I detta kapitel finns de allmänna kraven på sjövärdighet, lastning och lossning, innehav av certifikat, bemanning, syn och hörsel samt rederiverksamhet. Bestämmelserna är med få undantag av portalkaraktär och anger ramarna för vad som krävs för att använda fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller för

att använda svenska fartyg utanför detsamma. Vad som enligt fartygssäkerhetslagen därutöver krävs för att ett visst fartyg skall få användas till sjöfart anges i 3 kap.

1 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis 3 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi föreslår ett tillägg såtillvida att det som sägs i paragrafen också skall gälla vid lossning. Det arbetsmomentet är också riskfyllt och bör nämnas särskilt i fartygssäkerhetslagstiftningen.

3 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 § första stycket, 2 kap. 4 och 4 e §§, 3 kap. 7 § och 4 kap. 5 § samt delvis 1 kap. 5 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Skillnaden mellan dagens reglering och den som vi föreslår i denna paragraf gäller förutsättningarna för att ogiltigförklara certifikat. Förutsättningarna för att ogiltigförklara certifikaten varierar i dag beroende på vilket certifikat som avses. Som vi har utvecklat i avsnitt 4.3.2 är de huvudsakliga skälen för ogiltigförklaring i princip desamma. Vi anser att skälen för att ogiltigförklara de olika certifikaten bör kunna uttryckas i en och samma bestämmelse.

4–8 §§

Paragraferna motsvarar 5 kap. 1–4 §§ och 20 § andra stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag.

9 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 a § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

10 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 § andra stycket och 2 kap. 4 d § samt delvis 1 kap. 5 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

3 kap. Särskilda krav för användning av fartyg

Fartygssäkerhetslagen ställer olika krav för användning av fartyg beroende på fartygens storlek eller användningsområde. I vårt lagförslag finns de särskilda kraven samlade i ett kapitel och kan därför fungera som en checklista för vad som gäller för ett visst fartyg. För att lagen skall vara lättare att hitta i, finns de olika kraven samlade under följande rubriker: *Fartcertifikat*, *Passagerarfartygscertifikat*, *Fribord*, *Fribordscertifikat*, *Dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation* samt *Säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter*.

1 §

Paragrafen motsvarar delvis 2 kap. 3 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi föreslår emellertid att även fartyg med en bruttodräktighet som är mindre än 100 men minst 20 skall ha fartcertifikat. Detta gäller inte fritidsfartyg. För fritidsfartygen gäller fortfarande att de skall ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100. För att inte fartygssäkerhetslagen skall komma i konflikt med EG-direktivet 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar, skall dessutom de fritidsfartyg med en bruttodräktighet av 100 eller mer som har CE-märkts undantas från kravet på fartcertifikat. De närmare motiven till vårt förslag finns i avsnitt 4.4.6.

2 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 2 § andra stycket och 3 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

3 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 4 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

4 §

Paragrafen motsvarar 3 kap. 2 § första stycket och 8 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har föreslagit att minsta tillåtna fribord också skall fastställas för fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 20. Däremot skall inte minsta tillåtna fribord fastställas för fritidsfartyg. Enligt den nuvarande bestämmelsen gäller paragrafen inte *lustfartyg*. I vårt förslag ersätts det begreppet med *fritidsfartyg*.

5–8 §§

Paragraferna motsvarar 3 kap. 3, 4, 6, 10 och 11 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

9 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 c § i nuvarande fartygssäkerhetslag. I vårt förslag undantas fritidsfartyg från bestämmelsen. I praktiken torde detta inte innebära någon skillnad jämfört med gällande rätt.

10–18 §§

Paragraferna motsvarar 5 kap. 5–12 och 14 §§ samt 20 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi föreslår inga sakliga ändringar av bestämmelserna om säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter utan ändringarna är i denna del enbart redaktionella. Det fanns tidigare i 5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen en bestämmelse som innebar att Sjöfartsverket skulle samråda med sjöarbetsmarknadens parter, innan verket meddelade ett beslut om säkerhetsbesättning. Bestämmelsen upphävdes år 1998 (SFS 1998:959). I yttrande över vårt delbetänkande har SEKO-sjöfolk föreslagit att bestämmelsen återinförs i lagen. Enligt SEKO-sjöfolk är det tidigare förfarandet, som gav parterna en möjlighet att diskutera bemanningsförändringar innan beslutet fattades och där de protokoll som följde på sådana diskussioner kunde ingå i Sjöfartsverkets beslutsunderlag, lämpligare än att parterna ges tillfälle att behandla frågorna först efter det att verket fattat sitt beslut. När bestämmelsen upphävdes motiverades detta bl.a. med att det var en ren sjösäkerhetsfråga vilken besättningsnumerär som skall beslutas för varje enskilt fartyg och att en sådan fråga skall bedömas och beslutas av Sjöfartsverket. Beslutet om säkerhetsbesättning skulle inte ha sin grund i andra hänsynstaganden än de rent sjösäkerhetsmässiga (jfr. prop. 1997/98:128). Vi har inte funnit skäl att nu föreslå att föreskrifter om samråd med sjöarbetsmarknadens parter återinförs.

4 kap. Arbetsmiljön

Vi har i avsnitt 6 utförligt motiverat vårt förslag att dels arbetsmiljölagen skall vara tillämplig på fartygsarbete, dels fartygssäkerhetslagen skall innehålla vissa särbestämmelser om arbetsmiljön på fartyg. Särbestämmelserna skall finnas i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen under rubrikerna *Om arbetsmiljöns beskaffenhet*, *Befälhavarens skyldigheter för arbetsmiljön*, *Skyddsombud och skyddskommitté* samt *Utländska fartyg*. Det skall dessutom finnas bemyndiganden i 6 kap. 5 § i den nya fartygssäkerhetslagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i frågor om arbetsmiljön som omfattas av vad som sägs i 4 kap. Tillsynen över efterlevnaden ombord på fartyg av arbetsmiljöbestämmelserna skall regleras i 5 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Förbud och förelägganden i anledning av brister som påträffas vid

tillsynsförrättningarna får meddelas med stöd av 7 kap. i den nya lagen. Vid överträdelser av sådana förbud och föreläggande skall vad som sägs om påföljd i 8 kap. i samma lag gälla. I övrigt skall arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete.

1 §

Paragrafen saknar motsvarighet i den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Vad som sägs i paragrafen är att arbetsmiljölagen gäller fartygsarbete, men att särbestämmelserna i fartygssäkerhetslagen i vissa fall ersätter regleringen i arbetsmiljölagen. Så är fallet såvitt gäller de särskilda bestämmelserna om skyddsombud och skyddskommittéer som finns i vårt förslag till 4 kap. fartygssäkerhetslagen. För att det klart skall framgå att arbetsmiljölagen i dessa delar *inte* skall tillämpas, skall det finnas uttryckliga hänvisningar i arbetsmiljölagens bestämmelser som anger att fartygssäkerhetslagen i stället skall tillämpas. De övriga särbestämmelserna i 4 kap. fartygssäkerhetslagen skall inte ersätta regleringen i arbetsmiljölagen utan skall komplettera den.

2 §

Paragrafen saknar motsvarighet i den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Den erinrar läsaren om att bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet finns dels i 2 kap. arbetsmiljölagen, dels i 4 kap. 3–5 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen.

3–5 §§

Paragraferna motsvarar 6 kap. 7–9 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

6 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 7 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Ansvaret för de frågor om arbetsmiljöns beskaffenhet som regleras i fartygssäkerhetslagen åvilar alltså befälhavaren. Vi har i avsnitt 6.6 gjort vissa överväganden om hur skyddsansvaret skall fördelas vid fartygsarbete. Överväganden om befälhavarens skyddsansvar finns i avsnitt 6.6.6.

7 §

Bestämmelserna i arbetsmiljölagen om minderårigas arbete skall tillämpas också när arbetet utförs på fartyg. Minimialdern för fartygsarbete är emellertid inte densamma som på en arbetsplats i land och bör därför som i dag regleras i fartygssäkerhetslagen och i sjömanslagen. Paragrafen motsvarar 6 kap. 10 a § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har gjort vissa redaktionella ingrepp i syfte att göra paragrafen lättare att läsa. I sak är vårt förslag emellertid identiskt med den nuvarande

bestämmelsen. Det framgår av andra stycket att minderåriga som har fyllt tretton år får anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete inom fiskerinäringen. Att de som är 13–15 år gamla skall få arbeta på fiskefartyg, har vi närmare motiverat i avsnitt 6.8.2.

8 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 3 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Den reglerar enbart befälhavarens ansvar i fråga om det arbete som minderåriga utför på fartyg. Bestämmelsen skall inte inskränka redarens eller annan arbetsgivares skyddsansvar såvitt avser minderårigas arbete och som följer av arbetsmiljölagen.

9 §

Det skyddsansvar som i dag regleras i 7 kap. 2 § och 4 § första och andra styckena fartygssäkerhetslagen kommer med vårt förslag att regleras i 3 kap. 2 och 3 §§ arbetsmiljölagen. Det som sägs i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen har i arbetsmiljölagen vidareutvecklats genom införandet av bestämmelserna om internkontroll i 3 kap. 2 a § första och andra styckena arbetsmiljölagen. Bestämmelserna i det lagrummet bör också gälla fartygsarbete. Befälhavaren bör i samtliga dessa fall jämte redaren och, i förekommande fall, en annan arbetsgivare vara skyddsansvarig. I denna paragraf anges därför att det som sägs i 3 kap. 2, 2 a första och andra styckena och 3 §§ arbetsmiljölagen om arbetsgivare också skall gälla befälhavaren.

10 §

Det är motiverat med vissa skillnader mellan hur skyddsverksamheten regleras vid fartygsarbete och på arbetsplatser i land. Av skäl som vi har utvecklat i avsnitt 6.9 bör vissa av bestämmelserna om skyddsverksamheten finnas kvar i fartygssäkerhetslagen. Det gäller bestämmelser om utseendet av skyddsombud, tillsättandet av skyddskommittéer och om skyddsombudens stoppningsrätt. I övriga delar anser vi att arbetsmiljölagens bestämmelser om skyddsverksamheten skall vara tillämpliga på fartygsarbete. Detta kommer till uttryck delvis genom denna paragraf. Framför allt skall det emellertid finnas uttryckliga bestämmelser i enskilda paragrafer i arbetsmiljölagen där det anges att korresponderande lagrum i fartygssäkerhetslagen i stället skall gälla.

11 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

12 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 7 och 9 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

13 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 8 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

14 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 10 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

15 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 14 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Det är endast vid fartygsarbete som bestämmelsen behövs. För andra arbetsplatser finns motsvarande reglering i lagen (1982:80) om anställningsskydd. Den lagen kan inte utan vidare tillämpas på fartyg, eftersom man där också måste ta hänsyn till sådana förhållanden som omfattas av regleringen i 17 och 18 §§ sjömanslagen (1973:282).

16 §

Paragrafen motsvarar delvis 9 kap. 15 och 16 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag. Tidsfrister för talans väckande regleras i 6 kap. 12 § arbetsmiljölagen. För det fall att talan skall väckas enligt 15 §, skall man iakta det som sägs i arbetsmiljölagen.

17 §

Paragrafen motsvarar delvis 9 kap. 17 och 18 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag och anger när de bestämmelser som skall finnas kvar i fartygssäkerhetslagen skall börja tillämpas i förhållande till redaren eller en annan arbetsgivare. Det finns en motsvarande bestämmelse i 6 kap. arbetsmiljölagen som anger när den lagens bestämmelser skall gälla mot arbetsgivaren.

18 §

I paragrafen anges vilka arbetsmiljöbestämmelser som skall tillämpas på utländska fartyg. Det är lämpligt att denna bestämmelse finns i fartygssäkerhetslagen, eftersom det av fartygssäkerhetslagen framgår att lagen också skall gälla när utländska fartyg används till sjöfart inom svenskt sjöterritorium.

5 kap. Tillsyn

Vi har i vårt delbetänkande lämnat förslag till en ny form av tillsynsförrättningar som avser ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg när de används i reguljär trafik till eller från en svensk hamn. När vi nu lämnar förslag till en ny fartygssäkerhetslag skall bestämmelserna om denna form av tillsyn, som vi valt att kalla *värdestatstillsyn*, finnas tillsammans med övriga bestämmelser om tillsyn i 5 kap. Med undantag för bestämmelserna om värdestatstillsynen, är 5 kap. i den nya lagen i väsentliga delar detsamma som 10 kap. i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har föreslagit en saklig ändring som innebär att tillsynsmyndigheterna har utökade möjligheter att inhämta upplysningar från tillverkare m.fl. om till vilka som en produkt har överlåtit. I 10 kap. i nuvarande fartygssäkerhetslag finns det bemyndiganden som vi har flyttat till 6 kap. i vårt lagförslag.

1 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Huvudregeln är att Sjöfartsverket utövar tillsyn enligt lagen. Det framgår av andra stycket att inspektioner av svenska fartyg får utföras av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen. Kustbevakningen har i yttrande över vårt delbetänkande föreslagit att frågan om att utnyttja Kustbevakningen för efterkontroller, vars syfte är att kontrollera att sådana brister har åtgärdats som föranlett beslut om nyttjandeförbud, bör beaktas i vår översyn av fartygssäkerhetslagen. Det är vår uppfattning att en sådan efterkontroll ryms inom Kustbevakningens befogenheter att utföra inspektioner av fartygen. Vi har därför inte föreslagit någon ändring av andra stycket. Såvitt gäller arbetsmiljön utövar Sjöfartsverket tillsynen i samverkan med Arbetsmiljöverket. Tillsynen skall då omfatta efterlevnaden av både fartygssäkerhetslagen och arbetsmiljölagen.

2 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

3 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 20 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. Bestämmelsens innebörd är att tillsynsförrättningar som har utförts av vissa organisationer och – enligt vårt förslag – utländska sjöfartsmyndigheter skall äga samma giltighet som om de gjorts av Sjöfartsverket. Vi har i avsnitt 4.7.4 beskrivit de närmare förutsättningarna för att organisationerna och de utländska sjöfartsmyndigheterna enligt avtal eller efter enskilda uppdrag skall få utföra vissa tillsynsförrättningar.

4 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 5 § första och andra styckena i nuvarande fartygssäkerhetslag. Införandet av värdestatstillsyn fordrar vissa ändringar i denna paragraf. Enligt 10 kap. 5 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag utförs tillsynsförrättningar som besiktningar, rederikontroller eller inspektioner. Värdestatstillsynen utförs som inledande värdestatskontroller, inledande särskilda besiktningar, särskilda besiktningar och övriga besiktningar. Begreppsmässigt är det ingen skillnad mellan de besiktningar som utförs vid värdestatstillsynen och besiktningar i övrigt enligt fartygssäkerhetslagen. Den inledande värdestatskontrollen är emellertid en ny form av tillsynsförrättning och skall därför anges särskilt i denna paragraf. Vi har i vårt lagförslag satt in rubriker före bestämmelserna med de olika formerna av tillsynsförrättningar. Rubrikerna är *Besiktning*, *Rederikontroll*, *Inspektion* och *Värdestatstillsyn*.

5–7 §§

Paragraferna, som gäller besiktningar, motsvarar 10 kap. 5 § tredje stycket samt 6 och 7 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

8–10 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 7 a samt 8 och 9 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har i 10 § i den nya lagen gjort ett tillägg. Enligt det lagrummet skall tillsynen av utländska fartyg ske genom inspektion. Från denna huvudregel finns ett betydande undantag. Omfattas fartygen av bestämmelserna om värdestatstillsyn, skall det som sägs om sådan tillsyn i stället gälla.

11 §

Vi har i vårt delbetänkande lämnat förslag till bestämmelser om värdestatstillsyn. Denna paragraf och 12–14 §§ motsvarar 10 kap. 9 a–9 d §§ i vårt tidigare förslag. Motiven till de då föreslagna bestämmelserna finns i delbetänkandet i avsnitten 9 och 12 (se SOU 2000:16 s. 87–96 och 105–109). Förslaget bereds för närvarande inom regeringskansliet. De förslag vi nu lämnar är därför i princip desamma som i delbetänkandet. Ändringarna är främst redaktionella och har skett för att anpassa bestämmelserna till den nya fartygssäkerhetslagen. Det innebär bl.a. att första stycket i den tidigare föreslagna 9 a §, som gäller hur vissa begrepp av betydelse för värdestatstillsynen bör definieras, har flyttats till 1 kap. 3 §. I ett avseende har vi beaktat synpunkter som Sjöfartsverket lämnade i sitt remissvar över delbetänkandet. Bestämmelserna om värdestatstillsyn skall tillämpas när trafiken

omfattar internationella resor och inrikes resor inom fartområde A eller B enligt fartygssäkerhetsförordningen.

12 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 9 b § i delbetänkandet. Innan ett fartyg används i reguljär trafik, skall värdestatens tillsynsmyndighet försäkra sig om att rederiet och dess fartyg uppfyller kraven för en sådan trafik. Rederiet skall i detta syfte tillställa tillsynsmyndigheten handlingar som utvisar att kraven är uppfyllda. Handlingarna utgör underlaget för de inledande kontroller som tillsynsmyndigheten skall utföra enligt denna paragraf. För att inte de inledande kontrollerna skall förväxlas med rederikontroller har vi nu benämnt dem *inledande värdestatskontroller*. Att de inledande värdestatskontrollerna skall göras även när ett fartyg, som redan används i reguljär trafik, övergår till en annan reguljär trafik, framgår av andra stycket. Utöver inledande värdestatskontroller skall tillsynsmyndigheten också utföra en inledande besiktning. De närmare förutsättningarna för denna och övriga besiktningar anges i 13 §.

13 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 9 c § i delbetänkandet. Det framgår av artikel 6.2 i direktivet 1999/35/EG att en inledande särskild besiktning skall äga rum inom en månad från det att tillsynsmyndigheten har mottagit underlaget för de inledande kontrollerna. Vi har bedömt att det inte är nödvändigt att föra in den bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen. Sjöfartsverket bör iaktta tiderna i artikel 6.2 utan att detta anges i lag.

14 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 9 d § i delbetänkandet.

15–17 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 10, 11 och 11 a §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag. För att göra lagen lättare att läsa har vi i vårt förslag samlat dem under rubriken *Tillsynsmyndigheters tillträde till fartyg m.m.*

18–20 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 12, 12 a och 13 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

21 §

Paragrafen motsvarar delvis 10 kap. 14 § i nuvarande fartygssäkerhetslag. I andra stycket föreslår vi en bestämmelse som motsvarar vad som sägs i 7 kap. 4 § arbetsmiljölagen. Den som har överlåtit eller

upplåtit en teknisk anordning eller har överlåtit ett farligt ämne för användning på fartyg skall på begäran lämna tillsynsmyndigheten upplysningar om till vem som produkten har överlåtit eller upplåtits. Vi har i avsnitt 6.10.2 redovisat skälen för införandet av andra stycket.

22–24 §§

Paragraferna motsvarar 15–17 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

25 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 18 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag. Till skillnad från den bestämmelsen har vi här föreslagit att fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 eller som annars har CE-märkts inte skall omfattas av kraven på tillsynsbok. Vi har också föreslagit att det andra stycket i nuvarande lagrum inte tas upp i den nya lagen. Att en förrättningsman skall anteckna vissa uppgifter i tillsynsboken i samband med att en tillsynsförrättning avslutas eller att förrättningsmannen skall underrätta om anteckningarna, behöver inte anges i fartygssäkerhetslagen. Sjöfartsverket skall med stöd av de bemyndiganden som finns i 6 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen och i fartygssäkerhetsförordningen kunna meddela föreskrifter i ämnet.

26 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 19 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

27 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 6 § tredje stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vad som i övrigt sägs i den bestämmelsen om underrättelser till skyddsombuden och om rätten för ett ombud att ta del av vissa handlingar, skall fortsättningsvis regleras enbart i arbetsmiljölagen. Eftersom tillsynen av arbetsmiljön på fartyg skall ske enligt bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen, bör en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten skall lämna kopior av skriftiga meddelanden till skyddsombudet finnas i denna lag.

6 kap. Bemyndiganden

I detta kapitel finns samtliga bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva eller besluta i de sjösäkerhetsfrågor som lagen omfattar. Kapitlet innehåller bemyndiganden som gäller att meddela föreskrifter i frågor som omfattas av 2–5 kap., att meddela särskilda föreskrifter för vissa fartyg och undantag från lagen samt att uppdra åt organisationer och andra myndigheter att bl.a. utfärda certifikat.

1 §

Bemyndigandena i 1–6 §§ avser rätten att meddela närmare eller ytterligare föreskrifter om sådant som regleras i 2–5 kap. Vi föreslår att bemyndigandena att meddela sådana föreskrifter skall vara lika omfattande som i dag. 1 § motsvarar 1 kap. 9 § i nuvarande fartygssäkerhetslag och gäller rätten för regeringen att meddela föreskrifter om fartområden.

2 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden som avser sjövärdighet och andra frågor av liknande natur. Den motsvarar 2 kap. 5 §, 3 kap. 9 §, 4 kap. 7 § och 13 kap. 5 § andra stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag.

3 §

Paragrafen, som gäller bemyndiganden om dokument och certifikat, motsvarar 1 kap. 6 § tredje stycket samt 7 och 8 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag. Bemyndigandena i denna paragraf gäller rätten att föreskriva om ytterligare certifikat än de som anges i lagen eller om vilka certifikat och dokument som skall krävas av utländska fartyg och dess redare. Vi har bedömt att det inte behövs några bemyndiganden i lag som gäller den närmare utformningen av certifikaten eller deras giltighetstid. Av skäl som vi har utvecklat i avsnitt 4.7.2 bör sådana föreskrifter i stället kunna meddelas med stöd av bestämmelser i fartygssäkerhetsförordningen.

4 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden om bemanning. Den motsvarar 5 kap. 13 samt 15–19 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

5 §

Paragrafen reglerar de bemyndiganden om arbetsmiljön som alltjämt skall vara kvar i den nya fartygssäkerhetslagen. Bemyndigandena avser sådana frågor som finns i 4 kap., dvs. vissa frågor om arbetsmiljöns beskaffenhet, om befälhavarens skyddsansvar, om arbete som utförs på fiskefartyg av de som är 13–15 år gamla samt om skyddsombud och skyddskommittéer. I övrigt finns bemyndigandena i arbetsmiljölagen. Paragrafen motsvarar delvis 8 kap. 1 § och 9 kap. 20 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

6 §

I paragrafen finns bemyndigandena som har med tillsynen av fartyg att göra. Här finns också vissa bemyndiganden om anlitande av lots. Paragrafen motsvarar 10 kap. 21–23 §§ och 13 kap. 6 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

7 §

Fartygssäkerhetslagen innehåller i dag en del bestämmelser som gör det möjligt för regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Sjöfartsverket att meddela undantag från lagen. Verket kan också meddela särskilda föreskrifter för fiskefartyg och andra fartyg av särskild beskaffenhet. I vårt förslag bibehåller vi och utökar något möjligheterna att föreskriva om undantag eller att meddela särskilda föreskrifter. Denna paragraf motsvarar 13 kap. 7 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

8 §

Rätten att meddela undantag från lagen tas upp också i denna paragraf. Som vi har närmare utvecklat i avsnitt 4.7.3 bör rätten att meddela undantag avse samtliga bestämmelser i 3 kap. 1–9 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen. Dessa lagrum reglerar dels de särskilda kraven såvitt avser innehav av certifikat och dokument om godkänd säkerhetsorganisation, dels frågor om fastställande av minsta tillåtna fribord och om fribordsmärken. Precis som i dag bör lagen vidare ge möjligheter att meddela undantag från bestämmelserna om skyldigheten att ge in ritningar. I dag framgår detta av 10 kap. 23 § fartygssäkerhetslagen.

9 §

Paragrafen motsvarar 13 kap. 8 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

10 §

Paragrafen motsvarar delvis 1 kap. 6 § första och andra styckena i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har föreslagit vissa ändringar i förhållande till den bestämmelsen. För det första anser vi att det skall finnas en uttrycklig bestämmelse om att Sjöfartsverket får överlåta till en organisation att fastställa minsta tillåtna fribord om detta sker i syfte att fribordscertifikat skall utfärdas. För det andra har vi föreslagit att det som sägs om organisationerna i enskilda fall också kan gälla utländska sjöfartsmyndigheter. Vi har utförligt motiverat våra förslag i avsnitt 4.7.4.

11 och 12 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 3 och 4 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag.

7 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Vi har i delbetänkandet föreslagit de ytterligare bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg som behövs för att införliva artiklar i dels direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll, dels direktivet 1999/35/EG. Förslaget bereds för närvarande inom regeringskansliet. Dessa bestämmelser och de bestämmelser som i dag finns i 11 kap. fartygssäkerhetslagen utgör 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. För att göra lagtexten lättare att läsa, har vi delat upp några av paragraferna i flera paragrafer. Vi har också föreslagit en ändring som innebär att ett föreläggande mot den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ för produkter som används på fartyg, skall få avse att han eller hon åläggs att lämna varningsinformation eller att återkalla produkten.

1 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetslag och är i sak identisk med 11 kap. 1 § 1–4 styckena i vårt tidigare förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen.

2 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 1 § femte stycket i vårt tidigare förslag. Den har kommenterats där i avsnitten 8.2 och 12 (se SOU 2000:16 s. 80–82 och 110). Lagrummet är relevant för de fartyg som omfattas av ISM-koden.

3 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 1 § sjätte stycket i vårt tidigare förslag. Som vi har anfört i avsnitt 8.4 i delbetänkandet, behövs bestämmelsen för att införliva artikel 16.3 i direktivet 95/21/EG i svensk rätt. Det bör poängteras att de kostnader som avses i bestämmelsen endast är kostnaderna för den tillsynsförrättning, som lett fram till ett nyttjandeförbud, och som redaren/fartygsägaren skall erlägga enligt de föreskrifter om avgifter som Sjöfartsverket beslutat enligt bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen. Ett beslut om kvarhållande innebär att andra kostnader uppstår, bl.a. för inspektionshamnen. Krav som hamnmyndigheten eller hamninnehavaren har gentemot fartygets ägare eller redare i anledning av sådana kostnader, kan inte åberopas vid tillämpning av denna paragraf.

4–7 §§

Paragraferna motsvarar 11 kap. 1 a § i vårt tidigare förslag. Vi har motiverat lagförslaget i avsnitt 8.3 i delbetänkandet (se SOU 2000:16 s. 82–85). Bestämmelserna om att under vissa förutsättningar förbjuda fartyg att anlöpa svensk hamn skall gälla alla fartyg oavsett flagg. Sjöfartsverket har i sitt yttrande över delbetänkandet föreslagit att bestämmelserna endast bör gälla utländska fartyg. Det finns ett intresse av att ”ta in” och hålla kvar bristfälliga svenska fartyg i svensk hamn till dess att bristerna har åtgärdas. Har ett svenskt fartyg smitit från en utländsk inspektionshamn, skulle dessa bestämmelser enligt verket kunna motverka detta intresse. Tillsynsmyndigheten skall emellertid enligt 7 § få ge ett fartyg tillstånd att resa till en anvisad hamn för att rätta bristerna. Ett svenskt fartyg som annars inte skulle få anlöpa hamnen, lär i praktiken kunna anvisas till en svensk hamn för att åtgärda bristerna. Därmed är enligt vår uppfattning de synpunkter som verket framfört tillgodosedda.

8 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 1 b § i vårt tidigare förslag. Vi har i delbetänkandet motiverat förslaget i avsnitten 9.3 och 12 (se SOU 2000:16 s. 93, 94, 111 och 112).

9 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetslag och är i sak identisk med 11 kap. 2 § i vårt tidigare förslag. I artikel 10.4 i direktivet 1999/35/EG anges att ett beslut att hindra fartygets användning skall fattas inom en månad efter den inledande särskilda besiktningen och att företaget skall omedelbart underrättas om detta. Vi har i vårt lagförslag inte angett någon tidsram för Sjöfartsverket att fatta

sina beslut om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Sjöfartsverket bör, utan att det anges i fartygssäkerhetslagen, fatta beslut om hindrande av användning i reguljär trafik inom de tidsramar som anges i direktivet 1999/35/EG.

10 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 3 § i nuvarande fartygssäkerhetslag och är i sak identisk med 11 kap. 3 § i vårt tidigare förslag.

11 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

12 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 5 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag och är i sak identisk med 11 kap. 5 § första stycket i vårt tidigare förslag.

13 §

Paragrafen motsvarar delvis 11 kap. 5 § andra stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag. Eftersom skyddsansvaret på fartyg enligt vårt förslag skall regleras dels i fartygssäkerhetslagen, dels i arbetsmiljölagen, måste möjligheten att meddela förelägganden omfatta båda dessa lagar. I andra stycket föreslår vi en bestämmelse som innebär att den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen kan åläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt som används på fartyg. Bestämmelsen motsvarar 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen och har motiverats i avsnitt 6.10.3.

14 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 5 § tredje stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag och är i sak identisk med 11 kap. 5 § tredje och fjärde styckena i vårt tidigare förslag. Vi har i avsnitt 12 i delbetänkandet kommenterat bestämmelsen (se SOU 2000:16 s. 114).

15 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 6 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

8 kap. Ansvarsbestämmelser

1–7 §§

Paragraferna motsvarar 12 kap. 1–7 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag. De nya bestämmelserna om inskränkningar i rätten att använda fartyg, medför ett behov av ytterligare ansvarsbestämmelser. De ändringar av 12 kap. fartygssäkerhetslagen som vi föreslog i delbetänkandet, finns med när ansvarsbestämmelserna regleras i 8 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Övriga ändringar av gällande bestämmelser är en följd av att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete. Överträdelse av förbud eller villkor som har meddelats i föreskrifter beslutade med stöd av bemyndiganden i 4 kap. arbetsmiljölagen, skall straffas enligt vad som sägs i den lagen även när överträdelsen sker på fartyg.

9 kap. Övriga bestämmelser

1–5 §§

Paragraferna motsvarar 13 kap. 1–4 och 9 §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag. Vi har i 9 kap. 3 § inte tagit med det som sägs i 13 kap. 3 § andra stycket om att ett provisoriskt beslut inte får överklagas. Ett provisoriskt beslut avsåg fastställandet av säkerhetsbesättning och meddelades av Sjöfartsverket innan samråd skett med sjöarbetsmarknadens parter. Eftersom bestämmelsen i 5 kap. 8 § om samråd upphävts, behövs inte heller bestämmelsen i 13 kap. 3 § andra stycket.

Bestämmelserna om ikraftträdande

Vissa av dessa bestämmelser bör kommenteras. Punkten 2 är en särskild ikraftträdandebestämmelse för de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som redan används i reguljär trafik när lagen träder i kraft. Sådana fartyg skall kontrolleras och besiktigas på samma sätt som fartyg som ännu inte satts i drift i reguljär trafik. Av denna bestämmelse framgår att detta skall ske inom 12 månader från det att lagen trätt i kraft.

Punkten 3 är en följd av att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete. Enligt 6 kap. 12 § arbetsmiljölagen räknas preskriptionstiden för ett skyddsombud att föra talan om skada i anledning av uppdraget från det att skadan inträffade. Enligt 9 kap. 15 § i nuvarande fartygssäkerhetslag beräknas tiden från det att den åtgärd avslutats varpå anspråket grundas. För att undvika eventuella rättsförluster bör den gamla regleringen gälla på fartyg i fråga om skador som uppkommit före det att våra förslag har trätt i kraft.

Punkten 5 är en följd av vad som sägs i bestämmelserna om ikraftträdande av lagen (1995:927) om ändring i fartygssäkerhetslagen. När ISM-koden infördes i svensk rätt skedde det genom ändringar i en rad bestämmelser i fartygssäkerhetslagen och genom att nya bestämmelser fördes in i lagen. De nya bestämmelserna och ändringarna i de gamla bestämmelserna skulle träda i kraft vid den tidpunkt som regeringen bestämde. Regeringen fick föreskriva att bestämmelserna skulle tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg. Bestämmelserna har ännu inte trätt i kraft för alla fartyg som omfattas därav. Vårt förslag till en ny fartygssäkerhetslag innebär en annan paragrafindelning än den nuvarande och att det som omfattas av lagen (1995:927) om ändring i fartygssäkerhetslagen inte kommer att finnas på samma ställen som i den nuvarande fartygssäkerhetslagen. Regleringen av när och för vilka fartyg som ISM-koden skall tillämpas, skall vara densamma med den nya fartygssäkerhetslagen. I punkten 5 skall därför anges att tidpunkten för tillämpning av de aktuella bestämmelserna också skall gälla för tillämpning av motsvarande bestämmelser i den nya fartygssäkerhetslagen. Där skall också anges att regeringen får föreskriva att de bestämmelser som nämnts i denna punkt skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg.

Punkten 6 har betydelse för de lagar och övriga författningar som hänvisar till fartygssäkerhetslagen. Hänvisar en annan författning till en bestämmelse i den gamla fartygssäkerhetslagen, skall hänvisningen i stället gälla motsvarande bestämmelse i den nya fartygssäkerhetslagen.

9.2 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Vi föreslår att arbetsmiljölagen skall gälla allt fartygsarbete och inte bara arbete på örlogsfartyg. Det mesta som sägs i arbetsmiljölagen kan utan vidare tillämpas på fartyg. Det finns dock vissa frågor, där sjöfartens egenart kräver att arbetsmiljön regleras på annat sätt än i land. Behovet av en reglering, som är anpassad till den speciella arbetsmiljön ombord på fartyg, skall tillgodoses genom dels särbestämmelser i fartygssäkerhetslagen i enstaka frågor, dels viss särreglering i arbetsmiljölagen. I fartygssäkerhetslagen kommer det att finnas bestämmelser om hur arbetsmiljön i vissa avseenden skall vara utformad på fartyg. Bestämmelserna kompletterar reglerna i arbetsmiljölagen om arbetsmiljöns beskaffenhet.

Fartygssäkerhetslagen skall också innehålla bestämmelser om befälhavarens skyddsansvar. De bestämmelserna skall inte inskränka det ansvar som åvilar redaren/arbetsgivaren enligt arbetsmiljölagen. Vissa frågor som avser skyddsverksamheten på fartyg skall regleras i fartygssäkerhetslagen.

Särregleringen i arbetsmiljölagen gäller bl.a. redarens skyddsansvar för arbetsmiljön på fartyg, samordningsansvaret och Sjöfartsverkets roll som föreskrivande myndighet vid fartygsarbete. Det kommer vidare att framgå av arbetsmiljölagen att vissa av lagrummen inte skall gälla fartygsarbete. Så är fallet med bestämmelserna om tillsyn och vissa av bestämmelserna om skyddsverksamheten. När fartygssäkerhetslagen i stället skall tillämpas, kommer detta att anges i de berörda lagrummen i arbetsmiljölagen.

1 kap. 2 §

Arbetsmiljölagen skall gälla för samma fartyg som i dag omfattas av bestämmelserna om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagen. I detta syfte föreslår vi ett tillägg till första stycket om att lagen skall gälla svenska fartyg även när de används till sjöfart utanför det svenska sjöterritoriet. Vi föreslår vidare att två nya stycken förs in i paragrafen. I andra stycket slås fast att den föreskrivande myndigheten i fråga om fartygsarbete är Sjöfartsverket. Där finns också en särskild bestämmelse om redarens arbetsmiljöansvar. Detta ansvar skall också gälla den som i redarens ställe har befattning med fartyget. Redaren har det övergripande skyddsansvaret på sitt fartyg. Ansvaret omfattar inte bara de som är anställda av redaren, utan också andra som utför fartygsarbete. Det som sägs i arbetsmiljölagen om arbetsgivaren, skall därför vid fartygsarbete gälla redaren också när arbetet utförs av den som är anställd av någon annan än redaren. Redarens ansvar enligt denna bestämmelse skall inte inkräkta på arbetsgivarens skyddsansvar. När fartygsarbete utförs av någon som inte är anställd av redaren, kommer alltså både redaren och arbetsgivaren att vara ansvariga för att kraven på arbetsmiljön upprätthålls. I vissa frågor delar de dessutom skyddsansvaret med befälhavaren. Befälhavarens skyddsansvar skall regleras i fartygssäkerhetslagen. I fjärde stycket skall det finnas en hänvisning dit. Vi har motiverat de föreslagna ändringarna i paragrafen i avsnitten 6.4.2–3.

1 kap. 4 §

Lagen skall gälla fartygsarbete på dels alla svenska fartyg, dels utländska fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Det är dock inte alla bestämmelser som skall gälla de utländska fartygen. Vilka bestämmelserna är, som skall gälla för dessa fartyg, regleras i fartygssäkerhetslagen. Vi har föreslagit ett nytt stycke i denna paragraf som hänvisar till fartygssäkerhetslagen i det avseendet. Våra överväganden om ändringarna i paragrafen finns i avsnitt 6.4.4.

2 kap. 1 §

Vi föreslår ett tillägg till första stycket som säger att arbetsmiljön vid fartygsarbete skall vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav. Detta tillägg har vi hämtat från motsvarande bestämmelse i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Lagrummet kan i övrigt tillämpas på fartygsarbete utan ändringar. När det gäller utländska fartyg har vi föreslagit att endast första stycket skall tillämpas. Detta skall framgå av 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Våra överväganden i fråga om denna paragraf finns i avsnitt 6.5.1.

2 kap. 4 §

Vi har i vårt förslag lyft in fartygsarbete i arbetsmiljölagen, utan att detta skall påverka regleringen av arbetsmiljön på andra arbetsplatser. Denna paragraf kan i och för sig utan ändringar tillämpas också på fartyg. Att paragrafen har fått ett delvis nytt utseende och att vibrationer särskilt nämns, beror på att den typen av störningar i arbetsmiljön är så väsentliga på fartyg att de inte bör utelämnas ur bestämmelsen. Enligt förarbetena till den nuvarande bestämmelsen ingår vibrationer i *övriga arbetshygieniska förhållanden*, vilket inte är tillräckligt när arbetsmiljölagen skall omfatta fartygsarbete.

2 kap. 7 §

Andra stycket i denna paragraf har förts över från 7 kap. 4 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen.

2 kap. 8 §

Vissa bestämmelser om arbetsmiljöns utformning på fartyg är så speciella för just den arbetsplatsen, att de inte bör finnas i arbetsmiljölagen utan i fartygssäkerhetslagen. I andra stycket i denna paragraf finns en erinran om detta. Vi har motiverat våra förslag i den delen i avsnitt 6.5.2.

2 kap. 10 §

Vid fartygsarbete tillämpas lagen (1998:958) om vilotid för sjömän i stället för arbetstidslagen (1982:673). I andra stycket i denna paragraf finns en erinran om detta.

3 kap. 2 a §

Vi har redovisat våra överväganden om skyddsansvaret i avsnitt 6.6. Bestämmelserna i 3 kap. arbetsmiljölagen skall också gälla vid fartygsarbete. Skyddsansvaret enligt detta kapitel omfattar bl.a. frågor om internkontroll, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård. Bestämmelserna behöver inte anpassas särskilt för att kunna tillämpas på fartygsarbete. I denna paragraf föreslår vi dock en ändring av främst redaktionell natur. Eftersom bestämmelserna om arbetsmiljöns utformning skall finnas i dels arbetsmiljölagen, dels fartygssäkerhetslagen, måste första stycket få en delvis annan lydelse. I slutet av den första meningen skall det stå *föreskrivna krav på en god arbetsmiljö*. Detta täcker in såväl arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen som föreskrifter om arbetsmiljöns utformning meddelade med stöd av lagarna.

3 kap. 7 §

Det finns särskilda bestämmelser om samordningsansvaret vid fartygsarbete i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen. Vi har delvis flyttat över bestämmelserna till denna paragraf i arbetsmiljölagen. Vid fartygsarbete är det särskilt viktigt med klara regler om vem som skall vara samordningsansvarig. Vårt förslag tillgodoser detta. Samtidigt bör den som lagen pekar ut som samordningsansvarig ha större möjligheter än i dag att överlåta ansvaret på någon annan. Ansvaret skall kunna överlåtas på någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället eller, i fråga om lastning och lossning av ett fartyg i svensk hamn, på den som är hamnansvarig och bör inte fordra myndighetstillstånd. Vi har motiverat tilläggen till denna paragraf i avsnitt 6.6.5.

5 kap. 2 §

Bestämmelserna om minderårigas arbete skall gälla även fartygsarbete. Ett undantag är emellertid bestämmelsen om minimiålder för arbete. Här finns i stället regleringen i fartygssäkerhetslagen och sjömanslagen. Våra överväganden i denna del finns i avsnitt 6.8.

6 kap. 2 §

Vi har föreslagit att vissa av bestämmelserna om skyddsverksamheten skall finnas kvar i fartygssäkerhetslagen. Det gäller bestämmelser om utseendet av skyddsombud, tillsättandet av skyddskommittéer och om skyddsombudets stoppningsrätt på fartyg. I övrigt skall arbetsmiljölagens bestämmelser om skyddsverksamheten gälla. Vissa av lagrummen i 6 kap. arbetsmiljölagen har fått anpassas något för att kunna tillämpas på fartyg. Våra överväganden i denna del finns i avsnitt 6.9. Denna paragraf reglerar hur skyddsombud skall utses och skall alltså *inte* gälla skyddsombud på fartyg.

6 kap. 4 §

Ett skyddsombud på fartyg har i princip samma arbetsuppgifter som ett skyddsombud i land. På ett fartyg är det ett sjösäkerhetskrav att fartyget är vederbörligen bemannat. Det skall därför också ingå i skyddsombudets uppgifter att övervaka fartygets bemanning. Bestämmelsen har hämtats från 9 kap. 4 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag.

6 kap. 6 a §

I dag finns motsvarande bestämmelse för fartyg i 6 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen. Vi har bedömt att det inte möter något hinder att i stället tillämpa bestämmelsen i arbetsmiljölagen. Det fordras ett tillägg till bestämmelsen. Ett skyddsombud på fartyg skall göra en framställan hos Sjöfartsverket, i stället för hos Arbetsmiljöverket, för prövning av frågan om förbud eller föreläggande skall meddelas. Ett förbud eller ett föreläggande meddelas då med stöd av 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen.

6 kap. 7 och 8 §§

Frågor om ett skyddsombuds stoppningsrätt och om tillsättning av skyddskommittéer skall regleras i fartygssäkerhetslagen i stället för i arbetsmiljölagen, när frågorna avser förhållanden på fartyg.

6 kap. 9 §

Se kommentaren till 6 kap. 4 §. Tillägget har hämtats från motsvarande bestämmelse i 9 kap. 11 § första stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag.

6 kap. 10 §

En avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling, som sker i strid mot bestämmelsen om att ett skyddsombud i anledning av uppdraget inte får ges försämrade anställningsvillkor, är ogiltig. Det följer av lagen (1982:80) om anställningsskydd att ett skyddsombud skall kunna återgå till sitt arbete i avvaktan på att en tvist om uppsägningens giltighet prövats slutligt, om inte en domstol på arbetsgivarens yrkande förordnat något annat. Som framgår av vad vi har anfört i avsnitt 5.11 kan inte lagen om anställningsskydd tillämpas fullt ut på fartygsförhållanden. Vi har därför föreslagit en särskild bestämmelse i fartygssäkerhetslagen om förutsättningarna för ett skyddsombud på fartyg att kunna återgå till sitt arbete. I denna paragraf har vi föreslagit ett nytt stycke, som erinrar om regleringen i lagen om anställningsskydd och i fartygssäkerhetslagen.

6 kap. 12 §

Tidsfristerna för ett skyddsombud på fartyg att framställa ett anspråk om skadestånd eller att väcka talan om ett sådant anspråk bör vara mer tilltagna än de som gäller i land. Vi har därför fört över bestämmelsen i 9 kap. 15 § i nuvarande fartygssäkerhetslag till denna paragraf. I fartygssäkerhetslagen räknas emellertid tiden för talans väckande från det att den åtgärd som anspråket grundas på har avslutats, medan tiden enligt arbetsmiljölagen räknas från det att skadan inträffade. Arbetsmiljölagens reglering är att föredra och skall också gälla i fråga om skador som inträffar på fartyg.

6 kap. 15 §

Paragrafen har ändrats så att även det som sägs i 6 kap. 10 § fjärde stycket arbetsmiljölagen omfattas därav.

6 kap. 16 §

Lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen skall tillämpas såväl när skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté utsetts på fartyg som när de utsetts på en arbetsplats i land. Eftersom det är de ombordanställda som utser dessa representanter på fartyg, måste bestämmelsen ha en delvis annorlunda lydelse när den tillämpas på fartyg.

7 kap. 1 §

Vi har i avsnitt 6.10.1 motiverat varför 7 kap. arbetsmiljölagen med ett undantag inte skall tillämpas på fartyg. Undantaget avser sekretessbestämmelsen i 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen. Den paragrafen gäller sekretessbelagd information som ett skyddsombud, ledamot i en

skyddskommitté eller den som har deltagit i arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten tagit del av under utövandet av sitt uppdrag. Det som sägs i paragrafen skall gälla även när uppdraget utförts på ett fartyg.

8 kap. 4 a §

En följd av att 7 kap. arbetsmiljölagen inte skall tillämpas på fartyg, är att förbud och förelägganden som avser arbetsmiljön på fartyg inte meddelas med stöd av arbetsmiljölagen. Sådana beslut skall i stället meddelas med stöd av 7 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Ansvar för den som överträder ett sådant förbud eller föreläggande skall prövas enligt 8 kap. i den nya lagen. Detsamma gäller överträdelser av föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Denna paragraf erinrar om straffbestämmelserna i fartygssäkerhetslagen. I övrigt skall ansvarsbestämmelserna i 8 kap. arbetsmiljölagen gälla. Våra överväganden i denna del finns i avsnitt 6.11.

9 kap. 3 §

Rätten för en arbetstagarorganisation att föra talan för att tillvarata arbetstagararnas intresse är delvis mer vidsträckt enligt fartygssäkerhetslagen än enligt arbetsmiljölagen. Enligt 13 kap. 4 § i nuvarande fartygssäkerhetslag fordras inte att organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet. Vi har fört över den bestämmelsen till denna paragraf.

9.3 Förslaget till fartygssäkerhetsförordning (0000:00)

I sak är den nya fartygssäkerhetsförordningen i princip densamma som den nuvarande. Den har en helt ny disposition för att vara anpassad till den nya fartygssäkerhetslagen. Föreskrifterna i förordningen följer ordningen i 6 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen på så sätt att 6 kap. 1–6 §§ fartygssäkerhetslagen motsvaras av varsitt kapitel i fartygssäkerhetsförordningen, medan regleringen i 7 kap. i förordningen följer av vad som sägs i 6 kap. 7 och 8 §§ i lagen samt den i 8 kap. av vad som sägs i 6 kap. 10 § i samma lag. 9 och 10 kap. i den nya förordningen skall innehålla föreskrifter som avser inskränkningar i rätten att använda fartyg och övriga frågor. Bemyndigandet för dessa föreskrifter skall finnas i 7 kap. 9 § första stycket och 9 kap. 2 § andra stycket i den nya fartygssäkerhetslagen.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen är densamma som 1 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

2–4 §§

Paragraferna motsvarar 1 kap. 7–9 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Föreskrifterna om fartområde meddelas med stöd av 6 kap. 1 § i den nya fartygssäkerhetslagen.

2 kap. Föreskrifter om sjövärdighet m.m.

Föreskrifterna i detta kapitel meddelas med stöd av bemyndiganden i 6 kap. 2 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Kapitlet innehåller föreskrifter om sjövärdighet, passagerartrafik, lastning och lossning, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt anmälningsskyldighet.

1 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 3 och 4 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation meddelas i 3 §. Eftersom föreskrifter om certifikat och andra handlingar finns i 3 kap. i den nya förordningen, skall det som i dag sägs i 2 kap. 3 § om radiosäkerhetscertifikat regleras där.

2 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 3 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Vi har inte föreslagit någon bestämmelse i den nya fartygssäkerhetsförordningen som motsvarar vad som sägs i 4 kap. 1 § i nuvarande förordning. Den paragrafen anger att Sjöfartsverket kan meddela föreskrifter om passagerarfartygs sjövärdighet med stöd av 2 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen. I vårt förslag finns bestämmelser om sjövärdighet i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen. Att bestämmelserna också gäller passagerarfartyg behöver inte anges.

3 §

Paragrafen motsvarar 3 kap. 2 och 3 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Föreskrifter om fribordscertifikat skall dock finnas i 3 kap. i den nya förordningen.

4 §

Paragrafen motsvarar delvis 2 kap. 4 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

5 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning, såvitt gäller vad som sägs där om föreskrifter enligt 13 kap. 5 § andra stycket fartygssäkerhetslagen.

3 kap. Föreskrifter om dokument och certifikat

Föreskrifterna i detta kapitel meddelas med stöd av bemyndiganden i 6 kap. 3 § i den nya fartygssäkerhetslagen.

1 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

2 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

3 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 3 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning, såvitt avser kravet på innehav av radiosäkerhetscertifikat.

4 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 3 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

5 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 5 § och 3 kap. 4 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Bestämmelsen gäller alltså alla certifikat, inklusive fribordscertifikat, och dokument om godkänd säkerhetsorganisation.

6 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 6 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

7 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 5 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

4 kap. Föreskrifter om fartygs bemanning

1–21 §§

Lagstödet för föreskrifterna finns i 6 kap. 4 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Föreskrifterna motsvarar 5 kap. 1–21 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Vi har i avsnitt 4.3.1 föreslagit att titeln ”maskinchef” ersätts med ”teknisk chef” och att ”1:e maskinist” ersätts med ”1:e Fartygsingenjör”. Detta får betydelse för utformningen av bl.a. 4 kap. 10 § i den nya fartygsförordningen.

5 kap. Föreskrifter om arbetsmiljö

När merparten av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg fortsättningsvis skall finnas i arbetsmiljölagen, innebär det att många av föreskrifterna om arbetsmiljö i den nuvarande fartygssäkerhetsförordningen fortsättningsvis kommer att finnas i arbetsmiljöförordningen. 5 kap. i den nya fartygssäkerhetsförordningen innehåller de föreskrifter som återstår. Föreskrifterna meddelas med stöd av 6 kap. 5 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Våra överväganden om förordningarnas innehåll finns i avsnitt 7.2.

1 §

Paragrafen redovisar det förhållandet att föreskrifter om arbetsmiljön finns dels i fartygssäkerhetsförordningen, dels i arbetsmiljöförordningen.

2 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 4 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Med den nya regleringen bör också arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen finnas tillgängliga på fartyg.

3 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Frågor som har med utseendet av skyddsombud att göra skall regleras i den nya fartygssäkerhetslagen. Föreskrifter i ämnet skall då finnas i fartygssäkerhetsförordningen.

4 §

Paragrafen motsvarar delvis 6 kap. 6 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. En framställning om att åtgärder skall vidtas regleras fortsättningsvis i 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen. Underrättelser om till vem som framställningen skall göras och anteckning om en sådan framställning i skeppsdagboken, skall emellertid regleras i denna paragraf.

5 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 7 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

6 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 8 § första och andra styckena i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Vi har inte tagit med tredje stycket, som anger att en skyddskommitté bör sammanträda minst en gång varannan månad. I stället skall 8 a § arbetsmiljöförordningen gälla. Enligt den bestämmelsen bör en skyddskommitté sammanträda minst en gång var tredje månad.

7–9 §§

Paragraferna motsvarar 6 kap. 10–12 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

10 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 13 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Bemyndigandena i denna paragraf för Sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter avser de frågor som anknyter till 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. När det gäller frågor som regleras i arbetsmiljölagen, finns motsvarande bemyndiganden i 18 § arbetsmiljöförordningen.

11 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 14 § fartygssäkerhetsförordningen. I denna bestämmelse anges alltså vilka lagrum om arbetsmiljön, utöver de som nämns i 4 kap. 18 § i den nya fartygssäkerhetslagen, som skall tillämpas på utländska fartyg.

6 kap. Föreskrifter om tillsyn

1–10 §§

Föreskrifter om tillsyn meddelas med stöd av bemyndiganden i 6 kap. 6 § i den nya fartygssäkerhetslagen. Paragraferna motsvarar 7 kap. 1–9 och 12 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning. Det som sägs i 7 kap. 10 § i nuvarande förordning, regleras i vårt förslag i 8 kap. i den nya förordningen.

7 kap. Särskilda föreskrifter och undantag

Detta kapitel innehåller föreskrifter meddelade med stöd av 6 kap. 7 och 8 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen.

1 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

2 §

Sjöfartsverket får enligt 2 kap. 6 §, 4 kap. 2 § och 7 kap. 8 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning meddela vissa undantag från fartygssäkerhetslagen. Bemyndigandena i förordningen avser dels möjligheten att meddela undantag från bestämmelserna i 2 kap. i nuvarande fartygssäkerhetslag, dels att föreskriva om rätt att använda passagerarfartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i 4 kap. samma lag, dels att meddela undantag från skyldigheten att ge in ritningar till vissa typer av fartyg och till fartyg som innehar klass i ett klassificeringssällskap. Enligt 3 kap. 2 § andra stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag får Sjöfartsverket vidare medge att ett fartyg används till sjöfart trots att fartygets minsta tillåtna fribord inte har fastställts.

I förslaget till en ny fartygssäkerhetslag har vi samlat bemyndigandena att meddela undantag från lagen i 6 kap. 8 och 9 §§ fartygssäkerhetslagen. Enligt vår bedömning ger förslaget en bättre överblick över de fall, när regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall meddela undantag från lagen. I viss mån utvidgas också möjligheterna att föreskriva om undantag och omfattar bl.a. alla frågor som regleras i 3 kap. 1–9 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen. I 7 kap. 2 § första stycket i den nya fartygssäkerhetsförordningen bemyndigas Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om och i enskilda fall besluta om undantag i dessa avseenden. Precis som i dag skall Sjöfartsverket

också få meddela undantag från skyldigheten att ge in ritningar. Vad gäller de allmänna kraven på ett fartygs sjövärdighet samt på lastning och lossning i 2 kap. 1 och 2 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen, menar vi att undantag inte kan medges från dessa grundläggande bestämmelser. Fartyg skall inte få användas till sjöfart om de är sjöodugliga eller om de är lastade eller barlastade så att säkerheten äventyras. Lastning eller lossning skall inte få ske annat än under betryggande former. Dessa grundläggande krav fylls emellertid ut med föreskrifter meddelade enligt 2 och 3 kap. i denna förordning. Sjöfartsverket skall enligt 7 kap. 2 § andra stycket i den nya fartygssäkerhetsförordningen få meddela undantag från dessa föreskrifter.

8 kap. Uppdrag åt organisationer m.m.

1 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 §, 3 kap. 1 § och 7 kap. 10 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

9 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 och 2 §§

Paragraferna motsvarar 8 kap. 1 och 2 §§ i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

10 kap. Övriga bestämmelser

1 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 1 § i nuvarande fartygssäkerhetsförordning.

2 §

Vi har i delbetänkandet föreslagit att denna paragraf skall införas i fartygssäkerhetsförordningen. När ett fartyg har förbjudits att anlöpa svenska hamnar enligt 7 kap. 4 § i den nya fartygssäkerhetslagen eller när ett fartyg med stöd av 7 kap. 8 § samma lag hindrats från användning i reguljär trafik, skall underrättelser ske enligt vad som sägs i denna paragraf. Vi har kommenterat förslaget i avsnitten 8.3, 9.5 och 12.3 i delbetänkandet (se SOU 2000:16 s. 84, 96, 120 och 121).

Bestämmelser om ikraftträdande

Vad vi har sagt om punkten 5 i bestämmelserna om ikraftträdande av den nya fartygssäkerhetslagen, gäller också i fråga om punkten 5 i bestämmelserna till denna förordning.

9.4 Förslaget till förordning om ändring i arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Ändringarna i arbetsmiljöförordningen beror på att arbetsmiljölagen enligt vårt förslag skall tillämpas på fartygsarbete. Vi har redovisat våra överväganden beträffande dessa ändringar i avsnitt 7.2.

2 §

Vi föreslår att ett nytt stycke förs in i paragrafen. Det nya stycket gäller befälhavarens skyldighet att rapportera vissa händelser och finns i dag i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen.

5, 6, 8, 10, 13 och 15 §§

I dessa paragrafer hänvisas till motsvarande bestämmelser i den nya fartygssäkerhetsförordningen eller, såvitt gäller 15 §, till den nya fartygssäkerhetslagen. De angivna paragraferna i arbetsmiljöförordningen skall inte tillämpas på fartyg.

21 §

I fråga om fartygsarbete är Sjöfartsverket föreskrivande myndighet. Verket skall emellertid samråda med Arbetsmiljöverket i frågor som avser skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg. I vissa frågor meddelar Arbetsmiljöverket föreskrifter efter samråd med Sjöfartsverket. Av tredje stycket i paragrafen framgår att 2 § första stycket arbetsmiljöförordningen inte skall gälla örlogsfartyg.

Bilaga

Kommittédirektiv

Översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen

Dir.
1999:50

Beslut vid regeringssammanträde den 23 juni 1999.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs.

Gällande regler

Lagbestämmelser om säkerhet på fartyg finns huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen (1988:49) (FSL). Lagen är till stora delar en ramlag med allmänt hållna bestämmelser och bemyndiganden för regeringen och myndigheter att utfärda närmare föreskrifter. Regeringens föreskrifter finns i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) (FSF) och detaljbestämmelser finns i tillämpningsföreskrifter som utfärdas framför allt av Sjöfartsverket.

EG-rättsakter

Det finns ett antal EG-rättsakter av betydelse för fartygssäkerheten. Exempel på dessa är följande:

1. rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG,

2. rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av föroreningar samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/42/EG,

3. rådets förordning (EG) nr 3051/95 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg, ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 179/98,

4. rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning, ändrat genom kommissionens direktiv 98/85/EG,

5. rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

6. rådets direktiv 99/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

Utredningsbehovet

Såväl FSL som FSF har ändrats vid ett flertal tillfällen efter 1988 men någon samlad översyn av författningarna har inte gjorts sedan tillkomsten. Bland annat är avsnitten om arbetsmiljön ombord på fartyg numera föråldrade och bestämmelserna om tillsynsbok behöver moderniseras för att anpassas till Sjöfartsverkets datoriserade tillsynssystem och för att bättre möta framtida behov. När olika EG-rättsakter blivit tillämpliga här i landet har nödvändiga lagändringar gjorts, men inte alltid på det bästa eller lämpligaste sättet. Dagens svenska regelverk stämmer därför i vissa fall mindre väl överens med den EG-rättsliga ordningen på området. Exempelvis har vissa artiklar i rådets direktiv 95/21/EG inte införlivats på ett fullt korrekt sätt. Vidare kommer de svenska reglerna att behöva anpassas till ett helt nyligen antaget direktiv 99/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Sjöfartsverket har i en skrivelse till regeringen den 3 december 1998 (N1999/249/RS) föreslagit en översyn av de aktuella författningarna och pekat på ett antal brister. Kustbevakningen har i ett yttrande över Sjöfartsverkets skrivelse anfört att lagstiftningen om fartygs säkerhet är mycket detaljrik och tämligen svår att överblicka och att en genomgripande översyn av fartygssäkerhetslagen, tillhörande förordning och myndighetsföreskrifter bör genomföras. Även Facket för Service och Kommunikation (SEKO) har anfört att FSL och FSF bör genomgå en

total översyn inom bl.a. arbetsmiljöområdet. Sjöfartsverket har i brev till regeringen den 3 juli 1998 (N1999/516/RS) uttryckt att man bör se över frågan om reglering av företagshälsovården för sjöpersonal. Mot denna bakgrund bör nu fartygssäkerhetslagstiftningen ses över.

Uppdraget

En särskild utredare tillkallas för att göra en översyn av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Utgångspunkten för utredarens förslag skall vara att hela lagstiftningen moderniseras, förenklas och bringas att överensstämma med de internationella regelverk som binder Sverige. Det gäller då inte bara EG:s regelverk utan också vad som följer av Sveriges åtaganden i andra sammanhang. Det står också utredaren fritt att i övrigt lämna förslag till förändrade regler i det fall detta bedöms lämpligt.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 30 september 2000. Ett förslag till införlivande av artiklarna 11.4 och 16.3 i rådets direktiv 95/21/EG och artikel 9a i ändringsdirektivet 98/25/EG samt av rådets direktiv 99/35/EG skall dock redovisas separat senast den 1 december 1999.

(Näringsdepartementet)