

**Regeringens proposition**

**1979/80: 126**

**om arbetsmiljön på örlogsfartyg, m. m.;**

beslutad den 13 mars 1980.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås en ny lagstiftning om arbetsmiljön på örlogsfartyg. Förslaget innebär att arbetsmiljölagen skall vara tillämplig på skeppstjänst på örlogsfartyg. Härigenom uppnås en enhetlig ordning för den samlade försvarsmakten. Tillsynsmyndigheter enligt arbetsmiljölagen är f. n. arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen. I propositionen föreslås för örlogsfartygens del att sjöfartsverket blir tillsynsmyndighet enligt arbetsmiljölagstiftningen. Vidare behandlas frågan om inrättande av en partssammansatt s. k. fartygsmiljönämnd. En mindre ändring föreslås också i en bestämmelse i sjösäkerhetslagen som handlar om skyldighet att anmäla olycksfall m. m.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1980.

## I Förslag till

## Lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § samt 7 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen (1977: 1160) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

## 3 §

Lagen gäller ej  
1. skeppstjänst,

Lagen gäller ej  
1. skeppstjänst *på andra fartyg än örlogsfartyg,*

2. arbete som utföres i arbetsgivarens hushåll.

Bestämmelserna i 4 kap. och 5 kap. 5 § gäller ej arbete som utföres i arbetstagararens hem eller annars under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över hur arbetet är anordnat.

**7 kap.**

## 1 §

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter utövas av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionen.

*Såvitt avser örlogsfartyg utövas tillsynen dock av sjöfartsverket. I fråga om örlogsfartyg skall även i övrigt vad som sägs i denna lag om arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen i stället gälla sjöfartsverket.*

## 2 §

Det åligger kommun att efter samråd med yrkesinspektionen utse en eller flera kommunala tillsynsmän med erforderlig kompetens att biträda yrkesinspektionen vid tillsyn enligt 1 §.

Kommun skall årligen till yrkesinspektionen lämna redogörelse för den kommunala tillsynens utövande.

Fullgör kommunal tillsynsman ej vad som åligger honom och kommer det genom anmälan av yrkesinspektionen eller på annat sätt till kommunens kännedom, skall kommunen vidtaga åtgärder för att åstadkomma rättelse.

*Bestämmelserna i denna paragraf gäller ej i fråga om tillsynen av örlogsfartyg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1980.

## 2 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 18 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsverket anmäla vissa händelser ombord *finnas* bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1).

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

#### *Föreslagen lydelse*

#### **9 kap.**

#### 18 §

Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsverket anmäla vissa händelser ombord *finns* bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1).

Regeringen eller *den* myndighet som regeringen *utser meddelar föreskrifter* om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som *anges* i sjölagen,

2. *uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för fartygets sjövärdighet.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1980.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1978: 109.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1980-03-13

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Mundebo, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burénstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Proposition om arbetsmiljön på örlogsfartyg, m.m.**

---

## 1 Inledning

Med anledning av en framställning från chefen för marinen tillkallades i februari 1978 en särskild utredare<sup>1</sup> för att se över lagstiftningen rörande säkerheten på försvarsmaktens fartyg.

Utredaren avlämnade i oktober 1979 betänkandet (Ds K 1979: 9) Säkerheten på örlogsfartyg. Betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren (ÖB), försvarets civilförvaltning, försvarets sjukvårdsstyrelse, försvarets materielverk, sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket (RRV), arbetarskyddsstyrelsen, fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04), Centralorganisationen SACO/SR, Landsorganisationen i Sverige (LO), Reservofficerarnas centralorganisation, Statsanställdas förbund, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Värnpliktiga arbetsgruppen.

ÖB har bifogat ett yttrande från chefen för marinen och en promemoria från chefen för armén. Kompaniofficersförbundet och Plutonofficersförbundet har avstått från egna yttranden och i stället hänvisat till det yttrande som TCO har avgett. LO har bifogat ett yttrande från Svenska sjöfolksförbundet. Svenska arbetsgivareföreningen har avstått från att yttra sig över betänkandet med hänvisning till att detta till viss del behandlar sådana frågor som övervägs av fartygsmiljöutredningen, i vilken Sveriges redareförening är representerad.

<sup>1</sup> Numera generaldirektören Göran Steen. Experter: hovrättsassessorn Lennart Alarik, hovrättsrådet Hans Gullberg, ombudsmannen Rolf Jonasson, kommandörkaptenen Bengt Klar, byrådirektören Kent Melander, kommandören Bengt O'Konor och avdelningsdirektören Bengt Erik Stenmark.

Jag avser nu att ta upp frågan om lagstiftning på grundval av betänkandet. I ärendet har jag samrått med cheferna för försvars- och arbetsmarknadsdepartementen.

De föreslagna lagändringarna är förhållandevis okomplicerade. Jag anser därför att lagrådets hörande saknar betydelse.

En inom kommunikationsdepartementet upprättad sammanfattning av remissyttrandena över betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

## 2 Allmän motivering

### 2.1 Bakgrund

Arbetsmiljöfrågor har under senare år tillmätts en allt större betydelse i samhället. De målmedvetna strävanden som har gjorts för att åstadkomma en bättre miljö på arbetsplatserna återspeglas också i lagstiftningen. Denna har förändrats på ett genomgripande sätt under 1970-talet och har därvid utvecklats mot att allt större vikt läggs inte bara vid arbetarskyddsfrågorna utan även vid arbetsmiljön i mera vidsträckt bemärkelse.

En genomgripande översyn av arbetarskyddslagstiftningen gjordes av den år 1970 tillsatta arbetsmiljöutredningen. Efter förslag av utredningen gjordes en delreform av arbetarskyddslagstiftningen år 1973 (prop. 1973: 10, SoU 1973: 25, rskr 1973: 290). Genom reformen stärktes de anställdas inflytande över arbetsmiljön. Bl. a. infördes nya regler om skyddsombudens och skyddskommittéernas uppgifter och befogenheter.

I januari 1976 avlämnade arbetsmiljöutredningen sitt slutbetänkande (SOU 1976: 1) Arbetsmiljölagen. På grundval av betänkandet lade i maj 1977 den dåvarande regeringen fram prop. 1976/77: 149 om arbetsmiljölagen, som antogs av riksdagen i november 1977 (SoU 1977/78: 1, rskr 1977/78: 18). Arbetsmiljölagen (1977: 1160) trädde i kraft den 1 juli 1978 och ersatte den tidigare arbetarskyddslagen.

Arbetsmiljölagen är avsedd för nästan hela arbetslivet. Den gäller framför allt i anställningsförhållanden men är i väsentliga delar även tillämplig på ensamföretagare. Till vissa undantag i tillämpningsområdet återkommer jag i det följande. Ett centralt avsnitt i lagen innehåller allmänna föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet. Här finns bestämmelser som anger inriktningen av strävandena att åstadkomma en god arbetsmiljö, bl. a. att arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen samt att arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. I anslutning därtill ställer lagen upp de allmänna krav som skall gälla med avseende på skilda faktorer i den fysiska arbetsmiljön, t. ex. i fråga om luft-, ljud- och ljusförhållanden. Ansvar för arbetsmiljön läggs främst på arbetsgivarna, men ett ansvar gäller också för arbetstagare, tillverkare

m. fl. grupper. Det finns även angivet vissa allmänna handlingsmönster för hur man skall gå till väga för att skapa en god arbetsmiljö. Vidare finns det regler som gör det möjligt med en obligatorisk förhandsbedömning av arbetsmiljöfrågor från tillsynsmyndigheternas sida. Lagen innehåller i två skilda kapitel föreskrifter om arbetstidens förläggning resp. om minderåriga arbetstagare. Ett huvudavsnitt i lagen innehåller bestämmelser om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. Där finns regler om utseende av skyddsombud och skyddskommitté samt om deras uppgifter och rätt till ledighet för uppdraget. Skyddsombuden är tillförsäkrade särskilda befogenheter i fråga om rätt till information och möjlighet att avbryta ett farligt arbete i avvaktan på att yrkesinspektionen tar ställning i saken. Tillsynen över att lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av den efterlevs utövas av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionen. Tillsynsmyndigheterna har befogenhet att ingripa och meddela förelägganden eller förbud för att säkra efterlevnaden av lagstiftningen. Slutligen ges ansvarsbestämmelser och regler om fullföljd av talan.

Arbetsmiljölagen är en ramlag och kompletteras av föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Till lagen ansluter sålunda den av regeringen utfärdade arbetsmiljöförordningen (1977: 1166), som innehåller bemyndiganden för arbetarskyddsstyrelsen att meddela föreskrifter om arbetsmiljölagens tillämpning. I förordningen finns också bestämmelser som bl. a. reglerar hur den lokala skyddsverksamheten skall anordnas och hur tillsynen skall utövas.

Enligt en uttrycklig föreskrift gäller arbetsmiljölagen inte skeppstjänst. Med skeppstjänst förstås enligt 1 § sjöarbetstidslagen (1970: 105, ändrad senast 1976: 586) arbete, som en på svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller annars p. g. a. förmans uppdrag utför ombord på fartyg eller på annat ställe. För skeppstjänst finns en särskild reglering av arbetarskyddet i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978: 109, ändrad senast 1979: 1107, sjösäkerhetslagen). Vid tillkomsten av den lagen var den allmänna målsättningen att de principer som gällde i fråga om arbetarskyddet för landanställda också skulle användas för de ombordanställda. Vissa av arbetarskyddslagens allmänna regler fördes därför över till den nya lagens tredje kapitel, som behandlar åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m. Efter förslag av fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04) i delbetänkandet (Ds K 1975: 2) Bättre fartygsmiljö reformerades sjösäkerhetslagens arbetarskyddsbestämmelser år 1978 (prop. 1977/78: 55, TU 1977/78: 14, rskr 1977/78: 141, SFS 1978: 109). Ändringarna i sjösäkerhetslagen avsåg huvudsakligen skyddsarbetet på fartygen. De motsvarar till stor del de ändringar som gjordes i arbetarskyddslagen år 1973. Arbetet med att föra fram sjösäkerhetslagens arbetsmiljöbestämmelser i nivå med bestämmelserna i arbetsmiljölagen pågår i fartygsmiljöutredningen.

Sjösäkerhetslagen är tillämplig på örlogsfartyg endast om regeringen förordnar om det. Något sådant förordnande har inte meddelats, bortsett från vissa provisoriska föreskrifter som jag återkommer till i det följande.

Skeppstjänst på örlogsfartyg är således undantagen från både arbetsmiljölagen och sjösäkerhetslagen. Fram till den 1 juli 1978, då arbetsmiljölagen trädde i kraft, fanns en viss reglering för örlogsfartygen genom ett brev utfärdat av Kungl. Maj: t den 13 januari 1967. I brevet föreskrevs att den verksamhet inom försvarsmakten som var undantagen från arbetarskyddslagen i möjlig omfattning skulle planläggas och genomföras med beaktande av de syften som lagen skulle tillgodose. I brevet gavs vissa närmare föreskrifter, vilka kompletterades av tillämpningsföreskrifter som utfärdades av ÖB. Det angavs särskilt att föreskrifterna skulle gälla även för skeppstjänst ombord på flottans och kustartilleriets fartyg och båtar. Det Kungl. brevet upphävdes samtidigt som arbetsmiljölagen trädde i kraft. Den 25 januari 1979 utfärdades i stället förordningen (1979: 25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg, avsedd som en provisorisk reglering. I förordningen föreskrivs att verksamheten skall, för att förebygga ohälsa och olycksfall, planläggas och genomföras så att de syften som avses med bestämmelserna i arbetsmiljölagen tillgodoses så långt som möjligt. Föreskrifterna i 3 kap. 1, 3, 8 och 11 §§ samt 9 kap. 7 och 12 §§ sjösäkerhetslagen skall gälla i tillämpliga delar. Om utseende av skyddsombud och skyddskommitté skall gälla vad som avtalas genom kollektivavtal. Tillsynen över efterlevnaden av förordningen skall utövas av chefen för marinen eller annan central myndighet inom försvarsmakten till vars förvaltning uppgiften hör.

Frågan om reglering av arbetarskyddet på örlogsfartyg hade aktualiserats av chefen för marinen i en skrivelse till dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 7 juni 1976. Enligt skrivelsen hade chefen för marinen granskat innehållet i sjösäkerhetslagen och tillhörande kungörelser och därvid funnit att det av praktiska skäl var lämpligt att verksamheten på örlogsfartyg underkastades bestämmelserna i sjösäkerhetslagen. Tillsynen över verksamheten borde utövas av sjöfartsverket.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 21 februari 1978 en särskild utredare (K 1978: 03) med uppdrag att se över lagstiftningen rörande säkerheten på försvarsmaktens fartyg. Utredaren, som antog benämningen utredningen om säkerheten på försvarsmaktens fartyg, avlämnade i oktober 1979 betänkandet (Ds K 1979: 9) Säkerheten på örlogsfartyg. Betänkandet har remissbehandlats. I fråga om det närmare innehållet får jag hänvisa till bilaga 1 och i fråga om remissutfallet till bilaga 2.

Jag kommer i det följande att redovisa mina överväganden i de enskilda frågor som utredningen har tagit upp. Dispositionen av min framställning följer i stort sett utredningens betänkande.

## 2.2 Tillämplig lagstiftning för örlogsfartyg — arbetsmiljölagen eller sjösäkerhetslagen?

Som jag nyss har framhållit gäller varken arbetsmiljölagen eller sjösäkerhetslagen för skeppstjänst på örlogsfartyg. Genom begränsningarna i de båda lagarnas tillämpningsområden har arbetsmiljön på örlogsfartyg kommit att bli oreglerad. I direktiven för utredningen betecknades detta förhållande som otillfredsställande. Det var utredningens huvudsakliga uppgift att föreslå bestämmelser som täcker även den del av arbetslivet som skeppstjänst på örlogsfartyg utgör.

Av betänkandet framgår att utredningen prövat två skilda vägar när den har övervägt vilken lagstiftning som bör gälla för örlogsfartyg. Den ena var att föreslå att vissa centrala stadganden i sjösäkerhetslagen skulle tillämpas. Den andra vägen har varit att utgå från arbetsmiljölagen och pröva om den kunde göras direkt tillämplig på örlogsfartyg, ev. kompletterad med vissa bestämmelser i sjösäkerhetslagen.

Valet av tillämplig lagstiftning är den centrala frågan i detta ärende. Såsom framgår av betänkandet finns det alltså i huvudsak två alternativ att välja mellan, antingen att tillämpa sjösäkerhetslagen eller arbetsmiljölagen. I det senare fallet kan man tänka sig att komplettera arbetsmiljölagen med vissa bestämmelser i sjösäkerhetslagen. Något ytterligare alternativ har utredningen inte behandlat. Även jag menar att det inte finns något annat användbart sådant.

Vilket av de båda alternativen bör då väljas?

Inledningsvis vill jag erinra om att chefen för marinen i sin framställning år 1976 hade funnit att det av praktiska skäl var lämpligt att verksamheten på örlogsfartygen från säkerhetssynpunkt underkastades bestämmelserna i sjösäkerhetslagen. Vid remissbehandlingen av framställningen redovisade så gott som samtliga remissinstanser samma åsikt. Denna inriktning åter speglades även i utredningsdirektiven, där det sades att utgångspunkten för utredaren borde vara att överväga vilka bestämmelser i sjösäkerhetslagen som borde tillämpas på örlogsfartyg.

Mot den angivna bakgrunden kan det förefalla överraskande att utredningen föreslår att arbetsmiljölagen skall tillämpas i fråga om skeppstjänst på örlogsfartyg. Av betänkandet framgår dock att utredningen till att börja med inriktade sitt arbete på att göra sjösäkerhetslagen tillämplig på örlogsfartyg. Det visade sig emellertid vid en närmare granskning att bara ett fåtal av sjösäkerhetslagens bestämmelser kunde användas för örlogsfartyg. Andra stadganden måste modifieras i ett eller annat avseende för att kunna tillämpas. Andra åter kunde över huvud taget inte komma i fråga för tillämpning. Utredningen kom därför fram till att det är mest ändamålsenligt att arbetsmiljölagen, kompletterad med vissa centrala stadganden i sjösäkerhetslagen, tillämpas på örlogsfartyg. Utredningen föreslår i enlighet härmed att arbetsmiljölagens tillämpningsområde ändras på så sätt att

undantaget för skeppstjänst i 1 kap. 3 § kommer att avse enbart andra fartyg än örlogsfartyg. I betänkandet finns dessutom ett förslag till förordning om säkerheten på örlogsfartyg, enligt vilket vissa stadganden i sjösäkerhetslagen och ett stadgande i förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978: 346, ändrad senast 1979: 41) skall gälla även örlogsfartyg.

Utredningen har anfört en rad skäl för sitt val av arbetsmiljölagen som ramlag för örlogsfartygen. En av orsakerna till att det visade sig vara svårt att använda sjösäkerhetslagen är att denna lag är utformad främst med hänsyn till förhållandena i handelsfartyg. Bestämmelserna bygger i väsentliga delar på föreskrifter i internationella sjöfartskonventioner som har ratificerats av Sverige. Dessa konventioner gäller inte örlogsfartyg. Utredningen pekar också på de skillnader som finns mellan örlogsfartyg och handelsfartyg i fråga om användning och i fråga om konstruktion och utformning. Härtill kommer att arbetsmiljölagens karaktär av ramlag för största delen av arbetslivet medför, att man lättare kan ta hänsyn till de skilda förhållanden som råder på olika arbetsplatser och därmed till de speciella förhållandena på örlogsfartyg. Starka skäl talar enligt utredningen för att även skeppstjänst på örlogsfartyg åtminstone i princip bör regleras genom samma lagstiftning som den som gäller då personalen har landtjänst, dvs. av arbetsmiljölagen.

Vid sin genomgång av arbetsmiljölagen har utredningen kommit fram till att lagen i dess helhet bör kunna göras tillämplig på skeppstjänst på örlogsfartyg, även om flera av lagens bestämmelser saknar betydelse för örlogsfartyg.

Så gott som samtliga remissinstanser tillstyrker utredningens förslag eller lämnar det utan erinran. Flera remissinstanser ser det som en fördel att arbetsmiljölagen – som redan nu i princip är tillämplig på huvuddelen av försvarsmaktens verksamhet under normala fredsförhållanden – kommer att gälla för försvaret i dess helhet. Arbetarskyddsstyrelsen framhåller att det är en stor fördel att skyddsorganisationen inom försvaret blir uppbyggd på lika sätt ombord på försvarsmaktens fartyg och i försvarets övriga verksamhet.

Endast två remissinstanser motsätter sig utredningens förslag i denna del. Fartygsmiljöutredningen avstyrker förslaget och menar att man med detta endast åstadkommer ett provisorium, som med sin utformning är ägnat att fördunkla sammanhangen och leda till förvirring. Det mest ändamålsenliga vore enligt utredningen om man i en regeringsförfattning bestämde, i vilken mån sjösäkerhetslagen skall gälla örlogsfartyg och i vilken mån andra regler skall vara tillämpliga på dessa fartyg. Det är helt främmande för fartygsmiljöutredningen att följa den i betänkandet förordade vägen, nämligen att föra in ett antal bestämmelser – undantag och särregler – i arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen. Har man kommit fram till att man i en särskild lag skall behandla arbetsmiljön till sjöss, bör

man i den lagen eller i den därtill hörande förordningen kunna bli orienterad om vad som gäller i sådant avseende i fråga om skilda slag av sjöfart. I varje fall bör inte militär och civil statlig sjöfart vara underkastade helt skilda regleringar, som det trots sjösäkerhetslagens framtida anpassning till arbetsmiljölagen kanske inte är alldeles lätt att jämföra med varandra. Liknande synpunkter förs fram i yttrandet från LO och Svenska sjöfolksförbundet. Enligt dessa instanser bör förordningen (1979: 25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg tills vidare kunna gälla i avvaktan på att fartygsmiljöutredningens översyn av sjösäkerhetslagen fullföljs. En anpassning för marint bruk på så sätt att endast sjösäkerhetslagen behöver innehålla regler för värnpliktiga på marinens fartyg bör därefter kunna ske relativt enkelt.

För egen del får jag anföra följande.

Såsom framgår av det föregående är det ingalunda självklart vilken ramlagstiftning som bör väljas för skeppstjänst på örlogsfartyg. Inte ens för utredningen, med den särskilda sakkunskap som knöts till den, visade det sig möjligt att med en gång finna en godtagbar lösning på problemet. Eftersom utredningens direktiv pekade mot att sjösäkerhetslagen skulle användas var det naturligt att utredningen först granskade effekterna härav. Det visade sig dock enligt utredningen att det förelåg stora svårigheter att använda sjösäkerhetslagen för örlogsfartygen. Alternativet att använda arbetsmiljölagen, kompletterad med vissa stadganden i sjösäkerhetslagen, framstod i stället som en framkomlig väg.

Det framgår enligt min mening klart att utredningen har funnit en väl avvägd lösning. Jag är följaktligen beredd att ansluta mig till utredningens förslag. Med tanke på att ett par remissinstanser har framfört invändningar mot förslaget vill jag framhålla att det inte framstår som ett bättre alternativ att välja sjösäkerhetslagen. Denna slutsats rubbas inte av att sjösäkerhetslagen i framtiden kan väntas bli reviderad med anledning av fartygsmiljöutredningens arbete. En genomgång av sjösäkerhetslagen ger vid handen att dess för den civila sjöfarten anpassade regler inte lämpar sig särskilt väl för örlogsfartygen. Detta beror på att militära myndigheter sedan lång tid tillbaka har haft särskilda regler för den egna verksamheten. Som ett exempel kan nämnas att det i förordningen (1979: 25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg, som hänvisar till vissa bestämmelser i sjösäkerhetslagen, inte gick att tillämpa sjösäkerhetslagens bestämmelser om utseende av skyddsombud och skyddskommitté. I stället för de till handelsfartyg anpassade reglerna härom skall enligt förordningen gälla vad som avtalas genom kollektivavtal.

Fartygsmiljöutredningen har uttalat oro för konsekvenserna av den metod jag förordar, nämligen att genom vissa tillägg till arbetsmiljölagen göra den tillämplig på örlogsfartyg. Även om jag kan ha förståelse härför delar jag inte denna oro. Min inställning härvidlag bör ses mot bakgrund av att alla berörda myndigheter och personalorganisationer har ställt sig bakom utredningens förslag.

Ett mycket viktigt skäl för att välja arbetsmiljölagen är att man därigenom uppnår en enhetlig ordning för hela försvarsmakten. Ett val av arbetsmiljölagen utesluter självfallet inte att man för örlogsfartygen även kan tillämpa relevanta delar av sjösäkerhetslagstiftningen. Med tanke på att försvarsmaktens fartyg under tiden 1967–1978 genom ett Kungl. brev har varit inordnade under arbetarskyddslagen utan att några påtagliga olägenheter har förelegat menar jag, att det huvudsakligen är fråga om att rätta till en formell brist i fråga om vilken lagstiftning som skall tillämpas. Jag är angelägen att understryka att det inte är meningen att åstadkomma några påtagliga förändringar för verksamheten. Genom den nya ramlagstiftningen skapas dock förutsättningar för att åstadkomma förbättringar. Berörda militära myndigheter kan för sina verkställighetsföreskrifter finna lämpliga förebilder både inom den allmänna arbetsmiljölagstiftningen och inom sjösäkerhetslagstiftningen.

Sjöfartsverket har i sitt remissyttrande påpekat att den av mig här förordade ordningen kan medföra vissa nackdelar och inkonsekvenser för en del av verkets egna fartyg. Verket syftar då på sjömätningarfartygen och isbrytarna, som har militära besättningar och som enligt utredningens förslag inte skulle omfattas av sjösäkerhetslagen. Eftersom dessa driftsmässigt är integrerade med övrig verksamhet och anknytningen till sjöfartsverket också gör sig gällande vid projektering och byggande av sådana fartyg, hade verket av praktiska skäl föredragit att verkets samtliga fartyg åtminstone beträffande skeppstjänsten hade omfattats av sjösäkerhetslagen. Med hänsyn till de olika bedömningar och värderingar som har lett utredningen fram till dess slutliga ståndpunkt vill sjöfartsverket likväl inte motsätta sig att utredningsförslaget läggs till grund för beslut.

I den mån sjömätningarfartyg och isbrytare som tillhör sjöfartsverket även i fortsättningen skall betraktas som örlogsfartyg ser jag inga påtagliga olägenheter som kan uppstå till följd av att arbetsmiljölagen skall gälla för arbetsmiljöfrågor ombord. Lagen är så uppbyggd att det knappast kan vålla några svårigheter att tillämpa den även på de här ifrågavarande fartygen. De verkställighetsföreskrifter som gäller för dessa fartyg, t. ex. i fråga om projektering och byggande, måste självfallet kunna användas även i fortsättningen.

### 2.3 Vissa särskilda frågor

Jag övergår härefter till att behandla vissa speciella frågor som har tagits upp i avsnitten 4.2–4.6 i betänkandet.

I avsnitt 4.2 har utredningen diskuterat begreppen *örlogsfartyg* och *skeppstjänst*. Enligt sina direktiv borde utredningen klargöra vad som avses med uttrycket örlogsfartyg och ange om och i vilken utsträckning bestämmelser om säkerheten på sådana fartyg skall gälla även för andra fartyg som tillhör eller används av försvarsmakten.

Utredningen konstaterar att uttrycket örlogsfartyg förekommer i flera författningar utan att vara definierat. Efter att ha diskuterat uttrycken "fartyg" och "örlogsfartyg" och redovisat olika uttalanden härom förordar utredningen, att det i arbetsmiljölagen med örlogsfartyg skall förstås sådana fartyg – oberoende av storlek och avsedd användning – som tillhör försvaret, statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg samt andra fartyg som står under militärt befäl och är bemannade med militär personal. Enligt utredningen behövs det inte någon legaldefinition av begreppet örlogsfartyg.

Remissinstanserna har i allmänhet inte haft något att erinra mot utredningens uppfattning. Sålunda godtar både chefen för marinen och försvarets materielverk den av utredningen angivna innebörden av begreppet örlogsfartyg. Chefen för marinen erinrar dock om att man i Sjötjänstreglemente för marinen (SRM 1964) skiljer på fartyg och båt. Till skillnad från en båt har ett fartyg inmonstrad besättning. Både fartyg och båt skall innefattas i begreppet örlogsfartyg.

För egen del finner jag att det inte behövs någon definition av begreppet örlogsfartyg, vare sig i arbetsmiljölagen eller i sjösäkerhetslagen. För tillämpningen av förevarande lagstiftning kan det dock vara av värde att begreppet diskuteras här. Jag finner att den av utredningen förordade innebörden kan tjäna som vägledning. Med anledning av vad chefen för marinen har anfört vill jag understryka att både fartyg och båtar – i enlighet med den i SRM 1964 angivna betydelsen – omfattas av begreppet örlogsfartyg. Det bör vidare framhållas att statens isbrytare och sjömättningsfartyg betraktas som örlogsfartyg enbart av den anledningen att de står under militärt befäl och är bemannade med militär personal.

Begreppet skeppstjänst finns som jag tidigare har angivit definierat i sjöarbetsstidslagen (1970: 105). Eftersom arbetsmiljölagen skall tillämpas både på skeppstjänst och annan verksamhet inom försvaret är det inte av avgörande betydelse vad som i förevarande sammanhang avses med skeppstjänst. Det kan dock anmärkas, att fartygsmiljöutredningen – enligt vad som framgår av dess remissyttrande – räknar med att föreslå att uttrycket skeppstjänst skall ersättas med ett annat begrepp. Huruvida en sådan ändring bör komma till uttryck i arbetsmiljölagen får avgöras senare.

I avsnitt 4.3 i betänkandet behandlar utredningen frågan om *arbetsmiljölagens tillämplighet på fartyg utom riket*. Det framhålls där att arbetsmiljölagen gäller på arbetsplatser inom Sverige och att den i princip bara är tillämplig inom landets gränser. Ett uttryck för detta är att lagens tillsynsbestämmelser inte är avsedda att tillämpas utomlands. Utredningen konstaterar att örlogsfartygen – bortsett från enstaka långresor – huvudsakligen rör sig inom Sveriges sjöterritorium och i angränsande farvatten samt att de regelmässigt anlöper svenska hamnar. Förutsättningarna är därför goda för att tillämpa arbetsmiljölagen ombord och för att utöva tillsyn däröver. Enligt utredningen är det naturligt att betrakta ett svenskt örlogs-

fartyg som svenskt territorium när fartyget befinner sig utom riket. Arbetsmiljölagen bör därför anses tillämplig på örlogsfartygen även då de befinner sig utom riket.

Remissinstanserna har inte haft något att invända mot utredningens slutsatser. Även jag delar utredningens uppfattning.

I avsnitt 4.4 i betänkandet jämför utredningen reglerna i arbetsmiljölagen om *samordningsansvar för arbetsgivare på gemensamma arbetsställen* med motsvarande regler i sjösäkerhetslagen. I den senare lagen finns bl. a. särskilda samordningsregler i fråga om fartyg som har tagits in på varv i Sverige och i fråga om fartyg som lastar eller lossar i svensk hamn. Efter en genomgång av de olika bestämmelserna finner utredningen att det för örlogsfartygens del inte behövs någon komplettering av arbetsmiljölagens samordningsregler. Jag har samma åsikt som utredningen härvidlag. För en närmare beskrivning av dessa frågor får jag hänvisa till betänkandet.

Jag behöver inte heller uppehålla mig närmare vid de *samverkansregler*, dvs. regler om skyddsombud och skyddskommittéer, som utredningen behandlar i avsnitt 4.5 i betänkandet. Utredningen jämför där *samverkansreglerna* i arbetsmiljölagen och i sjösäkerhetslagen och menar att det inte för örlogsfartyg finns något behov av de särregler som finns i den senare lagen. Jag instämmer i utredningens slutsats och får i övrigt hänvisa till den i betänkandet lämnade motiveringen som jag också ställer mig bakom.

En fråga som remissinstanserna har visat större intresse för än de närmast föregående är *skyddsombuds möjlighet att avbryta farligt arbete*. Utredningen redovisar sina överväganden i dessa frågor i avsnitt 4.6 i betänkandet. Enligt såväl arbetsmiljölagen som sjösäkerhetslagen gäller, att om ett visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares (enligt sjösäkerhetslagen ombordvarandes) liv och hälsa, och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren resp. befälhavaren, kan skyddsombudet besluta att arbetet skall avbrytas. Enligt utredningen skiljer sig förhållandena på örlogsfartyg i förevarande hänseende inte principiellt från vad som gäller inom övriga områden av arbetslivet. En regel om möjlighet för skyddsombud att avbryta farliga arbeten bör därför gälla även på örlogsfartyg. Huvudregeln i arbetsmiljölagen om möjlighet för skyddsombud att avbryta farliga arbeten inskränks genom 14 § arbetsmiljöförordningen, som anger att regeln inte gäller vid övning inom försvarsmakten eller civilförsvaret. Utredningen menar att samma inskränkning bör gälla på örlogsfartyg.

I sjösäkerhetslagen finns en speciell regel beträffande skyddsombuds möjlighet att avbryta farliga arbeten. Den saknar motsvarighet i arbetsmiljölagen. Enligt 9 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen gäller sålunda ett skyddsombuds beslut i fråga om ett fartyg som inte är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess befälhavaren har tagit ställning. Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga

en fara som bedöms vara större än den risk som har föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han höra skyddskommittén, om det finns en sådan och tvingande hinder inte föreligger.

Efter en närmare redovisning av bakgrunden till den aktuella bestämmelsen och en analys av dess innebörd har utredningen funnit att det inte behövs någon motsvarande särbestämmelse för örlogsfartygen. Specialregeln har nämligen sin grund främst i det förhållandet att ett stort antal svenska handelsfartyg har sin huvudsakliga sysselsättning i avlägsna farvatten och att det därför i praktiken inte är tänkbart att vänta på ett beslut av en tillsynsmyndighet i Sverige. Motsvarande gäller däremot inte för örlogsfartygen som, bortsett från enstaka s. k. långresor, vanligen uppehåller sig inom eller i närheten av det svenska sjöterritoriet. Det aktuella stadgandet ligger enligt utredningen i linje med en annan princip, nämligen befälhavarens övergripande säkerhetsansvar. Bl. a. hänvisar utredningen till regeln i 59 § sjölagen, enligt vilken befälhavaren skall sörja för att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömansskap. Utredningen finner att en befälhavares övergripande ansvar för fartyget och de ombordvarande inte begränsas av ett stoppningsbeslut, om detta skulle medföra större fara än den risk som har föranlett beslutet. Sjösäkerhetslagens specialregel om befälhavarens befogenhet bör i detta avseende inte ses som någon avvikelse från vad som gäller inom andra områden av arbetslivet. Den princip som uttrycks i specialregeln gäller således enligt utredningen även utan en sådan uttrycklig föreskrift.

Chefen för marinen anför i sitt yttrande att han tidigare förutsatte att specialregeln i sjösäkerhetslagen skulle gälla för örlogsfartygen. Han kan dock acceptera utredningens synsätt, bl. a. mot bakgrund av utredningens uttalande att den princip som uttrycks i specialregeln – befälhavarens övergripande ansvar för fartygets säkra framförande och handhavande – gäller även utan en sådan uttrycklig föreskrift. Sjöfartsverket har inget att erinra mot förslaget i denna del men anser att det behövs ett klarläggande resonemang kring dessa frågor. Fartygsmiljöutredningen understryker att, om befälhavaren har rätt att gå emot ett skyddsombuds stoppningsbeslut, detta bör sägas ut i författningen.

För egen del förordar jag att arbetsmiljölagens bestämmelse om skyddsombuds stoppningsrätt görs tillämplig på örlogsfartyg med den inskränkning som framgår av 14 § arbetsmiljöförordningen. Vad som ytterligare bör tas ställning till här är om det därutöver finns behov av den särskilda regeln i sjösäkerhetslagen.

Såsom utredningen har funnit är sjösäkerhetslagens särbestämmelse föranledd av att tillsynsmyndighetens beslut ofta inte kan erhållas inom rimlig tid p. g. a. det långa avståndet mellan fartyget och hemlandet. Dessa skäl gäller inte för örlogsfartygen. Frågan har emellertid, såsom framgår av det föregående, väckts om det av andra skäl kan finnas anledning till en

särbestämmelse. Spörsmålet har samband med de ändringar i förslaget till 9 kap. 9 § sjösäkerhetslagen som gjordes vid departementsbehandlingen av fartygsmiljöutredningens delbetänkande (Ds K 1975:2) Bättre fartygsmiljö. Enligt utredningsförslaget skulle ett stoppningsbeslut av skyddsombud gälla till dess befälhavaren hade tagit ställning enbart när fartyget befann sig utom svensk hamn. I andra fall skulle beslutet gälla till dess sjöfartsverket tog ställning. Utredningsförslaget frångicks emellertid på så sätt, att sjöfartsverkets ställningstagande endast behövde avvaktas i fråga om fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn. Bakgrunden till denna ändring var att Sveriges fartygsbefälsförening hade betänkligheter mot utredningsförslagets följder i ansvarsfrågor vid skadefall. Föreningen menade att det var tveksamt om reglerna i sjösäkerhetslagen kunde fria en befälhavare från ansvar enligt sjölagen. Med anledning av dessa erinringar vidtogs de ändringar som jag har redogjort för. Avsikten härmed var främst att klargöra att den särskilda regeln i sjösäkerhetslagen inte inskränkte befälhavarens skyldigheter enligt sjölagen. I prop. 1977/78: 55 (s. 55) uttalades sålunda, med anledning av att uttrycket "utom svensk hamn" togs bort, att de områden som tillhör svenska hamnar ofta kan vara vidsträckta, varför fartygen ofta är under resa där på ett sådant sätt att befälhavaren måste ha en vidsträckt befogenhet att agera, bl. a. för att kunna uppfylla de krav som sjölagen ställer på honom.

Mot denna bakgrund kan jag ansluta mig till utredningens slutsats att den grundsats som uttrycks i 9 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen gäller även utan uttrycklig föreskrift därom. Jag vill följaktligen framhålla att de grundläggande reglerna i sjölagen givetvis inte kan åsidosättas av befälhavaren trots att ett skyddsombud har stoppat arbetet, t. ex. om det krävs åtgärder för att undvika en kollision.

## 2.4 Tillsynsmyndighet

Arbetsmiljölagen lägger ansvaret för en god arbetsmiljö i första hand på arbetsgivaren. Inom den offentliga sektorn innebär detta bl. a. att det är en väsentlig myndighetsuppgift att vidta de arbetsmiljöåtgärder som behövs. Detta har emellertid inte ansetts tillräckligt, utan även inom den offentliga sektorn utövas tillsyn av en utomstående myndighet. Enligt 7 kap. 1 § arbetsmiljölagen utövas sålunda tillsynen över efterlevnaden av lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter i vad avser såväl privat som offentlig verksamhet av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionen.

Av betänkandet framgår att utredningen har övervägt om samma regel bör gälla beträffande arbetsmiljölagens tillämpning på örlogsfartyg eller om, såsom chefen för marinen föreslog år 1976, tillsynen över arbetarskyddet på örlogsfartyg bör ankomma på sjöfartsverket. Utredningen har därvid funnit att övervägande skäl talar för att sjöfartsverket bör vara tillsyns-

myndighet. Det väsentligaste skälet för en sådan ordning är enligt utredningen att örlogsfartygen är fartyg med de speciella förutsättningar och krav som följer därav. De närmare skälen framgår av avsnitt 6.1 i betänkandet, till vilket jag här får hänvisa. På de skäl som anförs där har utredningen föreslagit att tillsynen över efterlevnaden på örlogsfartyg såväl av arbetsmiljölagen som av vissa stadganden i sjösäkerhetslagen åläggs sjöfartsverket.

Remissinstanserna tillstyrker genomgående att sjöfartsverket blir tillsynsmyndighet. Försvarets civilförvaltning föredrar dock den ordning som gäller enligt 5 § förordningen om arbetsmiljön på örlogsfartyg, nämligen att tillsynen handhas av chefen för marinen eller annan central myndighet inom försvarsmakten till vars förvaltning uppgiften hör.

Med anledning av det sist sagda vill jag framhålla att den allmänna principen i arbetsmiljölagen, att det inte är tillräckligt enbart med tillsyn från den egna myndighetens sida utan att det också bör finnas en utomstående tillsynsmyndighet, bör gälla även denna verksamhet. I övrigt konstaterar jag att enighet råder om att sjöfartsverket har de bästa förutsättningarna att utgöra utomstående tillsynsmyndighet för försvarsmaktens fartyg. Till frågan hur tillsynen bör utövas från sjöfartsverkets sida återkommer jag strax.

En särskild fråga som har berörts av ett par remissinstanser är tillsynen över sjöfartsverkets isbrytare och sjömättingsfartyg. TCO ifrågasätter om det är tillräckligt att sjöfartsverket skall utöva tillsynen över dessa. De alternativ som i stället skulle komma i fråga erbjuder dock inte några avsevärda förbättringar, varför TCO ansluter sig till utredningens förslag.

Även om det beträffande just dessa fartyg inte är förenligt med den ovan uttalade principen finner jag, liksom TCO, att det är svårt att se någon annan godtagbar lösning. Den föreslagna lagstiftningen innebär därför inte några förändringar i fråga om tillsynen av de statliga isbrytarfartyg och sjömättingsfartyg som förvaltas av sjöfartsverket.

I fråga om sjöfartsverkets befattning med tillsyn över örlogsfartyg vill jag framhålla att jag senare avser att föreslå regeringen att vissa centrala bestämmelser i sjösäkerhetslagen skall tillämpas på örlogsfartyg i huvudsaklig överensstämmelse med vad utredningen har föreslagit i avsnitt 5 i betänkandet. Bland de bestämmelser som blir aktuella i detta sammanhang kan nämnas 1 kap. 3 § första stycket sjösäkerhetslagen, som anger sjöfartsverket som tillsynsmyndighet. Avsikten är således att verket skall vara tillsynsmyndighet både i sjösäkerhetsfrågor och arbetsmiljöfrågor.

Såsom utredningen har funnit i avsnitt 6.1 i betänkandet bör sjöfartsverket utöva tillsynen beträffande skydd mot ohälsa och olycksfall på örlogsfartyg i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Jag delar också utredningens slutsats att de åligganden och befogenheter som enligt arbetsmiljölagen tillkommer arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen såvitt avser örlogsfartyg bör tillkomma sjöfartsverket.

Enligt utredningen måste man i ett speciellt avseende göra undantag från huvudregeln att vad i arbetsmiljölagen stadgas om yrkesinspektionen såvitt avser örlogsfartyg i stället skall gälla sjöfartsverket. Det blir fallet i fråga om utseende av kommunala tillsynsmän. Enligt 7 kap. 2 § arbetsmiljölagen åligger det kommunerna att efter samråd med yrkesinspektionen utse en eller flera kommunala tillsynsmän med erforderlig kompetens att biträda yrkesinspektionen vid tillsyn enligt kapitlets 1 §. Enligt utredningen finns det inte någon anledning att låta dessa kommunernas åligganden även omfatta utseende av kommunal tillsynsman för att biträda sjöfartsverket vid dess tillsyn beträffande örlogsfartyg. Utredningen förordar därför att undantag görs från detta stadgande.

För egen del instämmer jag i utredningens uppfattning och förordar att ett undantag görs i 7 kap. 2 § arbetsmiljölagen i fråga om tillsynen av örlogsfartyg.

Frågan om *hur tillsynen skall utövas* behandlar utredningen i avsnitt 6.3 i betänkandet. Efter en redogörelse för bl. a. den syn arbetsmiljölagstiftningen har på dessa frågor finner utredningen att sjöfartsverkets tillsyn av örlogsfartyg huvudsakligen torde kunna begränsas till samråd med militära myndigheter rörande de föreskrifter dessa utfärdar samt till att verket vid kallelse träder in och diskuterar speciella frågor. Om det inrättas en partsammansatt fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg – en fråga som jag återkommer till i det följande – torde sannolikt flertalet av de skyddsfrågor som aktualiseras av skyddsombud eller på annat sätt enligt utredningen kunna lösas av denna nämnd.

Av remissinstanserna finner sjöfartsverket att denna uppläggnings av tillsynsverksamheten är naturlig. Chefen för marinen framhåller att föreskrifter i första hand bör utfärdas av vederbörande militära myndigheter i samråd med sjöfartsverket. Skyddsfrågor som aktualiseras av skyddsombud, skyddskommitté eller i övrigt bör i första hand lösas av vederbörande militära myndigheter i samarbete med berörda arbetstagarorganisationer i en fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg eller i annan ordning.

Jag konstaterar att det råder enighet om att tillsynen bör utövas på det sätt som utredningen har angett. Sjöfartsverkets befattning med tillsynen bör således i huvudsak begränsas till att biträda de militära myndigheterna i fråga om författningsverksamhet och till att pröva frågor som i övrigt hänskjuts till verket. Med denna uppläggnings av tillsynsverksamheten menar jag att det inte föreligger något behov av resursförstärkning hos sjöfartsverket.

Upplyningsvis bör framhållas att jag senare avser föreslå regeringen att arbetarskyddsstyrelsens och yrkesinspektionens befogenheter enligt arbetsmiljöförordningen – däribland bemyndiganden för arbetarskyddsstyrelsen att utfärda föreskrifter enligt arbetsmiljölagen – såvitt avser örlogsfartyg i stället skall gälla sjöfartsverket. Med hänsyn till den reglering som redan finns i form av föreskrifter utfärdade av militära myndigheter torde

bemyndigandena, i vart fall i ett kortare tidsperspektiv, inte behöva utnyttjas i någon större utsträckning.

## 2.5 Fartygsmiljönämnd

I avsnitt 6.2 i betänkandet tar utredningen upp frågan om att inrätta en särskild partssammansatt fartygsmiljönämnd efter förebild i fartygsmiljöutredningens andra delbetänkande (Ds K 1976: 1) Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg.

Fartygsmiljöutredningens förslag innebar i huvudsak följande.

För att bereda de ombordanställda möjlighet att medverka vid utformningen av miljö ombord i fartyg skall särskilda fartygsmiljönämnder inrättas. En sådan nämnd skall särskilt behandla frågor som rör bostäder, arbetsrum och andra utrymmen vilkas utformning är av betydelse för skyddet mot ohälsa och olycksfall. I första hand skall fartygsmiljönämnd finnas i varje enskilt rederi. Om ett rederi saknar de personalmässiga förutsättningarna för detta, skall frågorna handläggas av en nämnd som är gemensam för flera rederier. Den som avser att företa nybyggnad, ombyggnad eller tillbyggnad av fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall vara skyldig att underrätta fartygsmiljönämnden om byggnadsarbetet. Genom kollektivavtal skulle det bestämmas hur ledamöter i fartygsmiljönämnd skulle utses och om förfarandet i nämnden.

Fartygsmiljöutredningens förslag behandlades i prop. 1978/79: 117 om bemanning av fartyg m. m. Föredragande departementschefen ställde sig positiv till fartygsmiljönämnder men menade att parterna på arbetsmarknaden själva borde ta ansvaret för att sådana inrättades utan några lagregler. I den av riksdagen godkända propositionen (TU 1979/80: 4, rskr 1979/80: 28) uttalades också, att det var önskvärt att fartygsmiljönämnder även tillskapades inom berörda statliga myndigheter.

Utredningen förklarar sig dela uppfattningen att de anställda på örlogsfartygen bör beredas tillfälle att redan på projekteringsstadiet få medverka när fartygen utformas i sådana avseenden som har betydelse för personalens skydd mot ohälsa och olycksfall. Följaktligen understryker utredningen kraftigt värdet av att en fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg inrättas genom överenskommelse mellan berörda parter. I en sådan nämnd kan parterna diskutera inte bara projektering av nya örlogsfartyg utan även sådan till- eller ombyggnad som kan vara av betydelse från arbetsmiljösynpunkt. Även andra skyddsfrågor på örlogsfartyg kan enligt utredningen med fördel behandlas i en sådan nämnd.

Samtliga remissinstanser som har berört denna fråga är klart positiva till utredningens förslag. Sålunda kan noteras att chefen för marinen fäster stor vikt vid att en fartygsmiljönämnd kommer till stånd och att TCO kraftigt understryker behovet av en sådan.

För egen del är jag övertygad om att en fartygsmiljönämnd enligt den

modell som har skisserats har en väsentlig uppgift att fylla i strävandena att åstadkomma en bättre arbetsmiljö på örlogsfartygen. Det får ankomma på berörda parter på arbetsmarknaden att själva ta initiativet till och finna formerna för samarbetet.

## 2.6 Ändring i sjösäkerhetslagen

På förslag av fartygsmiljöutredningen i delbetänkandet (Ds K 1975: 2) Bättre fartygsmiljö ändrades bestämmelsen i 9 kap. 18 § sjösäkerhetslagen år 1978 (prop. 1977/78: 55, TU 1977/78: 14, rskr 1977/78: 141, SFS 1978: 109). Förutom en hänvisning till sjölagen innehåller paragrafen numera ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att besluta om skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen.

Det har senare visat sig att en viss del av den text som togs bort år 1978 bör finnas kvar i paragrafen. Jag avser därmed den tidigare skyldigheten för befälhavaren att göra anmälan om skada uppstått eller åtgärd vidtagits som är av betydelse för fartygets sjövärdighet. Eftersom det finns ett behov av att sådana händelser anmäls förordar jag att bemyndigandet i paragrafen utvidgas till att gälla skyldighet att anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för fartygets sjövärdighet. Även här bör bemyndigandet avse anmälningsskyldighet för både redare och befälhavare.

## 2.7 Ikraftträdande

De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft den 1 juli 1980. Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte.

## 3 Upprättade lagförslag

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

1. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160),
2. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

Det under 1 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet.

## 4 Specialmotivering

### 4.1 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160)

#### 1 kap. 3 §

I paragrafen har, i enlighet med vad som föreslagits i avsnitt 2.2 i den allmänna motiveringen, gjorts ett tillägg till undantaget för skeppstjänst. Härigenom begränsas detta undantag från lagens tillämpning till att gälla skeppstjänst på andra fartyg än örlogsfartyg.

#### 7 kap. 1 §

Paragrafen har kompletterats med vad som skall gälla i fråga om tillsynsmyndighet för örlogsfartyg. Tillsyn av dessa enligt lagen och med stöd av lagen utfärdade föreskrifter utövas av sjöfartsverket. Beträffande örlogsfartyg skall vidare vad som i övrigt sägs i lagen om arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen i stället gälla sjöfartsverket.

I fråga om motiven till tillägget får jag hänvisa till avsnitt 2.4.

#### 7 kap. 2 §

Genom ett tillägg till paragrafen görs undantag från kommunernas skyldighet att utse kommunala tillsynsmän m. m. i fråga om tillsynen av örlogsfartyg. Den närmare motiveringen härför framgår av avsnitt 2.4.

### 4.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Innebörden av ändringen av 9 kap. 18 § i lagen framgår av avsnitt 2.6.

## 5 Hemställan

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

1. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160),
2. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

## 6 Beslut

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



KOMMUNIKATIONS-  
DEPARTEMENTET

# SÄKERHETEN PÅ ÖRLOGSFARTYG

Betänkande avgivet av utredningen om  
säkerheten på försvarsmaktens fartyg

Ds K 1979:9

Statsrådet och chefen för  
kommunikationsdepartementet

Genom beslut 1978-02-16 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över lagstiftningen rörande säkerheten på försvarsmaktens fartyg och att besluta om experter m m att biträda vid utredningsarbetet.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet till utredare hovrättslagmannen, numera generaldirektören Göran Steen. Följande personer förordnades att som experter biträda utredaren, nämligen hovrättsassessorn Lennart Alarik, kommendörkaptenen H Jan Friefeldt, hovrättsrådet Hans Gullberg, marindirektören 1:a graden Björn Holmén, ombudsmannen Rolf A E Jonasson, kommandören Bengt G W O'Konor och avdelningsdirektören Bengt Erik Stenmark. Till sekreterare förordnades f sjöfartsrådet Gustaf Lindencrona.

Sedan det anmälts att Friefeldt och Holmén fått förhinder att delta i utredningsarbetet, förordnades 1978-09-29 och 1978-10-04 i deras ställe som experter kommendörkaptenen Bengt I Klaar och byrådirektören Kent A Melander. Utredningen har därjämte biträts av kommendörkaptenen Jan Kocken. Utredningen har antagit benämningen utredningen om säkerheten på försvarsmaktens fartyg.

Till utredningen har för beaktande överlämnats chefens för marinen skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet 1976-06-07 angående skeppstjänsten inom försvaret jämte över denna skrivelse avgivna remissyttranden.

Med skrivelse till regeringen i december 1978 överlämnade utredningen som en provisorisk åtgärd förslag till förordning om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall

m m på örlogsfartyg. I huvudsaklig överensstämmelse med detta förslag utfärdades 1979-01-25 förordningen (1979:25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet - "Säkerheten på örlogsfartyg". Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i oktober 1979

Göran Steen

/ G Lindencrona

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

- Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)
- Förslag till förordning om ändring i arbetsmiljöförordningen (1977:1166)
- Förslag till förordning om säkerheten på örlogsfartyg

SAMMANFATTNING

1. UTREDNINGSDIREKTIVEN, M M
  - 1.1 Inledning
  - 1.2 Skrivelse från chefen för marinen
  - 1.3 Utredningsdirektiven
2. UTREDNINGENS UPPLÄGGNING AV ARBETET
3. ARBETSMILJÖREFORMEN
  - 3.1 Översikt över arbetsmiljölagstiftningen
  - 3.2 Arbetsmiljölagens tillämplighet inom försvaret i allmänhet
4. ARBETSMILJÖLAGENS TILLÄMPLIGHET PÅ ÖRLOGSFARTYG
  - 4.1 Allmänna synpunkter
  - 4.2 Begreppen örlogsfartyg och skeppstjänst
  - 4.3 Arbetsmiljölagens tillämplighet på fartyg utom riket, m m
  - 4.4 Samordningsansvar
  - 4.5 Samverkansregler
  - 4.6 Skyddsombuds möjlighet att avbryta farligt arbete
5. SJÖSÄKERHETSLAGENS TILLÄMPLIGHET PÅ ÖRLOGSFARTYG
6. TILLSYNYN
  - 6.1 Tillsynsmyndighet
  - 6.2 Fartygsmiljönämnd
  - 6.3 Tillsynens utövande

7. UNDERSTÄLLNING OCH BESVÄR
8. TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER
9. SPECIALMOTIVERING

Förslag tillLag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrives i fråga om arbetsmiljölagen (1977:1160) att 1 kap 3 § samt 7 kap 1 och 2 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 kap Tillämpningsområde

3 § Lagen gäller ej

1. skeppstjänst,

3 § Lagen gäller ej

1. skeppstjänst på annat fartyg än örlogsfartyg

2. arbete som utföres i arbetsgivarens hushåll.

Bestämmelserna i 4 kap och 5 kap 5 § gäller ej arbete som utföres i arbetstagarrens hem eller annars under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över hur arbetet är anordnat.

7 kap. Tillsyn

1 §. Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter utövas av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionen.

Såvitt avser örlogsfartyg utövas tillsyn, som i första stycket sägs, i stället av sjöfartsverket och skall beträffande örlogsfartyg även i övrigt vad i denna lag sägs om arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen i stället gälla sjöfartsverket.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §. Det åligger kommun att efter samråd med yrkesinspektionen utse en eller flera kommunala tillsynsmän med erforderlig kompetens att biträda yrkesinspektionen vid tillsyn enligt 1 §.

Kommun skall årligen till yrkesinspektionen lämna redogörelse för den kommunala tillsynens utövande.

Fullgör kommunal tillsynsman ej vad som åligger honom och kommer det genom anmälan av yrkesinspektionen eller på annat sätt till kommunens kännedom, skall kommunen vidtaga åtgärder för att åstadkomma rättelse.

Vad i denna paragraf  
stadgas gäller ej i fråga  
om tillsynen av örlogs-  
fartyg.

#### Förslag till

#### förordning om ändring i arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Härigenom föreskrives i fråga om arbetsmiljöförordningen (1977:1166) att till förordningen skall fogas en ny paragraf, betecknad 21 §, av nedan angivna lydelse.

21 §. Stadgandena i 1 § och 2 § första stycket skall ej äga tillämpning beträffande örlogsfartyg.

Vad i denna förordning sägs om arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen 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 arbetarskyddsstyrelsen.

Förslag till  
Förordning om säkerheten på örlogsfartyg

Härigenom föreskrives att

1 kap 3 § första stycket,

2 kap 1 § och 2 § andra stycket,

4 kap 1 §,

5 kap 1 §,

6 kap 1 §,

9 kap 18 § andra stycket,

11 kap 3 och 4 §§ lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg

ävensom 11 kap 4 § förordningen (1965:908) om säkerheten  
på fartyg skall gälla örlogsfartyg.

---

Genom förordningen upphäves förordningen (1979:25) om  
arbetsmiljön på örlogsfartyg.

## SAMMANFATTNING

Utgångspunkten för utredningen borde enligt direktiven vara att överväga vilka bestämmelser i sjösäkerhetslagen som bör tillämpas på örlogsfartyg.

Det visade sig emellertid att endast ett fåtal av bestämmelserna i sjösäkerhetslagen kan göras tillämpliga på örlogsfartyg. Andra stadganden måste modifieras i ett eller annat avseende för att kunna tillämpas. Andra åter kan överhuvud taget ej komma ifråga för tillämpning. Därtill kom att sjösäkerhetslagen är föremål för översyn av fartygsmiljöutredningen.

Utredningen fann slutligen att en tillfredsställande lösning av frågan om säkerheten på örlogsfartyg i stället kunde vinnas genom att göra arbetsmiljölagen tillämplig på dessa fartyg samtidigt med vissa allmänna stadganden i sjösäkerhetslagen.

Förutom de olägenheter som skulle följa av att förordna om tillämpande av regler i sjösäkerhetslagen som är föremål för översyn i annan ordning eller att avvakta resultatet av denna översyn, har för den föreslagna lösningen ansetts tala bl a följande förhållanden.

Sjösäkerhetslagen är utformad främst med hänsyn till förhållandena i handelsfartyg. Bestämmelserna bygger i väsentliga delar på föreskrifter i sjöfartskonventioner som ratificerats av Sverige. Dessa konventioner gäller ej örlogsfartyg.

Moderna lasthanteringsmetoder gör att fartygens hamnbesök i regel är korta och ofta ligger kajplatsen långt från annan bebyggelse, varför sjömännens möjligheter att få avkoppling i land under tjänstgöringsperioden är mycket begränsade. Stora krav har därför ställts på goda bostäder och lämpliga lokaler för vila och fritidssysselsättningar ombord. Även sjukvårdsanordningar måste avpassas och utfor-

mas med beaktande av att handelsfartygen är till sjöss långa tider och då utan direkt tillgång till läkarhjälp.

Örlogsfartygen däremot är i regel till sjöss endast kortare tid i taget. Bortsett från enstaka långresor och särskilda övningar ligger örlogsfartygen vanligen i hamn om än inte varje natt så dock åtminstone några nätter per vecka.

Särskilt de fast anställda men i viss mån även övrig personal på örlogsfartyg växlar ibland mellan land- och sjö-tjänst. Det förefaller önskvärt att de grundläggande arbetsmiljöreglerna är desamma vid båda slagen av tjänst.

Utredningen har därför granskat arbetsmiljölagen ur synpunkten om dess tillämplighet på örlogsfartyg. Därvid har visat sig att flera stadganden visserligen saknar betydelse då det gäller örlogsfartyg. Detta är t ex fallet beträffande regler rörande byggnads- eller anläggningsarbete eller upplåtande av markområde. Förekomsten av sådana föreskrifter i arbetsmiljölagen är dock ingen anledning att göra undantag från lagens tillämpande. Arbetsmiljölagen har ett så brett tillämpningsområde, att liknande förhållanden torde förekomma på många specialområden. Utredningen har funnit att arbetsmiljölagen i dess helhet kan göras tillämplig på örlogsfartyg liksom inom försvaret i övrigt.

Under särskilda avsnitt av betänkandet behandlar utredningen vissa särskilda frågor som aktualiserats av direktiven eller granskningen av arbetsmiljölagen och dess förarbeten.

I direktiven har utredningen särskilt ålagts att söka klarlägga innebörden av begreppet örlogsfartyg. Efter olika överväganden har utredningen funnit att med örlogsfartyg bör i förevarande sammanhang förstås fartyg - oberoende av storlek och avsedd användning - som tillhör försvaret, statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg samt annat fartyg som står under militärt befäl och är bemannat med militär personal.

Med anledning av tilläggsdirektiv som givits till fartygs- miljöutredningen har utredningen om säkerheten på försvars- maktens fartyg berört frågan om arbetsmiljölagens tillämp- lighet på örlogsfartyg då detta befinner sig utom riket. Ut- redningen har därvid beaktat att de svenska örlogsfartygen, bortsett från enstaka långresor, huvudsakligen rör sig inom Sveriges sjöterritorium och i de Sverige angränsande far- vattnen och regelmässigt anlöper svensk hamn. När ett svenskt örlogsfartyg befinner sig utom riket kan det hävdas att det är att betrakta som svenskt territorium. Utredning- en har därför funnit att - om arbetsmiljölagen görs till- lämplig på örlogsfartyg - denna bör anses gälla även då sådant fartyg befinner sig utanför Sveriges sjöterritorium.

I ett särskilt avsnitt har utredningen jämfört reglerna i arbetsmiljölagen och sjösäkerhetslagen beträffande det s k samordningsansvaret, dvs ansvaret för arbetsmiljöåtgärder då flera arbetsgivare utför arbete på samma arbetsställe. Efter granskning av motiven för vissa specialbestämmelser i sjösäkerhetslagen har utredningen funnit att några lik- nande undantag eller tillägg till arbetsmiljölagen beträf- fande örlogsfartyg inte behövs.

Även sjösäkerhetslagens regler om samverkan mellan arbets- givare och arbetstagare har särskilt diskuterats med hänsyn till behovet av särreglering i arbetsmiljölagen beträffan- de örlogsfartyg. Utredningen har emellertid funnit att inte heller detta behövs. Arbetsmiljölagens regler om skyddsombuds möjlighet att avbryta arbete bör gälla även på örlogsfartyg.

Beträffande tillsynen av att arbetsmiljölagen efterlevs på örlogsfartyg har utredningen, i överensstämmelse med ett förslag av chefen för marinen vilket vid remissbehand- ling tillstyrkts av remissinstanserna, föreslagit att denna tillsyn skall ankomma på sjöfartsverket. Detsamma gäller bemyndiganden att meddela verkställighetsföreskrif- ter. Det har emellertid förutsatts att sjöfartsverkets uppgifter i huvudsak kommer att avse endast lösande av

särskilda frågor som hänskjuts till verket. Någon organisatorisk förstärkning av verket till följd av denna uppgift har åtminstone tillsvidare inte bedömts påkallad.

I detta sammanhang har utredningen tagit upp den i propositionen 1978/79:117 om bemanning av fartyg m m berörda frågan om inrättande av s k fartygsmiljönämnd. Utredningen har funnit en sådan samverkansform angelägen även såvitt avser örlogsfartyg och har förutsatt att en sådan nämnd inrättas enligt avtal mellan berörda arbetsmarknadsparter.

Som ett komplement till tillämpande på örlogsfartyg av arbetsmiljölagen har ansetts ändamålsenligt att även vissa allmänna stadganden i sjösäkerhetslagen görs tillämpliga på dessa fartyg. Det gäller bl a de grundläggande stadgandena om fartygs sjövärdighet, lastning och bemanning.

## 1. UTREDNINGSDIREKTIVEN, M M

1.1 Inledning

Den 1 juli 1978 trädde arbetsmiljölagen (1977:1160) i kraft. Lagen gäller med vissa speciella undantag för hela arbetslivet med alla dess skiftande arbetsformer. Ett sådant undantag gäller för skeppstjänst. Uttrycklig föreskrift härom ges i lagens 1 kap 3 §.

Anledningen till undantaget för skeppstjänst är att regler därom ges i lagen (1965:719, omtryckt 1978:109) om säkerheten på fartyg, i det följande kallad sjösäkerhetslagen.

Föreskrifterna i sjösäkerhetslagen utgör i viss omfattning komplettering och precisering av den grundläggande regeln i 9 § sjölagen (1891 nr 35 s 1). I denna paragraf sägs, att fartyg skall, när det hålles i drift, vara sjövärdigt, försedd med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Denna grundläggande sjölagsregel utvecklas och kompletteras i sjösäkerhetslagen. Därjämte ges i sjösäkerhetslagen, huvudsakligen i dess 3 och 9 kapitel, föreskrifter om arbetsmiljön ombord på fartyg.

Sjösäkerhetslagen äger, enligt vad som stadgas i lagens 1 kap 1 §, i den mån ej annat särskilt anges eller följer av lagen, tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten. Lagen äger emellertid tillämpning på örlogsfartyg endast såvitt regeringen förordnar därom. Sådant förordnande har ej meddelats bortsett från vissa i det följande berörda provisoriska föreskrifter. Situationen är sålunda den att - om man bortser från de provisoriska föreskrifterna - skeppstjänst på örlogsfartyg är undantaget från såväl arbetsmiljölagen som sjösäkerhetslagen och endast regleras av den allmänna bestämmelsen i sjölagen.

Emellertid föreskrev Kunql Maj:t i brev den 13 januari 1967, att den verksamhet inom försvarsmakten som var undantagen från den då före ikraftträdandet av arbetsmiljölagen gällande arbetarskyddslagen i möjlig omfattning skulle planläggas och genomföras med beaktande av de syften som lagen skulle tillgodose. I brevet gavs vissa närmare föreskrifter, vilka kompletterades av tillämpningsföreskrifter som utfärdades av överbefälhavaren. Härvid angavs särskilt att föreskrifterna skulle gälla även för skeppstjänst ombord på flottans och kustartilleriets fartyg och båtar.

I samband med ikraftträdandet av arbetsmiljölagen den 1 juli 1978 upphävdes brevet av den 13 januari 1967. Den 25 januari 1979 utfärdades i stället förordningen (1979:25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg, avsedd att som en provisorisk reglering gälla i avvaktan på resultatet av utredningens arbete. I förordningen föreskrivs att verksamheten skall, för att förebygga ohälsa och olycksfall, planläggas och genomföras så att de syften som avses med bestämmelserna i arbetsmiljölagen tillgodoses så långt som möjligt. Föreskrifterna i 3 kap 1, 3, 8, och 11 § samt 9 kap 7 och 12 §§ sjösäkerhetslagen skall gälla i tillämpliga delar. Om utseende av skyddsombud och skyddskommitté skall gälla vad som avtalas genom kollektivavtal. Tillsynen över efterlevnaden av förordningen skall utövas av chefen för marinen eller annan central myndighet inom försvarsmakten till vars förvaltning uppgiften hör.

## 1.2 Skrivelse från chefen för marinen

I skrivelse den 7 juni 1976 till chefen för kommunikationsdepartementet aktualiserade chefen för marinen frågan om erforderlig reglering av arbetarskyddet på örlogsfartyg. Enligt skrivelsen hade chefen för marinen granskat innehållet i sjösäkerhetslagen och tillhörande kungörelser och därvid funnit att det av praktiska skäl var lämpligt att verksamheten på örlogsfartygen från säkerhetssynpunkt underkastades bestämmelserna i sjösäkerhetslagen.

I framställningen utvecklades närmare tillämpligheten på örlogsfartyg av reglerna i sjösäkerhetslagen. Därvid erinrades att sjösäkerhetslagens 3 och 9 kap i huvudsak behandlar arbetarskyddsfrågor. Dessa kapitel kunde till största delen tillämpas. Även kap 1 kunde till stor del tillämpas. Kap 2 samt 4-8 innehåller dels regler av grundläggande natur och dels materielregler av formell natur, skrivna med utgångspunkt från handelssjöfartens förhållanden. Endast de förstnämnda av reglerna borde tillämpas på försvarets fartyg och båtar.

I fråga om tillsynen ansåg chefen för marinen att sjöfartsverket borde utöva denna genom sjöfartsinspektionen. Den samverkan som enligt sjösäkerhetslagen sker med arbetarskyddsstyrelsen borde därvid även ske i fråga om försvarets fartyg och båtar. Tillsyn borde också i vissa fall kunna överföras till central myndighet inom försvaret.

Till framställningen hade fogats ett utkast till förordning om säkerheten på örlogsfartyg.

Över chefens för marinen framställning avgavs yttranden av ett flertal remissinstanser. Av dessa yttranden återges här i sammandrag uttalanden i sakfrågan om sjösäkerhetslagens tillämplighet på örlogsfartyg.

Överbefälhavaren fann det väsentligt att arbetsmiljön vid skeppstjänst inom försvarsmakten regleras enligt de utgångspunkter som legat till grund för förslaget till arbetsmiljölager och som även gäller för fartygsmiljöutredningens översyn av sjösäkerhetslagen. Denna översyn sker med den inriktningen att ombordanställda skall ha samma arbetsmiljöförhållanden som anställda på land. Översynen av sjösäkerhetslagen kunde därmed i huvudsak sägas beröra lagens tredje och nionde kapitel, som till största delen syntes tillämpliga på örlogsfartyg.

Försvarets sjukvårdsstyrelse biträdde chefens för marinen principiella förslag till handlingslinje. I sammanhanget fästes uppmärksamheten på att i några fall även andra cen-

trala myndigheters ansvarsområden kunde komma att beröras, t ex livsmedelsverket vid föreskrifter om livsmedelshantering ombord och socialstyrelsen i fråga om läkemedelshanteringen.

Försvarets materielverk gjorde i huvudsak samma uttalande som överbefälhavaren, men tillade att i remisshandlingen också berörts frågor om sjösäkerhet och sjövärdighet. Med hänsyn till de särskilda förhållanden som i dessa frågor gäller för örlogsfartyg, framhöll materielverket att det åvilar verket att för försvarsmakten anskaffa materiel, fastställa tekniskt underlag för denna samt tillse att den är ändamålsenlig och brukbar. Detta innebär bland annat att ämbetsverket ansvarar för att krav på sjösäkerhet och sjövärdighet tillgodoses. Materielverket är i detta avseende föreskrivande myndighet och har att beakta såväl anvisningar från chefen för marinen och andra myndigheter som de lagar, föreskrifter och normer som föreligger inom det skeppstekniska området. Som exempel på problem som härvid skall beaktas, nämndes kraven på fartygens manöverförmåga, egenskaper som vapenbärare, krav på skydd mot beskjutning, speciella stötvågskrav m m. Då dessa frågor principiellt skiljer sig från vad som behandlas av fartygsmiljöutredningen, föreslog materialverket att den av chefen för marinen föreslagna utredningen inte skulle belastas med dessa problem.

Sjöfartsverket anförde att enligt verkets mening övervägande skäl talar för att låta örlogsfartygen omfattas av lagen om säkerheten på fartyg. Denna lag med anslutande tillämpningsföreskrifter behandlar säkerheten på fartyg på ett övergripande sätt vilket inte sker inom den ordinarie arbetarskyddslagstiftningens ramar. Den övergripande behandlingen av fartygens säkerhetsfrågor enligt lagen om säkerheten på fartyg innebär att skyddsfrågorna kan behandlas och angripas redan genom de regler som avser fartygs konstruktion och byggnad. Härigenom skapas också möjligheter till en effektiv förhandsgranskning av ett fartygs objekt från skyddssynpunkt. Om man inordnar örlogsfartygen

under lagen om säkerheten på fartyg måste emellertid en bedömning ske i vilken omfattning lagen bör gälla för dessa fartyg.

Ett överförande av örlogsfartygen till lagen om säkerheten på fartyg bör, framhållt sjöfartsverket, enligt grundtankarna i förslaget till arbetsmiljölag dessutom innebära att civil tillsynsmyndighet tilldelas övervakande uppgifter i enlighet med de huvudlinjer arbetsmiljöutredningen angett för arbetarskyddsstyrelsens och yrkesinspektionens verksamhet i fråga om försvaret. Ansvarig tillsynsmyndighet blir då sjöfartsverket genom sjöfartsinspektionen.

De nämnda huvudlinjerna skulle enligt sjöfartsverket bli innebära att sjöfartsinspektionens tillsyn beträffande försvarsmaktens fartyg endast behöver ges den omfattning som erfordras med hänsyn till den kontroll som bedrivs genom försvarsmaktens myndigheter på olika nivåer. Dessutom ansåg sjöfartsverket att sjöfartsinspektionens medverkan i första hand bör avse tillsynen av de egentliga arbetsmiljöfrågorna dvs förhållanden som behandlas i 3 och 9 kap av lagen om säkerheten på fartyg.

Arbetarskyddsstyrelsen fann det naturligt att den föreslagna utredningen inriktas på att få till stånd ett regelsystem som i möjligaste mån är anpassat till det som gäller för den civila sjöfarten.

Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) angav att som grund för utredningsarbetet borde läggas de bestämmelser som fartygsmiljöutredningen föreslagit i sina betänkanden "Bättre fartygsmiljö" och "Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg".

Svenska Officersförbundet sade sig i princip dela chefens för marinen syn att lagen om säkerheten på fartyg - i tillämpliga delar - bör gälla för försvarsmaktens fartyg och båtar.

Försvarets Civilingenjörskommitté menade, att lagen om säkerheten på fartyg borde gälla för skeppstjänsten inom försvaret med en av regeringen utfärdad förordning med tillämpningsföreskrifter för försvarsmaktens fartyg och båtar.

### 1.3 Utredningsdirektiven

Genom beslut den 16 februari 1978 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över lagstiftningen rörande säkerheten på försvarsmaktens fartyg. I samband därmed anförde departementschefen, sedan han inledningsvis berört gällande föreskrifter och chefens för marinen framställning i ämnet, bl a följande

Som jag tidigare har framhållit ankommer det enligt sjösäkerhetslagen (1 kap 1 §) på regeringen att bestämma i vilken utsträckning lagen skall gälla för örlogsfartyg. Utgångspunkten för utredaren bör därför vara att överväga vilka bestämmelser i lagen som bör tillämpas på örlogsfartyg. I detta sammanhang bör klargöras vad som avses med sådana fartyg och anges om och i vilken utsträckning bestämmelserna skall gälla för andra fartyg som tillhör eller nyttjas av försvarsmakten. Det sist sagda medför även att lämpligheten av termen "örlogsfartyg" i 1 kap 1 § sjösäkerhetslagen bör övervägas. Jag har i det föregående uppehållit mig främst vid frågor om arbetarskydd. Utredaren bör emellertid förutsättningslöst undersöka även vilka bestämmelser i övrigt i sjösäkerhetslagen som bör gälla för försvarsmaktens fartyg.

Utredaren bör vidare överväga om det behövs tillämpningsföreskrifter som kompletterar de lagbestämmelser som avses gälla för försvarsmaktens fartyg. Jämförelser bör därvid självfallet göras med innehållet i tillämpningskungörelsen till sjösäkerhetslagen. Ledning torde också kunna erhållas av det utkast till förordning med tillämpningsföreskrifter som chefen för marinen har fogat till sin framställning.

I frågor som rör arbetsmiljön bör utredaren hämta ledning från den nya arbetsmiljölagstiftningen. Utredningen bör i detta sammanhang också ta ställning till de gränsdragningar som kan behöva göras mellan regleringen för försvaret i den allmänna arbetsmiljölagstiftningen och den särskilda regleringen för skeppstjänst. I arbetsmiljöfrågor bör utredaren samråda med fartygsmiljöutredningen (K 1973:04). Utredaren bör vidare nära samråda med berörda myndigheter och organisationer.

Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt. Utredaren bör lägga fram de författningsförslag som föranleds av hans ställningstaganden.

## 2. UTREDNINGENS UPPLÄGGNING AV ARBETET

Utredningen inledde sitt arbete med att gå igenom sjösäkerhetslagen för att bedöma vilka stadganden som lämpligen borde göras tillämpliga på örlogsfartyg.

Det visade sig emellertid snart att endast ett fåtal av bestämmelserna i sjösäkerhetslagen kan göras direkt tillämpliga på örlogsfartyg. Andra stadganden i lagen måste modifieras i ett eller annat avseende för att kunna tillämpas. Andra åter är överhuvud taget ej tillämpliga på örlogsfartyg.

Förhållandet ha flera orsaker. En är att reglerna i sjösäkerhetslagen i stor utsträckning är utformade med hänsyn till förhållandena i handelsfartyg. Utformningen av reglerna är även i hög grad föranledd av bestämmelser i av Sverige ratificerade konventioner, främst då konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (Safety of Life at Sea), vanligen kallad SOLAS. Detta har medfört att föreskrifterna blivit mer detaljerade än som är påkallat eller lämpligt om de skulle tillämpas på örlogsfartyg med dessas speciella förhållanden. Såväl i SOLAS som i andra i sammanhanget aktuella konventioner görs även undantag för deras tillämpande på örlogsfartyg. Anledningen härtill torde bl a vara de speciella förhållanden som måste beaktas i den mån örlogsfartyg är utformade som stridsredskap eller eljest utrustade med stridsmedel. "Redarens" ekonomiska intressen gör sig ej heller gällande på samma sätt som när fråga är om handelsfartyg. Härtill kommer det kanske starkaste skälet för undantag för örlogsfartyg, nämligen att ingen nation torde vilja acceptera internationella föreskrifter som begränsar örlogsfartygens stridsegenskaper eller att örlogsfartyg besiktigas eller inspekteras av annat lands myndigheter.

Enligt sjösäkerhetslagen har sjöfartsverket att meddela närmare föreskrifter för tillämpande av lagen. Sådana föreskrifter har även meddelats i stor omfattning. Icke heller dessa föreskrifter är alltid lämpliga att överföra på örlogsfartyg. En komplikation vid tillämpande på örlogsfartyg av

vissa stadganden i sjösäkerhetslagen är också önskvärdheten av en samordning av utredningens arbete med arbetet inom fartygsmiljöutredningen.

Fartygsmiljöutredningen tillsattes i anslutning till framläggandet av propositionen 1973:130 om åtgärder för bättre arbetsmiljö, med uppdrag att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m m.

I direktiven för fartygsmiljöutredningen uttalade föredragande departementschefen bl a följande.

Enligt min uppfattning måste målsättningen vara att man får samma möjligheter när det gäller att skapa tillfredsställande arbetsmiljö för de ombordanställda som för arbetstagare i land. Det får inte bli någon eftersläpning för sjömännen. Detta är särskilt viktigt med hänsyn till att yrkesskadestatistiken för denna arbetstagargrupp är otillfredsställande.

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

Fartygsmiljöutredningen har avlämnat två delbetänkanden, i januari 1975 "Bättre fartygsmiljö" (Ds K 1975:2) och i oktober 1976 "Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg" (Ds K 1976:1). Fartygsmiljöutredningens arbete med att efter förebild av arbetsmiljölagen se över sjösäkerhetslagen i dess helhet har emellertid blivit försenat.

I detta läge hade utredningen att överväga två alternativ, nämligen att föreslå tillämpande på örlogsfartyg av sjösäkerhetslagens gällande arbetsmiljöregler eller att avvakta fartygsmiljöutredningens översyn av dessa regler. Intetdera av alternativen var tilltalande. Det förstnämnda skulle inne-

bära att utredningens förslag i denna del endast bleve ett provisorium, som måste överarbetas då fartygsmiljöutredningens arbete slutförts. Det andra alternativet åter skulle innebära en avsevärd försening av utredningens arbete.

Emellertid hade utredningen under sina diskussioner kommit till den uppfattningen att en mera tillfredsställande lösning av frågan om säkerheten på örlogsfartyg och då i synnerhet de egentliga arbetarskyddsfrågorna kunde vinnas på en annan väg än den i direktiven berörda.

Utredningen övergick därför till att pröva möjligheten att på örlogsfartyg direkt tillämpa arbetsmiljölagen, helt eller delvis, eventuellt med viss komplettering genom förordnande om tillämpande jämväl av vissa särskilda stadganden i sjösäkerhetslagen. Utredningsarbetet har sedan fortsatt efter dessa riktlinjer.

För att söka bilda sig en uppfattning om arbetsmiljön på örlogsfartyg har utredningen bl a företagit besök vid kustflottan och vid Gullmarsbasen på västkusten. Vid dessa besök fick utredningen tillfälle att medfölja olika typer av fartyg under gång. Samtal om arbetsmiljöfrågor fördes med bl a skyddsingenjör, olika befattningshavare på fartygen samt med chefen för kustflottan och representanter för marinledningen.

### 3. ARBETSMILJÖREFORMEN

År 1976 lade arbetsmiljöutredningen fram sitt slutbetänkande (SOU 1976:1) med förslag till arbetsmiljölag. På grundval av betänkandet upprättades propositionen 1976/77:149 om arbetsmiljölag, som antogs av riksdagen i november 1977.

Arbetsmiljölagen (1977:1160) trädde i kraft den 1 juli 1978 och ersätter den tidigare arbetarskyddslagen.

#### 3.1 Översikt över arbetsmiljölagstiftningen

Reglerna om arbetsmiljölagens tillämpningsområde finns i lagens 1 kap. De redovisas vad gäller lagens tillämplighet inom försvaret i närmast följande avsnitt av utredningens betänkande.

I 2 kap av lagen slås fast de allmänna krav som skall gälla om arbetsmiljöns beskaffenhet. Arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen. En annan grundregel säger att arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. Här efter anges översiktligt kraven beträffande olika faktorer i den fysiska arbetsmiljön. Arbetslokaler skall vara lämpliga från arbetsmiljösynpunkt. Luft-, ljud- och ljusförhållandena och övriga arbetshygieniska förhållanden skall vara tillfredsställande. Allmänna regler ges om skyddsåtgärder, om beskaffenheten av tekniska anordningar, om användningen av ämnen som kan förorsaka ohälsa eller olycksfall, om personlig skyddsutrustning och om personalutrymmen m m.

Det följande kapitlet (3 kap) preciserar vilka som har ansvaret för arbetsmiljön. Främst nämns arbetsgivare men ett ansvar läggs också på arbetstagare, tillverkare m fl grupper. Kapitlet ger samtidigt allmänna handlingsmönster för hur man skall gå till väga för att skapa en god arbetsmiljö. Vidare innefattar kapitlet ett regelsystem som möjliggör obligatorisk förhandsbedömning av arbetsmiljöfrågor från tillsynsmyndigheternas sida.

Särskilda föreskrifter om arbetstidens förläggning finns i 4 kap av lagen. Preciserade regler ges om raster, arbetspauser, nattvila och veckovila. Avsteg från reglerna kan göras genom kollektivavtal på förbunds nivå. Från reglerna kan dessutom tillsynsmyndighet medge undantag, om särskilda skäl föreligger.

I lagens 5 kap finns föreskrifter om minderåriga arbetstagare.

Ett huvudavsnitt i lagen (6 kap) innehåller regler om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. Bestämmelser finns om utseende av skyddsombud och skyddskommitté samt om deras uppgifter och rätt till ledighet för uppdraget. Skyddsombuden har tillförsäkrats särskilda befogenheter i fråga om rätt till information och möjlighet att avbryta farligt arbete i avvaktan på ställningstagande av yrkesinspektionen.

Enligt lagens 7 kap utövas tillsynen över efterlevnaden av lagen och med stöd därav meddelade föreskrifter av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionen. Tillsynsmyndigheterna har befogenhet att ingripa och meddela föreläggande eller förbud för att säkra efterlevnaden av lagstiftningen.

Slutligen ges i 8 och 9 kap regler om påföljder för överträdelse av lagens föreskrifter och om fullföljd av talan.

Som antyds av den lämnade redogörelsen är arbetsmiljölagen en ramlag. Den kompletteras av föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Till lagen ansluter sålunda den av regeringen utfärdade arbetsmiljöförordningen (1977:1166). Främst innehåller förordningen bemyndiganden för arbetarskyddsstyrelsen att meddela föreskrifter om arbetsmiljölagens tillämpning. I förordningen finns också vissa närmare bestämmelser som avser bl a den lokala skyddsverksamheten och tillsynen.

### 3.2 Arbetsmiljölagens tillämplighet inom försvaret i allmänhet

I sitt slutbetänkande (SOU 1976:1) Arbetsmiljölag framhöll arbetsmiljöutredningen att arbetsmiljölagens tillämpningsområde i första hand borde bestämmas med utgångspunkt i ett arbetsgivar - arbetstagareförhållande. Utredningen framhöll samtidigt att arbetsmiljölagen borde ha en vid täckning. Det fanns enligt utredningen anledning att överväga en utvidgning till all yrkesmässig verksamhet och att även i övrigt pröva om arbetarskyddslagstiftningens hittillsvarande tillämpningsområde kunde breddas.

Beträffande försvaret i allmänhet utgick arbetsmiljöutredningen från att arbetarskyddet i all den utsträckning som är möjlig borde regleras på samma sätt som i samhället i övrigt. Verksamheten inom försvaret måste visserligen i många avseenden bedrivas under speciella förutsättningar. Detta ansågs emellertid endast i begränsad utsträckning innebära att man kommer in på en avvägning av principiellt annat slag än som görs inom andra verksamhetsområden.

Departementschefen uttalade, då förslaget förelades riksdagen genom propositionen 1976/77:149, att han fann det mycket tillfredsställande att man kunnat komma fram till den föreslagna huvudreglen att arbetsmiljölagen skall tillämpas inom försvarets hela område. I propositionen utvecklade han detta på följande sätt.

Ett väl fungerande arbetarskydd är nödvändigt vid militär verksamhet i fred och ingår som en beståndsdel även i förberedelserna för ett effektivt handlande under beredskap eller i krig. Som utredningen har påpekat ligger det i sakens natur att förhållandena inom olika verksamhetsgrenar växlar inom ganska vida ramar vad gäller möjligheten att tillgodose komfortkrav och liknande. Grundläggande för all slags verksamhet måste emellertid vara att vissa risker för ohälsa eller olycksfall inte kan accepteras och att förutsättningar dessutom måste skapas för att göra arbetsmiljön så god som möjligt. Ställningstaganden inom olika områden får ske med hänsyn till verksamhetens art och samhällets intresse av att verksamheten kan utövas i ändamålsenliga former.

I enlighet med denna grundinställning stadgas i 1 kap 1 § arbetsmiljölagen, att lagen gäller, med de inskränkningar som anges i 3 §, varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning. I 3 § görs undantag, förutom för skeppstjänst, endast för arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll. Därjämte föreskrivs att vissa bestämmelser ej gäller arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden, att det ej kan anses tillkomma arbetsgivaren att vaka över hur arbetet är anordnat.

En särskild fråga beträffande arbetsmiljölagens tillämplighet gäller de värnpliktiga. Dessa utgör den största gruppen inom försvarsmakten.

I arbetarskyddslagen fanns en bestämmelse som i vissa avseenden likställde värnpliktiga med anställd personal. De värnpliktigas tjänstgöring föll dock till största delen utanför regleringen, eftersom från arbetarskyddslagens tillämpning var undantagna övningar och annat arbete än sådant som utförs under väsentligen samma förhållanden som motsvarande arbete i civil verksamhet.

Arbetsmiljöutredningen konstaterade för sin del att de värnpliktiga tjänstgör under förhållanden som vad avser arbetsplatser och utrustning i stort sett är desamma som för anställd personal. Enligt utredningens mening borde arbetsmiljölagen, till skillnad från arbetarskyddslagen, göras tillämplig på de värnpliktigas arbetsförhållanden.

Utredningen påpekade att de värnpliktigas tjänstgöringstid är reglerad i värnpliktslagen (1941:967). Det saknades därför anledning att i arbetsmiljölagen ge föreskrifter om de värnpliktigas arbetstid.

Arbetsmiljöutredningen framhöll vidare att skyddsombud och skyddskommitté måste ha ingående kännedom om verksamheten inom det område där man skall verka. Liksom nyanställda arbetstagare som genomgår intern yrkesutbildning torde enligt

utredningen de värnpliktiga allmänt sett sakna tillräckliga kunskaper och erfarenheter för att verka som skyddsombud eller skyddskommittéledamot. De särskilda samverkansreglerna i arbetsmiljölagen ansågs därför inte böra vara omedelbart tillämpliga på de värnpliktiga. Utredningen framhöll samtidigt att det vore viktigt att de värnpliktiga bereddes möjlighet att inom ramen för sin kompetens delta i skyddsarbetet. Ett lämpligt system vore att de värnpliktiga, i enlighet med då rådande ordning, utsågs skyddsassistenter och adjungerade ledamöter i skyddskommittéer.

Sammanfattningsvis innebar arbetsmiljöutredningens förslag att arbetsmiljölagens föreskrifter om arbetsmiljöns beskaffenhet, allmänna skyldigheter, farligt arbete för minderårig, tillsyn, sanktionssystem och fullföljd av talan skulle gälla även de värnpliktiga.

Mot utredningens förslag i denna del hade remissorganen i stort sett intet att erinra. Även departementschefen anslöt sig i huvudsak till utredningens förslag. Liksom utredningen ansåg han att arbetet med att förebygga att de värnpliktiga utsätts för risker för ohälsa och olycksfall måste ges största möjliga bredd.

I enlighet med vad sålunda föreslagits och uttalats föreskrivs i arbetsmiljölagens 1 kap 2 §, att värnpliktig och annan som fullgör i lag föreskriven tjänstgöring eller som deltagar i frivillig utbildning för verksamhet inom totalförsvaret vid tillämpning av lagen skall likställas med arbetstagare utom beträffande kapitlet 4 om arbetstidens förläggning, kapitlet 5 om minderåriga och kapitlet 6 om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare samt vissa speciella bestämmelser om läkarundersökning m m i kapitlet 3 (15 och 16 §§ samt 17 § första stycket).

Därjämte har i arbetsmiljölagens 1 kap 4 § införts en allmän bestämmelse vari stadgas, att utan hinder av lagen kan regeringen eller förvaltningsmyndighet, som regeringen bestämmer, beträffande försvarsmakten och civilförsvaret med-

dela särskilda föreskrifter i frågor som avses i lagen. Med stöd av bemyndigandet har i arbetsmiljöförordningen gjorts undantag för bestämmelserna om skyddsombuds möjlighet att avbryta arbete vad gäller övningar inom försvarsmakten eller civilförsvaret.

Bestämmelsen i 1 kap 4 § arbetsmiljölagen har dessutom en vidare syftning. Bakgrunden i denna del är följande enligt vad som framgår av propositionen (s 207 och 388) om arbetsmiljölagen. Arbetsmiljölagen skall i princip vara tillämplig inom området för det samlade försvaret och gälla för den verksamhet som bedrivs under normala fredsförhållanden. Arbetsmiljölagen är sålunda inte avsedd för verksamhet som bedrivs under krig eller beredskap. I samband med exempelvis en successiv förstärkning av beredskapen kan emellertid i ett visst skede behov föreligga av särskilda föreskrifter om lagens tillämpning inom försvaret. Sådana föreskrifter kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 1 kap 4 §.

Arbeterskyddsstyrelsen har i arbetsmiljöförordningen bemyndigats att, om riket befinner sig i krig eller krigsfara, utan hinder av arbetsmiljölagen meddela särskilda föreskrifter beträffande försvaret i frågor som avses i lagen.

Enligt vad som upplysts pågår f n inom arbetsmarknadsdepartementet en utredning som underlag för framtida ställningstaganden om den arbetsrättsliga lagstiftningens tillämplighet under krig och därmed jämförliga förhållanden.

#### 4. ARBETSMILJÖLAGENS TILLÄMPLIGHET PÅ ÖRLOGSFARTYG

##### 4.1 Allmänna synpunkter

Av den förut lämnade redogörelsen framgår att arbetsmiljölagen, med vissa undantag beträffande värnpliktiga, gäller hela försvaret utom skeppstjänst. Undantaget för skeppstjänst har föranletts av att på detta område finns särskild reglering av arbetarskyddet i sjösäkerhetslagen. Sjsäkerhetslagen gäller emellertid på örlogsfartyg endast såvitt regeringen förordnar därom. Sådant förordnande har ej meddelats, varför för närvarande frågan om arbetarskyddet på örlogsfartyg är oreglerad. Härvid bortses från de provisoriska föreskrifter som, efter förslag av utredningen, meddelats genom förordningen (1979:25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg.

Utredningens uppdrag kan sägas gå ut på att föreslå bestämmelser som täcker gällande tomrum i regleringen av arbetarskyddet på örlogsfartyg.

Vid övervägande av denna fråga har utredningen, som tidigare nämnts, prövat två skilda vägar. Den ena är att föreslå tillämpande på örlogsfartyg av vissa centrala stadganden i sjösäkerhetslagen. Den andra vägen har varit att utgå från arbetsmiljölagen och pröva i vad mån denna lag lämpligen kan göras direkt tillämplig på örlogsfartyg eventuellt med komplettering med vissa bestämmelser i sjösäkerhetslagen.

Efter ingående diskussioner har utredningen slutligen kommit till den uppfattningen att den senare lösningen är mest ändamålsenlig. Förutom de olägenheter som skulle följa av att förordna om tillämpande av regler i sjösäkerhetslagen som är föremål för översyn av fartygsmiljöutredningen eller att avvakta resultatet av den utredningens arbete, har för den senare lösningen ansetts tala bl a följande förhållanden.

Sjsäkerhetslagen är utformad främst med hänsyn till förhållandena i handelsfartyg. Moderna lasthanteringsmetoder gör

att fartygens hamnbesök i regel är korta och ofta ligger kajplatsen långt från annan bebyggelse, varför sjömännens möjligheter att få avkoppling i land under tjänstgöringsperioden är mycket begränsade. I sjösäkerhetslagstiftningen har därför ställts stora krav på goda bostäder och lämpliga lokaler för vila och fritidssysselsättningar ombord. Även sjukvårdsanordningar måste avpassas och utformas med beaktande av att handelsfartygen är till sjöss långa tider och då utan direkt tillgång till läkarhjälp. Bestämmelserna bygger i väsentliga delar på föreskrifter i sjöfartskonventioner som ratificerats av Sverige.

Örlogsfartygen är i regel till sjöss endast kortare tid i taget. Bortsett från enstaka långresor och särskilda övningar ligger örlogsfartygen vanligen i hamn om än inte varje natt så dock åtminstone några nätter per vecka. Tjänstgöringsförhållandena för den ombord på örlogsfartyg tjänstgörande personalen skiljer sig dock inte väsentligt från tjänstgöringsförhållandena på handelsfartygen. Örlogsfartygens avsedda användning medför emellertid att deras konstruktion och utformning främst måste avpassas för att tillgodose deras effektivitet i detta avseende. Detta medför att de för handelsfartyg uppställda normerna ej alltid kan uppfyllas på örlogsfartyg. De konventioner, som ligger till grund för sjösäkerhetslagens bestämmelser, gäller ej heller örlogsfartyg.

Arbetsmiljölagen är utformad som en ramlag. Detta innebär bl a att hänsyn lättare kan tas till de skilda förhållanden som råder på olika arbetsplatser och därmed till de speciella förhållandena på örlogsfartyg.

Särskilt de fast anställda men i viss mån värnpliktiga på örlogsfartyg växlar ibland mellan land- och sjötjänst. Det förefaller önskvärt att de grundläggande arbetsmiljöreglerna är desamma vid båda slagen av tjänst.

Starka skäl talar sålunda enligt utredningens mening för att även skeppstjänst på örlogsfartyg åtminstone i princip bör regleras genom samma lagstiftning som den som gäller då

personalen har landtjänst, dvs av arbetsmiljölagen. Härför talar därjämte den här förut berörda målsättningen att arbetsmiljölagen bör ges en så bred tillämpning som möjligt.

Med denna utgångspunkt har utredningen gått igenom arbetsmiljölagen för att bedöma om och i vad mån hinder kan anses möta mot att bestämmelserna görs tillämpliga på skeppstjänst på örlogsfartyg.

Därvid har visat sig att flera stadganden i arbetsmiljölagen saknar relevans då det gäller örlogsfartyg. Detta är t ex fallet beträffande regler rörande byggnads- eller anläggningsarbete eller upplåtande av markområde. Förekomsten av sådana föreskrifter i arbetsmiljölagen är dock ingen anledning att göra undantag från lagens tillämpande. Arbetsmiljölagen har ett så brett tillämpningsområde, att liknande förhållande torde förekomma på många specialområden.

Utredningen har vid sin genomgång av arbetsmiljölagen kommit till den uppfattningen att lagen i dess helhet i princip bör kunna göras tillämplig på skeppstjänst på örlogsfartyg. Detta innebär självfallet inte att alla de detaljföreskrifter, som meddelats med stöd av arbetsmiljölagen också skulle göras tillämpliga. Till frågan hur arbetsmiljölagen skall kompletteras med föreskrifter beträffande örlogsfartyg återkommer utredningen i det följande.

Genomgången av lagen har emellertid aktualiserat några speciella frågor. Dessa behandlas var för sig i följande avsnitt.

#### 4.2 Begreppen örlogsfartyg och skeppstjänst

Enligt sina direktiv bör utredningen klargöra vad som avses med uttrycket örlogsfartyg och ange om och i vilken utsträckning bestämmelser om säkerheten på sådana fartyg skall gälla för andra fartyg som tillhör eller utnyttjas av försvarsmakten.

Uttrycket örlogsfartyg förekommer i flera författningar utan att vara definierat. Ibland används andra beteckningar utan att därmed torde avses annat än örlogsfartyg. Sålunda talas t ex i 1 § sjötrafikkungörelsen (1962:267) om "fartyg tillhörande rikets försvarsmakt" under det att i andra stadganden i kungörelsen användes uttrycket "örlogsfartyg". Chefen för marinen begagnar i sin förut berörda skrivelse 1979-06-07 till chefen för kommunikationsdepartementet om skeppstjänsten inom försvaret uttrycken "försvarets fartyg och båtar" och "försvarsmaktens fartyg och båtar".

Med anledning av den inom försvaret använda beteckningen "fartyg och båtar" kan erinras om att i sjölagen (efter en ändring 1973:137) det kollektiva uttrycket "fartyg" indelas i skepp och båtar. Till skepp hänförs fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Övriga fartyg benämns båtar.

Det förhållandet att inom försvaret talas om "fartyg och båtar" torde ha sin grund i interna förhållanden och bör ej uppfattas så att försvarets båtar ej skulle vara örlogsfartyg. De nämnda olika uttryckssätten torde alla ha samma innebörd och åsyfta vad som allmänt förstås med och i vissa författningsföreskrifter kallas örlogsfartyg.

En definition av uttrycket örlogsfartyg aktualiserar två skilda frågor, nämligen vad som är att förstå med fartyg och innebörden av prefixet "örlogs".

Beträffande den förra frågan om vad som är fartyg är detta begrepp ej definierat vare sig i sjölagen eller annan författning. Under förarbetena till en för några år sedan företagen översyn av sjölagen (prop 1973:42) diskuterades behovet av en definition av ordet fartyg. Det visade sig emellertid omöjligt att finna en för alla förhållanden helt ändamålsenlig definition, varför frågan om vad som skall anses vara fartyg överlämnades till rättstillämpningen. Vissa rekvisit angavs dock som vägledning vid sådan prövning.

Inte heller beträffande örlogsfartyg torde vara påkallat att utforma en definition av fartygsbegreppet.

Vad åter angår den andra och i sammanhanget mera väsentliga frågan vilka fartyg som skall anses som örlogsfartyg kan nämnas att i 1958 års Genèvekonvention om det fria havet förekommer en definition av uttrycket "warship". Denna definition har med ett par modifikationer överförts till det utkast till konvention om havet, som är under utarbetande av Förenta Nationernas tredje havsrättskonferens. Preliminär enighet har därvid uppnåtts om följande definition.

Warship means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the Government of the State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed force discipline.

Frågan om innebörden av uttrycket örlogsfartyg berördes även i propositionen nr 132 år 1965 med förslag till lag om säkerheten på fartyg m m. Föredragande statsrådet uttalade då följande.

Enligt hävdvunnen svensk terminologi anses som örlogsfartyg flottans och kustartilleriets fartyg, statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg men även förhyrt och enligt särskilda bestämmelser marinen eljest tillhållna fartyg under den tid detsamma står till marinens förfogande (marint hjälpfartyg).

Av dessa definitioner framgår att till örlogsfartyg otvivelaktigt bör hänföras fartyg (inklusive båtar) som tillhör försvarsmakten. Att, såsom enligt de internationella konventionerna, därjämte kräva att fartyget skall föra örlogsflagg och ha i rulla upptagen fartygschef och i övrigt militär bemanning, torde inte vara nödvändigt eller lämpligt då frågan här endast gäller på vilka fartyg arbetsmiljölagen skall vara tillämplig.

Mera tveksamt kan däremot vara om i fråga om arbetsmiljölagens tillämplighet till örlogsfartyg bör hänföras inte bara statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg, utan

även förhyrt eller enligt särskilda bestämmelser marinen eljest tillhandahållet fartyg under den tid detsamma står till marinens förfogande. En så vid innebörd av begreppet örlogsfartyg i detta sammanhang skulle nämligen innebära att ett handels- eller fiskefartyg med civil befälhavare och besättning och därmed normalt underkastat reglerna i sjösäkerhetslagen, i stället skulle tillfälligt falla under arbetsmiljölagen om fartyget med bibehållen civil bemanning för en kortare tid förhyres av försvaret för något speciellt uppdrag.

Utredningen förordar av nu angivna skäl att i arbetsmiljölagen med örlogsfartyg förstås fartyg - oberoende av storlek och avsedd användning - som tillhör försvaret, statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg samt annat fartyg som står under militärt befäl och är bemannat med militär personal. Det bör emellertid påpekas att i andra sammanhang begreppet örlogsfartyg kan ha en annan innebörd i enlighet med departementschefens nyss återgivna uttalande.

I sjösäkerhetslagen, i vilken uttrycket örlogsfartyg förekommer i lagens 1 kap 1 §, har inte givits någon legal definition av begreppet. Inte heller torde sådan definition vara påkallad i arbetsmiljölagen om denna lag enligt utredningens förslag görs tillämplig på örlogsfartyg. Tillräckligt torde vara om den av utredningen föreslagna definitionen kommer till uttryck i motivuttalande.

Från arbetsmiljölagens tillämplighet är såsom förut nämnts gjort undantag för skeppstjänst. Vad som avses med uttrycket skeppstjänst kan i vissa fall vara tveksamt. Emellertid skulle beslut om tillämpande av arbetsmiljölagen på örlogsfartyg naturligen ges den formen att undantaget för skeppstjänst ej skulle avse sådan tjänst på örlogsfartyg. Detta innebär att tjänst på örlogsfartyg skulle regleras av arbetsmiljölagen vare sig tjänsten är att hänföra till skeppstjänst eller ej. Arbetsmiljölagen skulle gälla all tjänst inom försvaret, oavsett om tjänsten utförs på land eller på örlogsfartyg, och på allt arbete som arbetstagare utför på örlogsfartyg, vare sig de är militär personal eller ej.

Under sådant förhållande är i sammanhanget likgiltigt om tjänst på örlogsfartyg är att rubricera som skeppstjänst eller ej.

#### 4.3 Arbetsmiljölagens tillämplighet på fartyg utom riket, m m

I tilläggsdirektiv 1978-11-10 fick fartygsmiljöutredningen i uppdrag att även överväga möjligheten att ge skydd enligt svensk arbetarskyddslagstiftning för arbetstagare som utför arbete på svenskt fartyg utanför riket utan att vara anställda ombord. Chefen för kommunikationsdepartementet anförde bl a följande.

Arbetsmiljölagen gäller arbetsplatser inom landet och är i princip inte tillämplig utanför landets gränser. Ett uttryck härför är att lagens tillsynsbestämmelser inte är avsedda att tillämpas utomlands. Sjösäkerhetslagen med dess arbetarskyddsbestämmelser gäller visserligen på svenskt fartyg även då det nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten, men reglerna i den om skydd mot ohälsa och olycksfall gäller bara till förmån för ombordanställda.

Det förekommer att arbetstagare utför arbete på svenskt fartyg utanför riket utan att vara anställda ombord. För sådant arbete gäller således inte sjösäkerhetslagen och någon tillsyn av att arbetsmiljölagen tillämpas förekommer inte. I praktiken kan därmed vissa arbetstagare komma att sakna skydd enligt svensk arbetarskyddslagstiftning.

-----

I prop 1976/77:149 om arbetsmiljölagen m m betecknade föredragande departementschefen (s 214) det som otillfredsställande att arbetstagare som arbetar på svenskt fartyg utan att vara anställd ombord - som en följd av gränsdragningen mellan arbetsmiljölagstiftningen för de landanställda och de ombordanställda - i vissa fall syntes sakna skydd enligt svensk arbetarskyddslagstiftning. Frågan borde därför utredas närmare.

De i tilläggsdirektiven för fartygsmiljöutredningen angivna förhållandena har inte direkt motsvarighet beträffande örlogsfartygen. Bortsett från enstaka långresor rör sig dessa huvudsakligen inom Sveriges sjöterritorium och i angränsande

farvatten samt anlöper regelmässigt svensk hamn. Förutsättningarna för arbetarskyddsbestämmelsernas tillämpande ombord och tillsynen däröver är därför goda. Härtill kommer att det är naturligt att betrakta svenskt örlogsfartyg som svenskt territorium även när fartyget befinner sig utom riket. Enligt utredningens uppfattning bör därför arbetsmiljölagen - om undantaget för skeppstjänst beträffande örlogsfartyg slopas - i här förevarande avseende anses tillämplig på örlogsfartygen även då de befinner sig utom riket. Någon uttrycklig bestämmelse härom torde ej behövas utan det bör räcka med att principen ges klart uttryck i förarbetena till lagstiftningen om säkerheten på örlogsfartyg.

#### 4.4 Samordningsansvar

Arbetsmiljölagen lägger huvudansvaret för arbetsmiljön på arbetsgivaren. För det fall att två eller flera samtidigt driver verksamhet på samma arbetsställe ges i lagens 3 kap 6 § den allmänna samordningsregeln att arbetsgivarna då skall samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. Denna huvudregel kompletteras i kapitlets 7 § med regler bl a för det fall att fast driftsställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter. I sådant fall har den som råder över arbetsstället ansvar för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall, om inte annat överenskoms.

Sjösäkerhetslagens 9 kap 5 § innehåller motsvarande allmänna samordningsregel. Den kompletteras av några speciella föreskrifter. Redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg som är gemensamt arbetsställe. I fråga om fartyg, som intagits på varv i Sverige, åvilar dock samordningsansvaret den för varvsdriften ansvarige arbetsgivaren i stället för redaren. Vidare ligger ansvaret för sådan samordning som påkallas av att fartyg i svensk hamn är under lastning och lossning, i första hand på den för detta arbete ansvarige arbetsgivaren.

Av de nämnda föreskrifterna i sjösäkerhetslagen motsvarar redarens samordningsansvar för åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på fartyg som är gemensamt arbetsställe i sak det samordningsansvar som enligt arbetsmiljölagen åvilar innehavare av fast driftsställe. Ett fartyg kan dock inte betraktas som ett fast driftsställe i arbetsmiljölagens mening. Detta innebär att om arbetsmiljölagen görs tillämplig på örlogsfartyg obligatoriskt samordningsansvar inte skulle gälla för fartygets "redare".

Det bör emellertid enligt utredningens mening beaktas att bestämmelsen i sjösäkerhetslagen om redarens samordningsansvar har sin grund i det förhållandet att det är tämligen vanligt att handelsfartyg är arbetsställe för annan arbetsgivare än redaren. Det kan t ex vara entreprenör som driver restaurantrörelse för fartygets passagerare, ledare för ett musikapell eller om kontrollant eller reparatör som medföljer fartyget för att under dess resor tillse att av entreprenör levererad maskin eller utrustning fungerar tillfredsställande.

På örlogsfartyg däremot är sällsynt att annan arbetsgivare än chefen för marinen bedriver verksamhet. Personal från utomstående myndigheter eller företag arbetar dock ibland ombord i samband med underhåll och materieförsök. Liknande förhållanden förekommer t ex på sjömättningsfartyg där vanligen även tjänstgör av sjöfartsverket anställda mätningstekniker. I sådant fall ligger emellertid i sakens natur att fartygets befälhavare vid behov tar initiativ till samråd för samordning av erforderliga åtgärder för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. Det bör vidare beaktas att andra stycket av 3 kap 7 § arbetsmiljölagen direkt pekar på möjligheten att i fall där obligatoriskt samordningsansvar inte föreligger för någon som driver verksamhet på för flera gemensamt arbetsställe, de som bedriver arbete där kan överenskomma att en av dem skall ha ansvar för samordningen. Det kan förutsättas att de marina myndigheterna kommer att ta initiativ till sådan överenskommelse i de undantagsfall då annan arbetsgivare bedriver verksamhet ombord på örlogsfartyg.

Sjösäkerhetslagens bestämmelse om obligatoriskt samordningsansvar för innehavare av varv i Sverige beträffande arbete på fartyg som intages på varvet kan ses som en direkt motsvarighet till arbetsmiljölagens bestämmelse om sådant samordningsansvar för den som råder över fast driftsställe. Tillämpande på örlogsfartyg av arbetsmiljölagen skulle därför innebära samordningsansvar för varvsinnehavaren även utan den speciella bestämmelsen därom i sjösäkerhetslagen. Självfallet kan samordningsansvaret överlåtas enligt 3 kap 7 § första stycket arbetsmiljölagen. I sådant fall där tveksamhet kan uppkomma, är det enligt utredningens uppfattning av stor vikt att klara överenskommelser träffas om vem som skall ha ansvaret för samordningen.

Vad slutligen angår specialregeln i sjösäkerhetslagens 9 kap 5 § om stuveriarbetsgivares samordningsansvar innehåller arbetsmiljölagen ingen motsvarighet.

Stuveriarbetsgivarens samordningsansvar enligt sjösäkerhetslagen har sin grund i de förhållanden som i praktiken råder vid lastning och lossning av handelsfartyg. Stuveripersonalen ombesörjer därvid de ur skyddssynpunkt särskilt utsatta arbetsmoment som ingår i lasthanteringen ombord i fartygen. I motsats till handelsfartygen torde örlogsfartyg sällan eller aldrig betjäna av stuveriföretag. Ombordtagande av t ex minor, ammunition och andra stridsmedel eller av proviant eller annan utrustning ombesörjes på örlogsfartyg regelmässigt av fartygets egen besättning. Någon specialregel om samordningsansvar för stuveriarbetsgivare är därför enligt utredningens mening inte motiverad beträffande örlogsfartyg. Utredningen vill emellertid understryka betydelsen av att för de fall då för lastning eller lossning av örlogsfartyg undantagsvis utnyttjas andra arbetstagare än fartygets besättning samråd sker mellan berörda arbetsgivare enligt huvudregeln i arbetsmiljölagens 3 kap 6 § och att arbetsgivarna gemensamt verkar för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden.

Mot denna bakgrund anser utredningen att någon komplettering av arbetsmiljölagens samordningsregler inte behövs om lagen görstillämplig på örlogsfartyg.

#### 4.5 Samverkansregler

På grundval av ett av arbetsmiljöutredningen år 1972 avlämnat delbetänkande "Bättre arbetsmiljö" (SOU 1972:86) reformerades år 1973 arbetarskyddslagstiftningen till vissa delar (prop 1973:130, SoU 1973:25, rskr 1973:290). Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1974 (SFS 1973:834).

Reformen byggde på tanken om partssamverkan som en grundval för strävandena mot bättre arbetsmiljöer. Reformen syftade samtidigt till att bereda ökat utrymme och förstärkt underlag för inflytande för de anställda i arbetsmiljöfrågor. Det slogs fast att samverkan i det lokala skyddsarbetet skulle bedrivas av arbetsgivare och arbetstagare som jämställda parter. Vid samverkansreglernas utformning lades särskild vikt vid de organ som finns för de anställdas medverkan i arbetet på att förbättra arbetsmiljön, nämligen skyddsombud och skyddskommittéer. Samtidigt betonades angelägenheten av att det lokala skyddsarbetet organiseras så att alla anställda engageras i arbetsmiljöns utformning.

I arbetsmiljölagen har de grundläggande bestämmelserna i arbetarskyddslagen om skyddsombud och skyddskommittéer bibehållits i huvudsak oförändrade. Vissa kompletteringar har dock gjorts. Sålunda har tillägg gjorts beträffande de anställdas deltagande i planering av arbetsprocesser, beträffande skyddsombuds möjlighet att avbryta ensamarbete och beträffande skyddsombuds rätt till information. Garantier har införts för skyddskommittéledamöternas rätt till ledighet för uppdraget och deras skydd mot trakasserier. En samordning har skett mellan arbetsmiljölagens regler och bestämmelserna om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen.

Enligt utredningens mening är det angeläget att dessa arbetsmiljölagens samverkansregler görs tillämpliga även på örlogsfartyg. Bestämmelserna är så utformade att de är väl ägnade att tillämpas inom olika verksamhetsområden av arbetslivet och därmed även på örlogsfartyg. Endast i ett par avseenden har utredningen funnit anledning överväga om en avvikande reglering kan vara motiverad. Här om är följande att anföra.

Efter förslag av fartygsmiljöutredningen i dess delbetänkande Bättre fartygsmiljö (Ds K 1975:2) infördes genom lagändring år 1978 (SFS 1978:109) i sjösäkerhetslagen samverkansregler i huvudsak motsvarande reglerna i arbetarskyddslagstiftningen. I några avseenden gjordes dock vissa avvikelser.

Enligt 6 kap 2 § arbetsmiljölagen skall skyddsombud utses av lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Sjösäkerhetslagens motsvarande regel (3 kap 9 §) föreskriver däremot att skyddsombud skall utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltagar ej befälhavare, maskinchef eller sådan ledamot i skyddskommitté som utsetts av arbetsgivare. Skälen till dessa avvikelser var att inte alla kategorier ombordanställda som bör delta i val av skyddsombud är representerade av lokal facklig organisation på fartygen. För att tillförsäkra arbetstagarna till sjöss samma inflytande som de landanställda borde vissa ombordanställda, som i skyddsarbetet vanligen företräder arbetsgivaren, inte delta i valet.

Enligt utredningens mening är förhållandena på försvarsmaktens fartyg i här förevarande avseende inte desamma som inom handelsflottan. Örlogsfartygens personal är inte på samma sätt som handelsflottans ombordanställda knutna till fartygen och inom örlogsflottan förekommer inte - eller i vart fall endast undantagsvis - personal som inte är representerad av lokal facklig organisation. Den för handelsflottan på grund av dess särskilda förhål-

landen betingade avvikelser från arbetsmiljölagens regler om utseende av skyddsombud gör sig därför inte eller i vart fall inte med samma tyngd gällande på örlogsfartyg. Någon avvikelse från arbetsmiljölagens regler om utseende av skyddsombud - motsvarande föreskrifterna i sjösäkerhetslagen - är därför inte motiverad. Därmed bortfaller även behovet av särregler om uteslutande från valrätt av vissa ombordanställda i arbetsledande ställning.

En annan avvikelse i sjösäkerhetslagen från reglerna i arbetsmiljölagen avser utseende av gemensamt skyddsombud för flera fartyg som tillhör samma redare.

Genom 1973 års reform av arbetarskyddet i land infördes vidgade möjligheter att utse regionala skyddsombud, dvs skyddsombud utsedda utanför kretsen av de anställda på ett visst arbetsställe och med uppgift att verka på flera arbetsplatser. Med detta som förebild föreslog fartygsmiljöutredningen i sitt förutnämnda delbetänkande att skyddsombud skall kunna vara gemensamt för flera fartyg inom samma rederi. Utredningen menade att det kunde finnas behov av ombud som är gemensamt för flera fartyg inte bara för rederier som bedriver trafik med flera mindre fartyg utan även för fartyg med fem eller flera ombordanställda. För sådana fartyg i t ex samma färjetrafik kunde ett gemensamt skyddsombud visa sig vara betydligt mer effektivt än ett skyddsombud som verkar enbart i varje fartyg. I vissa fall kunde det vara lämpligt att gemensamt skyddsombud kompletterar ett eller flera skyddsombud som finns utsedda i de enskilda fartygen.

I enlighet med detta förslag infördes i 3 kap 9 § sjösäkerhetslagen ett stadgande enligt vilket sjöfartsverket kan, om förhållandena påkallar det, medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som tillhör samma redare.

De skäl som anfördes som grund för förslaget om gemensamt skyddsombud för flera fartyg äger motsvarande giltighet

beträffande örlogsfartygen. Det kan t ex vara värdefullt för skyddsarbetet om ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg knutna till samma örlogsbas eller kustartilleriförsvaret eller för fartyg av samma typ, t ex u-båtar, minsvepare m fl. Den skillnaden föreligger däremot i förhållande till handelsflottan att örlogsfartygen alla kan sägas tillhöra samma redare.

Det förhållandet att samma skäl för utseende av gemensamt skyddsombud kan anföras beträffande örlogsfartygen som för handelsflottan innebär emellertid enligt utredningens mening inte att arbetsmiljölagens regler om utseende av regionalt skyddsombud behöver ersättas med föreskrifter motsvarande reglerna i sjösäkerhetslagen. Samma resultat kan utan sådan lagändring i praktiken uppnås med tillämpande av gällande bestämmelser i arbetsmiljölagen. Detta beror på den innebörd som i förevarande sammanhang ges arbetsmiljölagens uttryck "arbetsställe".

Begreppet "arbetsställe" definieras inte i arbetsmiljölagen. Det är emellertid sedan länge vedertaget i arbetarskyddslagstiftningen. Därmed förstås i regel det lokala avgränsade område inom vilket arbetsgivare i och för sin verksamhet bedriver arbete. Vid tolkningen i de enskilda fallen av innebörden av ordet arbetsställe bör enligt förarbetena till arbetsmiljölagen stor vikt läggas vid de lokala parternas uppfattning hur arbetsstället bör avgränsas.

Innebörden av begreppet arbetsställe är sålunda i väsentlig mån beroende av parternas uppfattning. Hinder bör därför inte möta att vid tillämpande av arbetsmiljölagen betrakta t ex alla i kustflottan ingående fartyg som ett arbetsställe samtidigt som varje enskilt fartyg eller förband anges som skyddsområde för skyddsombud.

Vid sådant förhållande föreligger inte behov av föreskrift motsvarande sjösäkerhetslagens bestämmelse om rätt för tillsynsmyndighet att medge att ett eller flera skydds-

ombud utses gemensamt för flera fartyg som tillhör samma redare.

#### 4.6 Skyddsombuds möjlighet att avbryta farligt arbete

Såväl enligt arbetsmiljölagen som sjösäkerhetslagen gäller att om visst arbete innebär omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares (enligt sjösäkerhetslagen ombordvarandes) liv och hälsa och rättelse icke genast kan uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren (enligt sjösäkerhetslagen befälhavaren), kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas.

Bestämmelsen infördes i sjösäkerhetslagen efter förslag av fartygsmiljöutredningen i dess delbetänkande Bättre fartygsmiljö. Fartygsmiljöutredningen anförde därvid bl a följande.

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

-----

Lydnadsplikten på fartyg hänger samman med de särskilda krav som måste uppställas från säkerhetssynpunkt. För att inte fartyg, ombordvarande eller last skall utsättas för fara krävs att givna order följs snabbt och ovillkorligt. Sjötjänsten förutsätter också - i motsats till vad som vanligtvis är regeln inom det övriga arbetslivet - att arbetstagaren, när säkerheten ombord kräver särskilda insatser, påtar sig arbetsuppgifter, som utsätter honom för fara till liv och hälsa. Mycket har otvivelaktigt gjorts för att minska riskerna inom sjömansyrket. Trots detta uppstår emellanåt situationer ombord, t ex vid hårt väder, när en befattningshavare måste kunna beordras till en riskfylld arbetsuppgift för att förebygga allvarligare fara.

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

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

Utredningen vill i sammanhanget även citera ett uttalande av föredragande departementschefen i propositionen 1977/78:55 om bättre fartygsmiljö. I fråga om den föreslagna rätten för skyddsombud att stoppa farliga arbeten anförde departementschefen bl a följande.

När möjligheten för skyddsombud att avbryta arbeten i farofyllda situationer år 1973 fördes in i arbetarskyddslagen visste man inte hur bestämmelsen skulle komma att tillämpas i praktiken. Eventuella farhågor för att den skulle missbrukas har inte besannats. Skyddsombuden har använt sig av sin befogenhet med gott omdöme. Bakom remissinstansernas tillstyrkande av att en motsvarande bestämmelse förs in i sjösäkerhetslagen ligger säkerligen de goda erfarenheter som har redovisats på landsidan sedan år 1974.

Enligt utredningens mening skiljer sig förhållandena på örlogsfartyg i förevarande avseende inte principiellt från vad som gäller inom övriga områden av arbetslivet. En regel om möjlighet för skyddsombud att avbryta farligt arbete med dess motsvarighet i sjösäkerhetslagen bör därför gälla även på örlogsfartyg.

Huvudregeln i arbetsmiljölagen om möjlighet för skyddsombud att avbryta farligt arbete inskränkes genom ett stadgande i 14 § arbetsmiljöförordningen att regeln ej gäller vid övning inom försvarsmakten eller civilförsvaret. Det förefaller utredningen naturligt att samma inskränkning bör gälla på örlogsfartyg. Härför talar t ex att örlogsfartyg kan delta i övning berörande även andra delar av försvarsmakten. Men även om övning bedrivs endast med örlogsfartyg kan enahanda förhållanden föreligga som de, vilka föranledde övningsundantaget för försvarsmakten i övrigt.

Sjösäkerhetslagen innehåller en speciell regel beträffande skyddsombuds möjlighet att avbryta farligt arbete, till

vilken motsvarighet saknas i arbetsmiljölagen. Enligt 9 kap 9 § andra stycket gäller skyddsombuds beslut i fråga om fartyg som icke är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn eller fråga är om räddningstjänst, till dess befälhavaren tagit ställning. Mot skyddsombudets beslut får befälhavaren beordra arbete endast om han finner beslutet ogrundat eller arbetet nödvändigt för att undanröja eller förebygga fara som bedömes större än den risk som föranlett beslutet. Innan befälhavaren i strid mot skyddsombudets beslut beordrar arbete skall han höra skyddskommittén, om sådan finnes och tvingande hinder ej föreligger.

Begränsningsregeln i sjösäkerhetslagen beträffande fartyg som inte ligger förtöjt eller till ankars i svensk hamn är alltså inte konstruerad som en begränsning av skyddsombuds rätt att besluta om avbrytande av farligt arbete utan som en rätt för fartygets befälhavare att under vissa förhållanden gå emot skyddsombudets beslut. Regeln infördes i sjösäkerhetslagen efter förslag av fartygsmiljöutredningen i dess delbetänkande Bättre fartygsmiljö och motiverades på följande sätt.

Skyddsombuds beslut att stoppa visst arbete skall enligt vad utredningen föreslår ----- gälla till dess sjöfartsverket har tagit ställning i saken. Det måste emellertid enligt utredningen beaktas att tillsynsmyndighetens beslut ofta på grund av det stora avståndet mellan fartyget och hemlandet inte kan erhållas inom rimlig tid. I sådana fall anser utredningen det inte möjligt att göra skyddsombudets beslut beroende av sjöfartsverkets ställningstagande. I stället har utredningen, för de fall då fartyget befinner sig utom svensk hamn, ----- stannat för att överlåta på befälhavaren att ta det yttersta ansvaret för om ett av skyddsombud förbjudet arbete skall fortsätta eller inte. Utredningen föreslår således för sådant fall en lagbestämmelse om att skyddsombudets beslut skall gälla till dess befälhavaren tagit ställning. För den föreslagna lösningen talar enligt utredningen såväl praktiska skäl som det självständiga säkerhetsansvar som vilar på befälhavaren ombord.

Av denna motivering framgår att specialregeln om befälhavarens rätt att, om fartyget inte ligger i svensk hamn, beordra fortsattande av arbete som avbrutits enligt beslut

av skyddsombud, främst har sin grund i det förhållandet att flertalet svenska handelsfartyg huvudsakligen sysselsättes i trafik långt ifrån de svenska farvattnen. Motsvarande gäller inte örlogsfartygen vilka, bortsett från enstaka sk långresor, vanligen uppehåller sig inom eller i närheten av det svenska sjöterritoriet och regelmässigt mellan övningar under gång ligger förtöjt eller till ankars i svensk hamn. Behovet av en specialregel om befälhavarens befogenhet av denna grund gör sig därför inte på samma sätt gällande beträffande örlogsfartyg som i fråga om de svenska handelsfartygen.

Stadgandet om befälhavarens rätt att gå emot skyddsombuds beslut att avbryta farligt arbete då fartyget är under gång eller fråga är om räddningstjänst ger emellertid uttryck även för en annan princip, nämligen om befälhavarens övergripande säkerhetsansvar.

Enligt 58 § sjölagen skall ett fartygs befälhavare, innan resa anträdes, tillse att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick. Vidare gäller enligt sjölagens 59 §, att befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt som är förenligt med gott sjömannskap.

Detta befälhavarens övergripande ansvar för fartygets säkra framförande och handhavande kom till uttryck i propositionen 1977/78:55 om bättre fartygsmiljö. I anslutning till diskussion om tillämpningsområdet för sjösäkerhetslagens bestämmelse om befälhavarens rätt att gå emot stoppningsbeslut av skyddsombud uttalade departementschefen (sid 55), att de områden som hör till svenska hamnar ofta kan vara vidsträckta och att fartyg därför ofta under resa inom hamnområden måste framföras på sådant sätt att befälhavaren måste ha vidsträckt befogenhet att agera, bl a för att kunna uppfylla de krav som sjölagen ställer på honom.

Departementschefens nu återgivna yttrande torde böra förstås så att en befälhavares övergripande ansvar för sitt fartyg och de ombordvarande inte begränsas av ett stoppningsbeslut av skyddsombud om detta stoppningsbeslut skulle innebära en fara för fartyget eller de ombordvarande som bedömes vara större än den risk som föranlett stoppningsbeslutet. Sjösäkerhetslagens specialregel om befälhavarens befogenhet bör i detta avseende inte ses som någon avvikelse från vad som i detta avseende gäller inom andra områden av arbetslivet. Den princip som uttryckes i specialregeln gäller även utan sådan uttrycklig föreskrift. Härtill kommer att det enligt utredningens mening kan förutsättas att fråga om avbrytande av farligt arbete på örlogsfartyg sällan eller aldrig torde komma att avse momentana åtgärder under ett fartygs gång av betydelse för fartygets säkra framförande. Ett skyddsombud, som överväger att stoppa visst arbetsmoment på ett fartyg under gång, har ej alltid den totala överblick över situationen som visar att faran i detta arbetsmoment måste tålas för att fartyget och de ombordvarande ej skall utsättas för än större fara. Det måste emellertid kunna förutsättas att, då skyddsombudet i en sådan situation vänder sig till befälhavaren för att uppnå rättelse beträffande det farliga arbetsmomentet, han får upplysning om totalbilden och anpassar sig därefter.

Av nu angivna skäl har utredningen kommit till den uppfattningen att om arbetsmiljölagen görs tillämplig på örlogsfartyg detta även bör gälla lagens bestämmelser om skyddsombuds rätt att avbryta farligt arbete. Liksom beträffande försvarsmakten i övrigt bör dock stoppningsrätten inte gälla vid övning. Någon uttrycklig bestämmelse om befälhavares rätt att gå emot skyddsombuds stoppningsbeslut motsvarande föreskriften i sjösäkerhetslagens 9 kap 9 § är enligt utredningens mening inte påkallad såvitt avser örlogsfartyg.

## 5. SJÖSÄKERHETSLAGENS TILLÄMPLIGHET PÅ ÖRLOGSFARTYGC

Sjösäkerhetslagen innehåller, förutom föreskrifter rörande arbetarskyddet, även bestämmelser om fartygs konstruktion, byggnad och utrustning. Sålunda ges regler i lagens 2 kap om fartygs sjövärdighet, i 4 kap om lastning, i 5 kap om passagerarfartyg och i 6 kap om bemanning. Ett vart av dessa kapitel inleds av ett allmänt hållet stadgande, varefter följer mera detaljerade föreskrifter i särskilda paragrafer.

De inledande allmänna stadgandena i nämnda kapitel av sjösäkerhetslagen kan sägas utgöra preciseringar av den generella bestämmelsen i 9 § sjölagen om fartygs skick, vilket stadgande gäller alla svenska fartyg och sålunda även örlogsfartyg. Enligt denna sjölagsregel skall fartyg, när det hålles i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Detaljföreskrifterna i sjösäkerhetslagen bygger i allt väsentligt på internationella konventioner, främst konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS), till vilka Sverige anslutit sig. Dessa konventioner gäller ej örlogsfartyg.

Vid en reglering av säkerheten på örlogsfartyg är naturligt att även ge erforderliga föreskrifter beträffande fartygens konstruktion, byggnad och utrustning så att de ombordvarandes säkerhet ej äventyras. Utformningen av fartygen kan ytterst sägas vara en säkerhetsfråga, i viss mån liknande vad som följer av de regler om konstruktion och utformning av byggnad som ges i byggnadsstadgan (1959:612) och med stöd därav meddelade bestämmelser, vartill hänvisning görs i 2 kap 9 § arbetsmiljölagen.

Utredningen har övervägt huruvida den nyss återgivna sjölagsregeln kan anses tillräcklig för nämnda ändamål. Även om så i huvudsak kan anses vara fallet, innebär likväl sjösäkerhetslagens allmänna stadganden sådana preciseringar att även de bör ges tillämplighet på örlogsfartyg. Härför talar även att dessa stadganden utgör en naturlig grund för bemyndigandet i 11 kap 4 § sjösäkerhetslagen för regeringen att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i lagen och att överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter.

Det första av de allmänna stadganden som bör göras tillämpligt på örlogsfartyg är 2 kap 1 §. Här föreskrives att fartyg icke är sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka.

Även stadgandet i 4 kap 1 § sjösäkerhetslagen, vari föreskrives att fartyg icke får vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sättes i fara, bör göras tillämpligt på örlogsfartyg.

Utredningen har övervägt att föreslå tillämpande på örlogsfartyg även av regeln i 4 kap 2 § att ett fartyg av viss minsta storlek som befordrar gods eller passagerare skall på vardera sidan vara försett med lastmärke, som utvisar minsta tillåtna fribord för fartyget. En sådan regel saknar emellertid praktisk betydelse för flertalet örlogsfartyg. För det ringa antal marinen tillhöriga fartyg, som huvudsakligen användes för att befordra gods eller passagerare, är enligt vad utredningen inhämtat praxis att de förses med lastmärken. Vid sådant förhållande är uttrycklig föreskrift om tillämpande av regeln på örlogsfartyg inte nödvändig.

Enligt 5 kap 1 § sjösäkerhetslagen gäller att för passagerarfartyg skall, med beaktande av fartygets stabilitet och

bärighet samt de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord, vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget får medföra. Till passagerarfartyg hänföres, enligt lagens 2 kap 2 § andra stycket, fartyg som medför flera än tolv passagerare. Med passagerare avses varje person ombord utom befälhavaren, medlem av besättningen, annan som är anställd ombord eller som eljest befinner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget samt barn som inte fyllt ett år. Även dessa stadganden bör äga tillämpning på örlogsfartyg. Särskilt inom kustartilleriet men även inom flottan finns fartyg vilka huvudsakligen användes för att befordra personer från en plats till annan. Och bl a vid övningar förekommer att andra än de ombordanställda transporteras med örlogsfartyg av skiilda slag. Det kan därför vara en säkerhetsfråga av vikt att det högsta antal sådana personer som får medfölja fartyg av olika typ blir fastställt.

I 6 kap 1 § sjösäkerhetslagen ges allmänna regler om fartygs bemanning. Sålunda stadgas att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller som i annat fall är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, får fartyget icke ha mindre besättning än att befäl och manskap kan indelas i erforderligt antal vakter. Fartyg får icke under resa ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för kosthållet ombord och om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, för anläggningens behöriga nyttjande. Detta stadgande torde jämväl böra gälla på örlogsfartyg. Däremot torde de i samma kapitel meddelade föreskrifterna om sammansättning och fastställande av minimibesättning inte behöva göras tillämpliga.

Av bestämmelserna i sjösäkerhetslagen vill utredningen även beröra föreskrifterna i lagens 8 kap om förbud mot nyttjande m m.

Enligt kapitlets 1 § första stycket får fartygs resa förbjudas i avbidan på rättelse om skälig anledning föreligger antaga att fartyget icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart, att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, att det icke är behörigen lastat eller barlastat, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller att det icke är bemannat på betryggande sätt.

Vidare stadgas i paragrafens andra stycke att om fråga är allenast om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, får i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits. Förekommer skälig anledning antaga att användningen av viss lokal, visst ämne eller viss arbetsmetod innebär fara för ohälsa eller olycksfall, får även användningen av lokalen, ämnet eller metoden förbjudas i avbidan på rättelse.

Liknande bestämmelser finns i arbetsmiljölagen. Enligt dess 7 kap 7 § äger sålunda tillsynsmyndighet gentemot den som har skyddsansvar enligt lagens 3 kap 2-10 §§ eller 7 kap 6 § meddela föreläggande eller förbud som behövs för att lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas. Vidare föreskrives i 7 kap 8 § att om på arbetsställe föreligger förhållande som innebär risk för ohälsa eller olycksfall för någon som arbetar där, kan tillsynsmyndigheten rikta föreläggande eller förbud som nyss sagts mot den som råder över arbetsstället även när denne ej är arbetsgivare i förhållande till den som utsettes för faran.

Även om sjösäkerhetslagens regler om nyttjandeförbud är utformat med mera direkt syftning på den beträffande fartyg aktuella situationen, ger dock arbetsmiljölagen tillsynsmyndighet i sak samma befogenheter. Härtill kommer att reglerna i 8 kap sjösäkerhetslagen, om de gjordes tillämpliga på örlogsfartyg, endast skulle kunna tillämpas vid brister i de avseenden som regleras genom de bestämmelser i sjösäkerhetslagen, vilka skulle vara tillämpliga på örlogsfar-

tyg. Vid brister beträffande det egentliga arbetarskyddet skulle arbetsmiljölagens tvångsregler få tillgripas. För tillsynsmyndigheterna skulle uppkomma tvekan vilket lagrum som borde åberopas för eventuellt förbud.

Av dessa skäl har utredningen funnit att om arbetsmiljölagen görs tillämplig på örlogsfartyg, föreskrifterna i 8 kap sjösäkerhetslagen ej samtidigt bör kunna tillämpas.

Såsom kommer att närmare motiveras under avsnittet 8 om bl a tillämpande på örlogsfartyg av stadganden i arbetsmiljöförordningen, bör 9 kap 18 § andra stycket sjösäkerhetslagen göras tillämpligt beträffande sådana fartyg.

Av reglerna i sjösäkerhetslagen bör slutligen även stadgandet i lagens 11 kap 4 § göras tillämpligt beträffande örlogsfartyg. I detta stadgande bemyndigas regeringen att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i sjösäkerhetslagen och att överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter.

## 6. TILLSYNYNEN

6.1 Tillsynsmyndighet

Arbetsmiljölagen lägger ansvaret för en god arbetsmiljö i första hand på arbetsgivaren. Inom den offentliga sektorn innebär detta bl a att det är en väsentlig myndighetsuppgift att verka för att tillgodose behovet av erforderliga arbetsmiljöåtgärder. Detta har emellertid inte ansetts tillräckligt utan även inom den offentliga sektorn bör utövas tillsyn av extern myndighet. Förhållandet utvecklades av arbetsmiljöutredningen, i anslutning till diskussion av frågan om arbetsmiljölagens tillämplighet inom försvaret, på följande sätt.

Enligt det ursprungliga synsättet i arbetarskyddslagstiftningen ansågs det naturligt att tillsynen av arbetarskyddet inom den offentliga sektorn utövades endast av den egna myndigheten. Det är emellertid numera en allmänt omfattad princip att sådan tillsyn inte är tillräcklig utan att tillsyn också krävs genom de särskilda arbetarskyddsmyndigheterna. Detta gäller över hela linjen och alltså även i förhållande till de myndigheter vilkas verksamhet ställer krav på bedömning genom speciell expertis. Tillsyn av en utomstående myndighet har ett värde inte bara genom att den ger en förutsättningslös bedömning utan också genom att utvecklingen av arbetsmiljön kan drivas framåt på ett enhetligt sätt med utnyttjande av erfarenheterna från alla grenar av arbetslivet. Utgångspunkt vid avgörande av frågan om tillsynen över försvarets arbetsmiljö måste enligt arbetsmiljöutredningens åsikt vara att tillsynen skall utövas i samma former och av samma myndigheter som på övriga områden.

Enligt 7 kap 1 § arbetsmiljölagen utövas tillsyn över efterlevnaden av lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter i vad avser såväl privat som offentlig verksamhet av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionen.

Utredningen har diskuterat huruvida samma regel bör gälla beträffande arbetsmiljölagens tillämpande på örlogsfartyg eller om, såsom chefen för marinen föreslog i sin här förut berörda skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet och vilket även tillstyrktes av de remissinstanser

som yttrade sig över denna skrivelse, tillsynen av arbetarskyddet på örlogsfartyg bör ankomma på sjöfartsverket.

Skäl kan anföras för båda dessa lösningar. För att lägga tillsynsansvaret på arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen kan tala att dessa myndigheter har detta ansvar för hela tillämpningsområdet i övrigt för arbetsmiljölagen. Tillsynen av arbetarskyddet inom försvarsmakten i allmänhet åvilar sålunda arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen och det kan då te sig egendomligt om tillsynen över den ringa del av försvaret som örlogsfartygen utgör skulle brytas ut för att åläggas annan myndighet.

För att lägga tillsynsansvaret beträffande arbetsmiljölagens tillämpande på örlogsfartyg på sjöfartsverket talar andra, och enligt utredningens mening starkare skäl. Mest väsentligt är härvid att örlogsfartygen är fartyg med de speciella förutsättningar och krav som följer därav.

Möjligheterna att nå goda arbetsmiljöförhållanden på fartyg är beroende av hur man kan hantera de begränsningar som följer av fartygens byggnadssätt, sjövärdighetskrav och andra fartygstekniska förhållanden. Möjligheterna att uppnå en tillfredsställande totallösning beror mycket av insatser på konstruktionsstadiet. Som tillsynsmyndighet vad avser såväl sjövärdigheten som arbetsmiljön på handelsfartyg har sjöfartsverket skaffat sig särskild kompetens i dessa frågor. Utredningen har därför funnit naturligt att föreslå sjöfartsverket som tillsynsmyndighet. Verkets kunnande blir här ett värdefullt komplement till det kunnande som redan besittes inom marinen beträffande dessa frågor. I sitt arbete bör sjöfartsverket, såsom är föreskrivet beträffande tillsynen av handelsfartyg, samarbeta med arbetarskyddsstyrelsen. Härvid vinnes möjligheten att tillgodogöra sig den myndighetens specialkompetens inom vissa sektorer, t ex yrkeshygien och arbetsmedicin.

I 1 kap 4 § sjösäkerhetslagen stadgas att tillsyn av fartyg, som ägs eller brukas av svenska staten och användes för

annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån regeringen ej bestämmer annat.

Enligt utredningens mening talar de nyss nämnda principiella skälen mot att ansvaret för tillsynen av hur örlogsfartyg är konstruerade, byggda, utrustade och vidmakthållna, m m enbart lägges på den myndighet som står som ägare och redare för dessa fartyg. Även om det självfallet är en grundläggande förutsättning för ett örlogsfartygs stridsduglighet att det är sjövärdigt och att därför alla erforderliga åtgärder för att tillgodose sjövärdigheten av örlogsfartygen kommer att tillgodoses av vederbörande militära myndigheter, kan det dock anses innebära en ytterligare säkerhetsgaranti om tillsyn över efterlevnaden av de tillämpliga sjösäkerhetsreglerna ålägges härför specialkompetent myndighet, dvs sjöfartsverket. Bortsett från den principiella synpunkten talar även praktiska skäl för en sådan lösning av tillsynsfrågan. Genom sin erfarenhet av tillsyn av handels- och fiskefartyg för kontroll av fartygens sjövärdighet, stabilitet och flytbarhet i skadat skick m m, kan medverkan av sjöfartsverket vid ny-, till- eller ombyggnad av örlogsfartyg innebära värdefullt bistånd åt de marina myndigheterna vid överväganden av tveksamma frågor.

Av dessa skäl har utredningen funnit att tillsynen över efterlevnaden beträffande örlogsfartyg av de förut berörda stadgandena i sjösäkerhetslagen bör åläggas sjöfartsverket. Detta är i sin tur en ytterligare anledning att lägga även tillsynsansvaret beträffande efterlevnaden på örlogsfartygen av arbetsmiljölagen på sjöfartsverket. Eljest skulle skilda myndigheter få sådant ansvar beträffande varandra så närliggande lagstiftningar som sjösäkerhetslagen, som i de här aktuella avseendena kan sägas reglera den yttre arbetsmiljön, och arbetsmiljölagen. Detta skulle åtminstone teoretiskt kunna skapa gränsdragningsproblem.

Utredningen föreslår sålunda att tillsynen över efterlevnaden på örlogsfartyg såväl av arbetsmiljölagen som av tillämpliga stadganden i sjösäkerhetslagen åläggs sjöfartsverket.

I 1 kap 3 § sjösäkerhetslagen föreskrivs, att tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i lagen utövas av sjöfartsverket. Till denna huvudregel, från vilken som nämnts görs visst undantag i kapitlets 4 §, har i ett andra stycke fogats bestämmelsen att i fråga som avser ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Motsvarande bör gälla beträffande sjöfartsverkets tillsyn beträffande skydd mot ohälsa och olycksfall på örlogsfartyg. Bestämmelse här- om torde böra intas i arbetsmiljöförordningen.

Arbetarskyddsstyrelsen ges i 18 § arbetsmiljöförordningen vissa särskilda uppgifter och befogenheter enligt ett flertal av lagens stadganden. Även dessa uppgifter och befogenheter bör enligt utredningens mening, såvitt avser örlogsfartyg, i tillämpliga delar ankomma på sjöfartsverket.

Utredningen har i det föregående föreslagit att de uppgifter som enligt arbetsmiljölagen ankommer på arbetarskyddsstyrelsen, såvitt avser örlogsfartyg skall ankomma på sjöfartsverket. En särskild fråga är vilken myndighet som i detta avseende bör överta yrkesinspektionens befogenheter och åligganden. Nära till hands kan synas vara att lägga dessa uppgifter på sjöfartsinspektionen. Häremot kan emellertid invändas att sjöfartsinspektionen inte är organiserad på samma sätt som yrkesinspektionen.

Yrkesinspektionen är uppdelad i ett antal distrikt, i regel ett för varje län, med en distriktschef som chef för ett kontor. Inom varje distrikt finns en yrkesinspektionsnämnd med beslutsfunktioner. Ledamöter i sådan nämnd är distriktschefen, som är ordförande, samt åtta andra personer som utses av arbetarskyddsstyrelsen efter förslag av arbetsmarknadsorganisationerna. Yrkesinspektionsnämnd har att avgöra olika slag av ärenden som närmare anges i instruktionen (1973:847) för yrkesinspektionen. Hit hör viktigare frågor om inriktningen och planeringen av verksamheten i distriktet, frågor om medgivande att utse regionala skyddsombud, frågor om ingripande med tvångsmedel, frågor om åtalsanmälan och

andra frågor av större betydelse för arbetsmarknadsparterna. Nämnden skall också fungera som samrådsorgan på det regionala planet för att främja företagshälsovårdens utveckling.

Det löpande arbetet inom yrkesinspektionsdistriktet leds av distriktschefen. Det är också denne som i princip beslutar i ärenden som inte skall avgöras av yrkesinspektionsnämnd eller som är så brådskande att nämnden inte hinner sammanträda.

Sjöfartsinspektionen däremot ingår i sjöfartsverket och är närmast underställd sjösäkerhetsdirektören, som är chef för en av centralförvaltningens avdelningar. Även sjöfartsinspektion är uppdelad i distrikt med en överinspektör som chef för varje distrikt. Däremot saknas partsrepresentation i distriktsförvaltningarna.

Utredningen har övervägt att stärka sjöfartsinspektionsdistriktens ställning i förevarande avseende genom att även vid dessa inrätta partssammansatta beslutande organ motsvarande yrkesinspektionsnämnderna. Även om skäl kan anföras härför har utredningen likväl funnit tillskapande av sådana nya organ vara en mera genomgripande åtgärd än som påkallas enbart för handläggningen av frågor rörande arbetarskyddet på örlogsfartyg. Såsom av det följande framgår torde antalet ärenden som skulle hänskjutas till avgörande av sådana nämnder bli relativt ringa. Det har inte ankommit på utredningen att överväga frågan huruvida partsrepresentation inom sjöfartsinspektionen kan vara motiverad för sjöfartsverkets tillsynsverksamhet i övrigt.

Den naturliga slutsatsen blir därför att även de åligganden och befogenheter som enligt arbetsmiljölagen tillkommer yrkesinspektionen, såvitt avser örlogsfartyg bör tillkomma sjöfartsverket.

Utredningen har även övervägt huruvida sjöfartsverkets ansvar beträffande arbetarskyddet på örlogsfartyg motiverar förstärkning av verkets styrelse med representanter för ar-

betsmarknadsparterna inom marinen, men har avstått härifrån med hänsyn till den ringa del av denna styrelses uppgifter som kan antagas beröra örlogsfartyg. Inte heller har utredningen ansett påkallat att inrätta en särskild rådgivande, partssammansatt nämnd för frågor rörande arbetarskyddet på örlogsfartyg.

Utredningen förutsätter emellertid att sjöfartsverket inhämtar yttrande av den i det följande berörda fartygsmiljönämnden, därest sådan inrättas. Härtill kommer att sjöfartsverket, såsom förut nämnts, skall samråda med arbetarskyddsstyrelsen i frågor som avser ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall.

I ett speciellt avseende måste undantag göras från huvudregeln att vad i arbetsmiljölagen stadgas om yrkesinspektionen, såvitt avser örlogsfartyg i stället skall gälla sjöfartsverket. Det gäller utseende av kommunala tillsynsmän.

Enligt 7 kap 2 § arbetsmiljölagen åligger det kommun att efter samråd med yrkesinspektionen utse en eller flera kommunala tillsynsmän med erforderlig kompetens att biträda yrkesinspektionen vid tillsyn enligt kapitlets 1 §.

Någon anledning att låta detta kommunernas åligganden även omfatta utseende av kommunal tillsynsman för att biträda sjöfartsverket vid dess tillsyn beträffande örlogsfartyg föreligger uppenbarligen inte, vilket bör föranleda en undantagsbestämmelse i stadgandet.

## 6.2 Fartygsmiljönämnd

I sitt andra delbetänkande "Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg" (Ds K 1976:1) föreslog fartygsmiljöutredningen införande i sjösäkerhetslagen av föreskrifter om tillsättande av s k fartygsmiljönämnd.

Fartygsmiljöutredningens förslag innebar att till sjösäkerhetslagens 7 kap skulle fogas föreskrifter av följande innehåll. För att bereda de ombordanställda tillfälle att medverka vid utformningen av miljön ombord i fartyg skall den som ämnar företaga nybyggnad, ombyggnad eller tillbyggnad av fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton underrätta en av företrädare för redare och ombordanställda sammansatt fartygsmiljönämnd. Sådan nämnd skall särskilt behandla frågor om planering av nya eller ändrade bostäder, arbetsrum och andra utrymmen vilkas utformning är av betydelse för skyddet mot ohälsa och olycksfall. Fartygsmiljönämnd skall utses inom rederi eller för grupp av rederier. För fartyg som äges eller brukas av svenska staten meddelar regeringen erforderliga föreskrifter. Om utseende av ledamöter i fartygsmiljönämnd och om förfarandet där bestäms genom kollektivavtal. Sådant avtal skall på arbetstagar sidan ha slutits eller godkänts av organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Som motiv för förslaget angav fartygsmiljöutredningen bl a att för att kunna utöva inflytande på ett fartygs utformning krävs insatser på ett tidigt stadium av fartygets tillblivelse, i allmänhet redan på projekteringsstadiet. Detta får särskild betydelse vid utformningen av fartygets bostäder vilkas planering ofta måste behandlas i samband med den övergripande planeringen av hela fartyget.

Fartygsmiljöutredningens förslag rörande fartygsmiljönämnd upptogs till behandling i regeringens proposition 1978/79:117 om bemanning av fartyg, m m.

I propositionen uttalade föredragande departementschefen att hon anslöt sig helt till utredningens uppfattning om vikten av att de ombordanställda får ett vidgat inflytande i frågor som rör deras bostads- och arbetsmiljö på fartygen. Departementschefen ställde sig därför bakom utredningens åsikt att det bör inrättas fartygsmiljönämnder. I utredningen hade företrädare för organisationerna på sjöarbets-

marknaden varit ense om att det är lämpligast att arbetsmarknadsparterna får bära ansvaret för att fartygsmiljönämnder tillskapas. Departementschefen fann det också vara naturligt att parterna tar på sig detta ansvar utan några lagregler. Det borde finnas goda förutsättningar för att parterna skall kunna åstadkomma praktiska och enkla lösningar. Ledning inför förhandlingsarbetet kunde hämtas bl a från utredningens överväganden. Departementschefen förklarade sig komma att följa utvecklingen på området. Om det visade sig att ett vidgat inflytande för de anställda i hithörande frågor inte kommer till stånd avsåg hon att återkomma i saken. Med anledning av ett påpekande av sjöfartsverket uttalade departementschefen slutligen att det nyss sagda om önskvärdheten av att fartygsmiljönämnder tillskapas även gäller för berörda statliga myndigheter.

Utredningen, som helt delar uppfattningen att de anställda på örlogsfartygen bör beredas tillfälle att redan på projekteringsstadiet få medverka vid utformningen av fartygen i avseenden av betydelse för den ombord tjänstgörande personalens skydd mot ohälsa och olycksfall, vill kraftigt understryka värdet av att en fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg inrättas genom överenskommelse mellan berörda parter. Utredningen förutsätter att om en fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg inrättas, vederbörande marina myndigheter kommer att i nämnden diskutera inte bara projektering av nya örlogsfartyg utan även sådan till- eller ombyggnad av sådana fartyg som kan vara av betydelse ur arbetsmiljösynpunkt. Även andra skyddsfrågor på örlogsfartyg kan med fördel behandlas i sådan nämnd.

### 6.3 Tillsynens utövande

Beträffande den praktiska innebörden av tillsynsansvaret beträffande efterlevnaden på örlogsfartyg av arbetsmiljölagen och tillämpliga stadganden i sjösäkerhetslagen vill utredningen hänvisa till följande uttalande av arbetsmiljöutredningen i dess förut nämnda betänkande.

Arbetarskyddsmyndigheternas tillsyn på nämnda område (dvs försvaret i allmänhet) bör ges den omfattning som behövs med hänsyn till den kontroll som bedrivs genom försvarsmaktens myndigheter på olika nivåer. Härav följer att den löpande tillsynen i huvudsak kan utövas genom att yrkesinspektionen vid kallelse går in och diskuterar militära frågor. Detta förutsätter viss tillgång till militär branschkunskap även inom yrkesinspektionen.

Samma synsätt bör anläggas på den centrala tillsynen som avser reglering genom författningsverksamhet. Liksom på andra områden där särskilda säkerhetsföreskrifter gäller är det inte fråga om att skyddsföreskrifterna primärt skall komma från arbetarskyddsstyrelsen. I den mån sådana säkerhetsföreskrifter finns och anses betydande behövs självfallet inga särskilda skyddsföreskrifter från styrelsen. Det bör dock beaktas - vilket också i viss utsträckning redan sker - att arbetarskyddsmyndigheterna är en viktig kontaktyta för fackmyndigheten när säkerhetsföreskrifter utfärdas för den egna verksamheten. Inte minst med tanke på detta samarbete är det viktigt att arbetarskyddsstyrelsen tillförs sakkunskap på det militära området.

I den av riksdagen i denna del godkända propositionen 1976/77:144 om arbetsmiljölag m m fann sig föredragande departementschefen kunna i huvudsak ansluta sig till vad utredningen sålunda föreslagit i fråga om tillsynen. Han tillfogade dock att man borde söka åstadkomma en regelbunden tillsyn även inom försvarets område. Liksom i övrigt måste, anförde statsrådet, samtidigt en prioritering ske med beaktande av angelägenhetsgraden. I denna bedömning inginge givetvis även att ta hänsyn till den kontroll som utövas av andra myndigheter än arbetarskyddsmyndigheterna.

De anförda synpunkterna beträffande tillsynsverksamheten inom försvaret i allmänhet har tillämplighet även på sjöfartsverkets tillsyn av örlogsfartyg. Vad särskilt gäller den form av tillsynsverksamhet som utföres i form av författningsreglering eller andra generella föreskrifter är att märka att sjöfartsverket utfärdar en mängd sådana detaljföreskrifter för handels- och fiskefartyg. Dessa föreskrifter är i regel grundade på internationella konventioner eller rekommendationer som tillträtts resp godkännts av Sverige. Såsom förut nämnts är de endast i viss omfattning tillämpliga på örlogsfartyg. Detta betyder dock icke

att sjöfartsverket behöver utfärda andra bestämmelser, avpassade efter förhållandena på örlogsfartyg. De för handels- och fiskefartygen meddelade bestämmelserna bör emellertid i regel i tillämpliga delar kunna tjäna som underlag för de militära myndigheternas - i samarbete med arbetstagarorganisationerna i en fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg eller eljest - bedömningar av olika arbetsmiljöfrågor. I den mån direkta föreskrifter erfordras bör dessa i första hand utfärdas av vederbörande militära myndigheter i samråd med sjöfartsverket.

På liknande sätt förhåller det sig med det löpande tillsynsarbetet. Av skyddsombud, skyddskommitté eller eljest aktualiserade skyddsfrågor bör i första hand lösas av vederbörande militära myndigheter i samarbete med berörda arbetstagarorganisationer i fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg eller i annan ordning.

Sjöfartsverkets tillsyn av örlogsfartyg torde således huvudsakligen begränsas till samrådsförfarande beträffande av militära myndigheter meddelade föreskrifter rörande arbetarskyddet i vidsträckt mening på örlogsfartyg samt att verket vid kallelse går in och diskuterar speciella frågor. Om emellertid, vilket torde kunna förutsättas, en partssammansatt fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg upprättas, synes sannolikt att flertalet av skyddsombud eller eljest aktualiserade skyddsfrågor kan lösas av denna nämnd.

Den på sjöfartsverket lagda uppgiften att utöva tillsyn över efterlevnaden på örlogsfartyg av arbetsmiljölagen och tillämpliga stadganden i sjösäkerhetslagen torde därför knappast behöva befaras att bli så betungande att någon organisatorisk förstärkning av verkets sjösäkerhetsavdelning blir erforderlig. Det bör här inskjutas att det av arbetsmiljöutredningen påpekade behovet av branschkunskap redan torde förefinnas inom sjöfartsverket genom att befattningshavare tidvis tjänstgjort eller tjänstgör inom marinen.

Skulle framdeles visa sig att tillsynsuppgiften likväl blir så betungande för sjöfartsverket att någon personalförstärkning erfordras, torde behovet härav få redovisas av verket i samband med ordinarie anslagsframställningar.

## 7. UNDERSTÄLLNING OCH BESVÄR

Utredningen har i föregående avsnitt föreslagit att sjöfartsverket skall vara tillsynsmyndighet såvitt avser arbetsmiljölagens tillämpande på örlogsfartyg och att även i övrigt vad i lagen sägs om arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen beträffande örlogsfartyg skall gälla sjöfartsverket. Härav följer att arbetsmiljölagens föreskrifter om underställning och besvär blir tillämpliga beträffande beslut som sjöfartsverket meddelar med stöd av arbetsmiljölagen.

Regler om fullföljd av talan ges i arbetsmiljölagen i dess 9 kap. I 1 § föreskrives att talan mot beslut av yrkesinspektionen föres hos arbetarskyddsstyrelsen genom besvär. Bortsett från ett par speciella fall, som saknar praktisk betydelse beträffande örlogsfartyg, gäller vidare enligt kapitlets 2 § andra stycket att talan mot beslut som arbetarskyddsstyrelsen i särskilt fall har meddelat enligt lagen eller med stöd av regeringens förordnande enligt lagen, föres hos regeringen. Talan mot arbetarskyddsstyrelsens beslut om föreskrift till allmän efterrättelse får ej föras (9 kap 2 § tredje stycket) men arbetarskyddsstyrelsen äger enligt kapitlets 4 paragraf beträffande sådan föreskrift underställa regeringen fråga av särskild betydelse, innan styrelsen meddelar beslut i ärendet.

Av arbetsmiljölagens fullföljdsregler skulle föreskrifterna om talan mot beslut av yrkesinspektionen komma att sakna betydelse då dennas uppgifter och befogenheter beträffande örlogsfartyg skulle övertas direkt av sjöfartsverket. I praktiken torde även kunna antas att talan mot sjöfartsverkets beslut om föreskrift till allmän efterrättelse, dvs författningsföreskrift om arbetsmiljön på örlogsfartyg, sällan eller aldrig kommer att bli aktuell. I den mån sådana föreskrifter ej meddelas av vederbörande militära myndighet utan utfärdas av sjöfartsverket, kan förutsättas att verkets beslut föregåtts av ingående överläggningar med berörda parter. Har enighet då ej kunnat uppnås, torde

frågan vara av sådan natur att den bör underställas regeringen innan beslut meddelas.

De regler i sjösäkerhetslagen, som utredningen föreslagit skola göras tillämpliga på örlogsfartyg är av så allmän natur att formellt beslut av sjöfartsverket knappast torde bli aktuellt. Ätminstone teoretiskt kan dock tänkas att sjöfartsverket med stöd av bemyndigande enligt lagens 11 kap 4 § finner anledning meddela tillämpningsföreskrifter om vilka enighet inte uppnåtts vid diskussioner med berörda parter. Det är därför lämpligt att även fullföljdsreglerna i sjösäkerhetslagen görs tillämpliga genom förordnande om tillämpande beträffande örlogsfartyg av reglerna i sjösäkerhetslagens 11 kap 3 §. Av dessa regler saknar dock föreskrifterna i paragrafens båda första stycken relevans enär 8 kap sjösäkerhetslagen av förut angivna skäl inte skulle gälla beträffande örlogsfartyg.

## 8. TILLÄMPNINGSFÖRESKRIFTER

I arbetsmiljöförordningen (1977:1166) har regeringen meddelat föreskrifter rörande tillämpningen av arbetsmiljölagen. Görs arbetsmiljölagen tillämplig på örlogsfartyg blir även arbetsmiljöförordningen tillämplig på sådana fartyg om inte särskilt undantag föreskrives.

Utredningen har övervägt om och i vad mån sådant undantagande är motiverat och har därvid funnit att undantag för tillämpande på örlogsfartyg lämpligen bör göras beträffande 1 § och 2 § första stycket.

Vad angår det förstnämnda undantaget kan erinras om att efter 1973 års reform av arbetarskyddslagstiftningen ingår en arbetsmiljöprövning i byggnadslovsärenden. I byggnadslovsärende, som avser lokal för verksamhet med anställda, skall alltid företes utlåtande från yrkesinspektionen om lokalens lämplighet från arbetarskyddssynpunkt. Utlåtandet skall även ange om skyddsombud, skyddskommitté eller organisation som företräder arbetstagarna har fått tillfälle att yttra sig.

Dessa byggnadslovsbestämmelser kompletteras med föreskrifter i arbetsmiljöförordningens 1 §. För de fall då byggnadslovsplikt inte föreligger föreskrivs sålunda en särskild anmälningsplikt för arbetsgivare.

Anmälan skall också ske när besked om hur arbetslokal skall användas inte har kunnat lämnas i byggnadslovsärendet.

Byggnadslov fordras inte för ny-, till- eller ombyggnad av fartyg. Härav följer att 1 § arbetsmiljöförordningens föreskrifter om anmälningsskyldighet skulle kunna bli tillämpliga beträffande arbetslokal eller personalrum i örlogsfartyg om arbetsmiljölagen görs tillämplig på dessa. Enligt utredningens mening är sådan anmälan vilken, om arbetarskyddsstyrelsens och yrkesinspektionens uppgifter och befogenheter såsom utredningen förut föreslagit överflyttas

på sjöfartsverket såvitt avser örlogsfartyg skulle gälla sjöfartsverket, inte nödvändig. Såsom ovan nämnts förutsätts berörda parter gemensamt inrätta fartygsmiljönämnd för vilken en väsentlig uppgift skulle vara att ur arbetsmiljösynpunkt granska och diskutera planerad ny-, till- och ombyggnad av örlogsfartyg.

Skulle därvid enighet inte kunna uppnås om konstruktionen kan frågan hänskjutas till sjöfartsverket såsom tillsynsmyndighet. Utredningen är övertygad om att berörda militära myndigheter även utan formellt åläggande kommer att tillse att arbetsmiljöfrågor berörande örlogsfartyg kommer att anmälas i sådan fartygsmiljönämnd.

Av angivna skäl anser utredningen att 1 § arbetsmiljöförordningen inte bör äga tillämpning beträffande örlogsfartyg.

Vad härefter angår det andra undantaget, gäller enligt 2 § första stycket arbetsmiljöförordningen att arbetsgivaren skall utan dröjsmål underrätta yrkesinspektionen om olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbete som föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa. Syftet med bestämmelserna är att yrkesinspektionen skall ha möjlighet att snarast ingripa i förebyggande syfte.

Vid övervägande av behovet av att denna anmälningsskyldighet skall tillämpas även beträffande olycksfall m m på örlogsfartyg, vilket inte är fallet nu, bör beaktas att, såsom erinras i paragrafens andra stycke, föreskrifter om anmälan av arbetsskada ges även i förordningen (1977:284) om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd. Dessa föreskrifter gäller även arbetsskada på örlogsfartyg.

Vidare bör beaktas att enligt 9 kap. 18 § andra stycket sjösäkerhetslagen, vilket stadgande utredningen föreslagit skola tillämpas även beträffande örlogsfartyg, regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om

skyldighet för redare eller befälhavare att anmäla inträffade olycksfall eller tillbud till olycksfall eller sjukdomsfall utöver vad som (för handels- och fiskefartyg) anges i sjölagen.

Utredningen anser att med tillämpande av bestämmelserna i förordningen om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd samt de föreskrifter som kan komma att meddelas med stöd av det regeringen i 9 kap 18 § andra stycket sjösäkerhetslagen givna bemyndigandet tillgodoses möjligheten att för framtiden tillvarata information från såväl handelsfartyg som örlogsfartyg för gemensam bearbetning i den omfattning och på sätt som bedömes ändamålsenligt. Skulle därjämte visa sig önskvärt att sjöfartsverket ges ytterligare information, t ex i form av avskrifter av de utredningar som vid olycksfall regelmässigt utföres av de militära myndigheterna, torde utan författningsföreskrift överenskommelse därom kunna träffas mellan sjöfartsverket och vederbörande militära myndighet.

Utredningen har av dessa skäl funnit, att 2 § första stycket arbetsmiljöförordningen ej bör tillämpas beträffande örlogsfartyg.

I avsnittet 5 har utredningen föreslagit att endast vissa allmänna stadganden i sjösäkerhetslagen rörande bl a fartygs sjövärdighet, lastning, högsta passagerarantal och bemanning skall äga tillämpning på örlogsfartyg.

Förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg innehåller omfattande föreskrifter om tillämpningen av olika detaljregler i sjösäkerhetslagen. Då dessa detaljregler inte skulle gälla för örlogsfartyg behöver föreskrifterna i tillämpningsförordningen inte heller göras tillämpliga. Dock bör bestämmelsen i förordningens 11 kap 4 § att sjöfartsverket äger meddela närmare föreskrifter för verkställighet av förordningen göras tillämpning i vad avser de bestämmelser i sjösäkerhetslagen som skall tillämpas på örlogsfartyg.

## 9. SPECIALMOTIVERING

I enlighet med utredningens här förut framlagda förslag har utarbetats förslag till erforderliga författningar.

1. Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen  
(1977:1160)

I 1 kap. 3 § har i punkten 1 undantaget från lagens tillämpning beträffande skeppstjänst ändrats så att undantaget begränsats till att gälla skeppstjänst på annat fartyg än örlogsfartyg. Lagen blir därmed tillämplig på örlogsfartyg och detta oberoende av om det är fråga om skeppstjänst eller ej. (Motiv i avsnittet 4.2).

Till lagens 7 kap. 1 § har fogats ett nytt andra stycke vari anges att tillsyn och övriga befogenheter som enligt lagen ankommer på arbetarskyddsstyrelsen eller yrkesinspektionen, såvitt gäller örlogsfartyg i stället skulle ankomma på sjöfartsverket. Till 7 kap. 2 § har fogats ett tillägg av innebörd att föreskriften om utseende av kommunala tillsynsmän ej skall avse biträde åt sjöfartsverket vid dess tillsyn beträffande örlogsfartyg. (Motiv i avsnittet 6.1).

2. Förslaget till förordning om ändring i arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Från tillämpning av förordningen har undantag gjorts beträffande 1 § och 2 § första stycket. Skyldighet har föreskrivits för sjöfartsverket att i frågor som avse skydd mot ohälsa och olycksfall på örlogsfartyg i erforderlig omfattning samråda med arbetarskyddsstyrelsen. Därjämte har intagits en bestämmelse om att vad i förordningen sägs om arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen skall beträffande örlogsfartyg i stället gälla sjöfartsverket. (Motiv i avsnitten 6 och 8).

Föreskrifterna har intagits i en till arbetsmiljöförordningen fogad ny paragraf.

### 3. Förslaget till förordning om säkerheten på örlogsfartyg

Enligt 1 kap 1 § andra stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg gäller lagens bestämmelser örlogsfartyg endast såvitt regeringen förordnar därom. Det har ansetts lämpligt att sådant förordnande meddelas i en särskild förordning, betecknad förordning om säkerheten på örlogsfartyg. I denna nya förordning har angivits vilka stadganden i sjösäkerhetslagen som skall gälla örlogsfartyg. Därjämte föreskrives att även 11 kap 4 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg skall gälla örlogsfartyg. Därigenom be- myndigas sjöfartsverket att meddela föreskrifter för verkställigheten av de stadganden i sjösäkerhetslagen som skall gälla örlogsfartyg. (Motiv i avsnitten 6 och 8).

## Sammanställning av remissyttranden över betänkandet (Ds K 1979: 9) Säkerheten på örlogsfartyg

### 1 Allmänt

Utredningens förslag har mottagits övervägande positivt av remissinstanserna. Inte från något håll har behovet av regler för skeppstjänst på örlogsfartyg satts i fråga. Alla remissinstanser utom två godtar också den allmänna inriktningen av utredningens förslag och menar att de bör läggas till grund för lagstiftning.

### 2 Tillämplig lagstiftning — arbetsmiljölagen eller sjösäkerhetslagen?

Remissinstanserna tillstyrker eller lämnar, med ett par undantag, utan erinran utredningens förslag att arbetsmiljölagen skall tillämpas vid skeppstjänst på örlogsfartyg. Bland de remissinstanser som tillstyrker förslaget kan nämnas *rikspolisstyrelsen*, *chefen för marinen*, *försvarets sjukvårdsstyrelse*, *försvarets materielverk*, *arbetarskyddsstyrelsen*, *Reservofficerarnas centralförbund*, *Statsanställdas förbund*, *TCO* och *Värnpliktiga arbetsgruppen*.

*Rikspolisstyrelsen* anser att utredningens förslag är väl genomarbetade och motiverade och framhåller att det är viktigt att man anpassar gällande lagar, som är välkända och etablerade i samhället, så att de är tillämpliga på så stora områden som möjligt. Enligt styrelsen har utredningen genom några små, marginella ändringar lyckats anpassa arbetsmiljölagen till tjänsten på örlogsfartyg. I stället för att skriva nya, särskilda bestämmelser parallellt med annan gällande lagstiftning måste detta betraktas vara praktiskt.

Både rikspolisstyrelsen och andra remissinstanser anser det värdefullt att man, genom att låta arbetsmiljölagen gälla även för örlogsfartyg, får enhetliga bestämmelser för försvarsmakten i dess helhet. Ett särskilt skäl för att tillämpa arbetsmiljölagen på örlogsfartyg är enligt *arbetarskyddsstyrelsen* att både fast anställda och värnpliktiga växlar mellan sjö- och landtjänst, varvid de redan nu vid landtjänstgöring är underkastade regleringen i arbetsmiljölagen. Styrelsen understryker vidare att det innebär en stor fördel att skyddsorganisationen inom försvaret byggs upp på likartat sätt både ombord på försvarsmaktens fartyg och i försvarets övriga verksamhet. *Statsanställdas förbund* anför att arbetsmiljölagen bör gälla inom alla områden av arbetslivet, om inte mycket speciella skäl kan anföras för en särreglering i någon form. Sådana skäl finns, som utredningen har påvisat, inte i detta fall. *TCO* ansluter sig till utredningens förslag och finner det angeläget att det genomförs snarast.

*Sjöfartsverket* finner att den föreslagna ordningen kan medföra vissa nackdelar och inkonsekvenser för verkets egna fartyg och anför.

Sjöfartsverket bedriver verksamhet till sjöss med bl. a. olika slag av tjänstefartyg samt sjömättningsfartyg och isbrytare. Ehuru de sistnämnda har militära besättningar och därför inte om utredningens förslag genomförs skulle komma att omfattas av lagen om säkerheten på fartyg är de driftsmässigt integrerade med övrig verksamhet inom verket. Den direkta anknytningen till sjöfartsverket gör sig också gällande vid projektering och byggande av sådana fartyg. Verket skulle därför av praktiska skäl ha föredragit att verkets samtliga fartyg åtminstone beträffande skeppstjänsten hade omfattats av lagen om säkerheten på fartyg. Med hänsyn till de olika bedömningar och värderingar som lett utredningen fram till sin slutliga ståndpunkt vill verket likväl inte motsätta sig att utredningens förslag läggs till grund för beslut.

*Fartygsmiljöutredningen* och *Svenska sjöfolksförbundet* motsätter sig att utredningens förslag genomförs. Fartygsmiljöutredningen finner att utredningen om säkerheten på försvarsmaktens fartyg (säkerhetsutredningen) i många avseenden har kommit till rimliga och riktiga resultat vid sina överväganden. Ändock måste fartygsmiljöutredningen bestämt avstyrka att säkerhetsutredningens tankegångar genomförs på föreslaget sätt.

Sedan fartygsmiljöutredningen i yttrandet har erinrat om sin huvuduppgift, nämligen att föreslå regler om arbetsmiljön inom sjöfarten, och om att utredningen fördenskull ser över innehållet i sjösäkerhetslagen, anför utredningen.

Fartygsmiljöutredningen har nu att beakta alla slags fartyg och alla former av sjöfart. Man vågar med ganska stor säkerhet utgå från att den sjösäkerhetslag, som utredningen kommer att föreslå, måste bli en ramlag och att behövliga särbestämmelser för olika slags sjöfart i stor omfattning får meddelas i tillämpningsförfattningar, antingen i en förordning eller i främst sjöfartsverkets kungörelser. I fråga om statlig sjöfart blir kanske lösningen att det överlämnas åt regeringen att förordna om sådana särregler som kan finnas påkallade – alltså en mjukare reglering än den nuvarande i kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen.

Om nu fartygsmiljöutredningens arbete som avsett är leder till lagstiftning, skulle det, i motsats till vad säkerhetsutredningen synes utgå från på s. 16 f, framstå som ganska anmärkningsvärt, om man inte samtidigt undersökte i vilken mån de nya reglerna borde gälla i fråga om försvarsmaktens fartyg. Därvid skulle man troligen finna att vissa regler i sjösäkerhetslagen – förmodligen fler än för närvarande – borde bli tillämpliga på dessa fartyg men att man i viss utsträckning skulle föredra andra regler. Härvid skulle mycket väl även bestämmelser i arbetsmiljölagen eller dess tillämpningsföreskrifter kunna komma i fråga. I vilket fall som helst lär man behöva en viss kvantitet specialbestämmelser.

Såvitt nu kan bedömas verkar det mest ändamålsenligt att en förordning av regeringen kommer att bestämma, i vilken mån den nya sjösäkerhetslagen skall gälla örlogsfartyg och i vilken mån andra regler skall vara tillämpliga på dessa fartyg. En motsvarande reglering i formen av lag synes knappast vara påkallad. Det är helt främmande för fartygsmiljöutredningen att man skulle gå den av säkerhetsutredningen förordade vägen, nämligen

att föra in ett antal bestämmelser – undantag och särregler – i arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen. Har man kommit fram till att man skall utfärda en lag som behandlar arbetsmiljön till sjöss, bör man i den lagen eller i den därtill hörande förordningen kunna bli orienterad om vad som gäller i sådant avseende i fråga om skilda slag av sjöfart. I varje fall bör inte militär och civil statlig sjöfart vara underkastade helt skilda regleringar, som det trots sjösäkerhetslagens anpassning till arbetsmiljölagen kanske inte är alldeles lätt att jämföra med varandra.

Om säkerhetsutredningens förslag skulle genomföras, blir det svårare att se över reglerna för försvarsmaktens fartyg i samband med tillkomsten av en ny sjösäkerhetslag. Överskådligheten skulle försämrats, om man förde in ett kanske betydande antal ytterligare ändringar rörande örlogsfartyg i arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen.

Vad som bör göras nu – om det nuvarande provisoriska tillståndet inte anses kunna fortvara ännu någon tid – är enligt fartygsmiljöutredningen följande. En förordning eller möjligen en lag utfärdas, som utsäger i vilken mån sjösäkerhetslagen och i vilken mån arbetsmiljölagen – eller någon annan författning – skall gälla örlogsfartyg. Det behöver inte bli någon omfattningsrik författning. Om så anses påkallat, ändras 1 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen så att regeringen får ett vidare bemyndigande än för närvarande. Arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen rörs inte.

Fördelarna med ett sådant förfaringssätt är många, inte bara att man får ett klarare regelsystem och att det blir lättare och redigare att ändra den nu förordade förordningen eller ersätta den med en ny, när en ny sjösäkerhetslag föreligger. Några fördelar skall antydast här. Det blir inga problem med regleringens tillämpning utom riket, eftersom sjösäkerhetslagen gäller, och beräknas komma att fortfarande gälla, svenskt fartyg var det än används till sjöfart. Detta torde i en ny sjösäkerhetslag komma att gälla även dem som inte är ombordanställda utan följer med fartyget för tillfälliga göromål för fartygets räkning. Frågan om samordningsansvaret mellan olika arbetsgivare får en naturlig lösning. Skyddsombuds stoppningsrätt blir reglerad på ett naturligare sätt, även om en undantagsregel för övningar motsvarande 14 § arbetsmiljöförordningen kommer att behövas. Valet av den lämpligaste tillsynsmyndigheten behöver inte vålla några problem.

*Svenska sjöfolksförbundet* anser att det är olyckligt om utredningens förslag nu blir föremål för lagstiftning. Enligt förbundets uppfattning bör förordningen (1979: 25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg tills vidare kunna gälla i avvaktan på att fartygsmiljöutredningens översyn av sjösäkerhetslagen fullföljs. En anpassning för marint bruk på så sätt att endast sjösäkerhetslagen behöver innehålla regler för värnpliktiga på marinens fartyg bör därefter kunna ske relativt enkelt. Resultatet måste, framhåller förbundet, bli betydligt mer överskådligt och lättillgängligt för de av lagstiftningen berörda än om också arbetsmiljölagen är tillämplig.

### 3 Begreppet örlogsfartyg

Remissinstanserna godtar allmänt den innebörd som utredningen har gett begreppet örlogsfartyg och delar utredningens uppfattning att det inte behövs någon legaldefinition av uttrycket. *Svenska sjöfolksförbundet* redovisar dock en annan uppfattning i fråga om innebörden av begreppet.

*Chefen för marinen* vill erinra om att man i Sjötjänstreglemente för marinen (SRM 1964) skiljer på fartyg och båt. Fartyg till skillnad från båt har inmönstrad besättning. För att undanröja varje tvivel om vad som i detta sammanhang avses med örlogsfartyg föreslår chefen för marinen att skrivningen på s. 29 i betänkandet ändras till ``med örlogsfartyg förstås fartyg och båt - - ``. *Fartygsmiljöutredningen* finner att utredningens framställning här är något svårgenomtränglig. Det vill synas som om säkerhetsutredningen önskar komplettera det på s. 28 återgivna departementschefsuttalandet om vad som fordras för att ett fartyg skall anses utgöra ett örlogsfartyg med ett uttryckligt krav – närmast av betydelse för marina hjälpfartyg – att fartyget skall stå under militärt befäl och vara bemannat med militär personal. Enligt fartygsmiljöutredningen synes detta böra beträddas.

*Svenska sjöfolksförbundet:*

Förbundet finner det synnerligen beklagligt att utredningen accepterat ett föråldrat synsätt, nämligen att vissa staten tillhöriga fartyg med enbart civila uppgifter – om än av oförklarlig anledning av hävd bemannade med militär personal – såsom isbrytare och sjömättningsfartyg även framdeles skall betraktas såsom örlogsfartyg. Några stridsfartyg med civila arbetsuppgifter i fredstid är det inte fråga om, den beväpning för fredstid fartygen i vissa fall är förberedda för kan inte karaktäriseras annorlunda än avsedd för självförsvar. De specialkunskaper en del av det militära befälet och övrig personal förvärvar när det gäller isbrytning och sjömätning kan ej heller utnyttjas i deras militära befattningar. Om det beror på sammansättningen av experter i utredningen att definitionen kvarstår vid den traditionella tolkningen undandrar sig förbundets uppfattning.

Förbundet föreslår att också definitionen på örlogsfartyg moderniseras innan den införes i den översedda sjösäkerhetslagstiftningen.

### 4 Skyddsombuds möjlighet att avbryta farliga arbeten

Remissinstanserna har i allmänhet tillstyrkt eller lämnat utan erinran att arbetsmiljölagens och arbetsmiljöförordningens regler om skyddsombuds rätt att avbryta farliga arbeten görs tillämpliga på örlogsfartyg. Sålunda ser *Värnpliktiga arbetsgruppen* det både positivt och naturligt att dessa regler skall gälla örlogsfartyg.

*Chefen för marinen* framhåller att han i sin skrivelse till dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet år 1976 förutsatte att även den

särskilda regeln i 9 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen skulle gälla örlogsfartygen. Chefen för marinen kan emellertid acceptera utredningens synsätt bl. a. mot bakgrund av utredningens uttalande att den princip som uttrycks i specialregeln gäller även utan en sådan uttrycklig föreskrift. *Fartygsmiljöutredningen* menar dock att, om befälhavaren har rätt att gå emot ett skyddsombuds stoppningsbeslut, detta i tydlighetens namn bör sägas ut i författningen.

#### *Sjöfartsverket:*

Osäkerhet kan antas råda på många håll om konsekvenserna av den föreslagna ordningen jämfört med den ordning som skulle blivit följden om man i stället lagt lagen om säkerheten på fartyg som grund för de aktuella besluten. Därför anser sjöfartsverket det i hög grad önskvärt att i informativt och vägledande syfte de olika lagstiftningarnas faktiska likhet och gemensamma utgångspunkter utvecklas i det underlag som kommer att utarbetas för statsmakternas slutliga ställningstagande i ärendet.

En viktig punkt att beröra är därvid reglerna om skyddsombuds rätt att avbryta arbete i vissa fall. Denna rätt, som ju är arbetsrättslig till sin innebörd, har i arbetsmiljölagen endast erhållit en generell beskrivning medan den i lagen om säkerheten på fartyg har fått mer preciserad utformning. Någon avgörande skillnad i sak föreligger emellertid inte, vilket framgår av motiven till de båda lagarna. Vad gäller arbetsmiljölagen som har att beskriva förhållandena i näringslivet i stort har man sålunda av praktiska skäl ansett sig böra avstå från att i lagtexten närmare beskriva den tillämpning i för skyddsombudets befogenheter inskränkande avseende som i vissa fall är naturlig och ofrånkomlig då det gäller verksamhet i vilken arbetstagare kan utsättas för särskild fara t. ex. inom polis- och räddningsväsendet. Denna inskränkning som således av allmänna skäl är naturlig har däremot mera explicit behandlats i motsvarande bestämmelser i lagen om säkerheten på fartyg. Då denna lagstiftning tar direkt sikte på en enda gren av näringslivet har det varit möjligt och även önskvärt att ange de närmare förutsättningarna för avbrytande av arbetet. Ett särskilt förhållande som inte rör säkerheten men påverkat utformningen av befälhavarens roll i lagen om säkerheten på fartyg är härvid att fartygen ofta befinner sig utom räckhåll för snabb inspektion av tillsynsmyndigheten då avbrytande av arbete kan komma i fråga. Behov av särreglering av detta skäl gör sig visserligen inte lika starkt gällande på fartyg i närtrafik, vilket är fallet för såväl marinens som sjöfartsverkets här aktuella fartyg men de allmänna skälen för ett klarläggande resonemang kring dessa frågor kvarstår likväl.

Med anledning av undantaget i 14 § arbetsmiljöförordningen påpekar *försvarets civilförvaltning* att det inte synes ha fastställts någon entydig definition av begreppet "övning inom försvarsmakten". Vid sådant förhållande synes det vara oklart om ett skyddsombud är förhindrad att tolka, ev. med hävdande av tolkningsföretråde, frågan om en viss militär verksamhet skall betraktas som övning eller inte. Enligt vad civilförvaltningen har sig bekant kan övningsbegreppet inom marinen tillämpas i större omfattning än exempelvis vid armén.

## 5 Tillsyn

Valet av sjöfartsverket som utomstående tillsynsmyndighet tillstyrks på ett undantag när av de remissinstanser som har uttalat sig i frågan. *Arbetarskyddsstyrelsen* finner valet naturligt men vill framhålla att sjöfartsverket, liksom beträffande tillsynen av handelsfartyg, bör ha ett nära samarbete med styrelsen. Även *Statsanställdas förbund* understryker vikten av att ett samråd etableras med arbetarskyddsstyrelsen för att få en koppling till utvecklingen i arbetslivet i övrigt på arbetsmiljöområdet.

*Försvarets materielverk* biträder förslaget att sjöfartsverket blir tillsynsmyndighet för örlogsfartygen. Även om materielverket anser att utredningen i vissa delar av betänkandet har överbetonat den insats som sjöfartsverket kan tänkas göra, delar materielverket utredningens bedömning av fördelarna med en utomstående myndighet som tillsynsmyndighet, varvid sjöfartsverket framstår som den mest kompetenta och därmed lämpligaste av tänkbara alternativ. Materielverket får som hittills svara för att arbetsmiljölagens och sjösäkerhetslagens regler och intentioner beaktas i projekteringsarbetet.

*Reservofficerarnas centralförbund* tillstyrker förslaget men delar inte utredningens bedömning att det finns tillräcklig militär branschkunskap inom sjöfartsinspektionen. Förbundet förutsätter därför att befattningshavare inom sjöfartsinspektionen som kan komma att arbeta med örlogsfartyg ges någon form av vidareutbildning.

*TCO* anser det helt tillfredsställande att tillsynsansvaret beträffande försvarsmaktens fartyg åläggs sjöfartsverket. Däremot kan det enligt *TCO* ifrågasättas huruvida det kan vara tillräckligt att sjöfartsverket skall utöva tillsynen över de egna fartygen (isbrytare och sjömättningsfartyg). De alternativ som i stället skulle komma i fråga erbjuder emellertid inte några avsevärda förbättringar, varför *TCO* ansluter sig till utredningens förslag.

### *Sjöfartsverket:*

Utredningen föreslår att tillsynen av arbetsmiljölagens efterlevnad på örlogsfartyg skall ankomma på sjöfartsverket. Detsamma skall enligt utredningen gälla bemyndiganden att meddela verkställighetsföreskrifter. Utredningen har emellertid förutsatt att sjöfartsverkets uppgifter i huvudsak skall avse endast lösande av de särskilda frågor, som hänskjuts till verket. Sjöfartsverket anser att denna uppläggning av tillsynsarbetet är naturlig för försvarets fartyg. För sjöfartsverkets här aktuella fartyg utgår verket från att tillsynsfrågan regleras på särskilt sätt med hänsyn till att fartygen tillhör verket men bemannas av marinen. Om det vidare skulle visa sig att verket på grund av de nya tillsynsuppgifterna kommer att förorsakas omfattande merarbete förbehåller sig verket emellertid möjligheten att sedan erfarenheter vunnits, återkomma till frågan om erforderliga resurser.

*Försvarets civilförvaltning* har en annan uppfattning än utredningen i tillsynsfrågan. Civilförvaltningen hänvisar till nu gällande regel i 5 § förord-

ningen (1979: 25) om arbetsmiljön på örlogsfartyg, enligt vilken tillsynen över efterlevnaden av förordningen ligger på chefen för marinen eller annan central myndighet inom försvarsmakten till vars förvaltning uppgiften hör. Den föreslagna överflyttningen av tillsynsuppgiften kommer enligt civilförvaltningen att leda till ökad insyn i sekretessbelagda handlingar och uppgifter. Vid en avvägning mellan de fördelar som kan motivera förslaget att sjöfartsverket åläggs tillsynen av örlogsfartyg och de nackdelar som därvid kan uppstå, bör enligt civilförvaltningens mening bl. a. sekretessaspekten beaktas. Med hänsyn härtill finner civilförvaltningen skäl att behålla den lösning av tillsynsfrågan som redovisas i 5 § förordningen om arbetsmiljön på örlogsfartyg.

Beträffande den praktiska innebörden av sjöfartsverkets tillsynsansvar uttalar *chefen för marinen* att, i den mån direkta föreskrifter erfordras, dessa i första hand bör utfärdas av vederbörande militära myndigheter i samråd med sjöfartsverket. Skyddsfrågor som aktualiseras av skyddsombud, skyddskommitté eller eljest bör i första hand lösas av vederbörande militära myndigheter i samarbete med berörda arbetstigareorganisationer i en fartygsmiljönämnd för örlogsfartyg eller i annan ordning. Chefen för marinen finner således att sjöfartsverkets tillsyn av örlogsfartyg huvudsakligen torde kunna begränsas till ett samrådsförfarande beträffande föreskrifter.

## 6 Fartygsmiljönämnd

Remissinstanserna är genomgående positiva till att en partssammansatt fartygsmiljönämnd inrättas i enlighet med utredningens förslag. *Chefen för marinen* fäster stor vikt vid att en fartygsmiljönämnd införs med de uppgifter som utredningen har föreslagit. TCO vill kraftigt understryka behovet av den föreslagna fartygsmiljönämnden. *Värnpliktiga arbetsgruppen* kräver att de värnpliktiga på örlogsfartygen har en naturlig ledamotsplats med rösträtt i nämnden.

*Försvarets materielverk* menar att fartygsmiljönämnden även bör kunna medverka när det gäller att utarbeta förslag till tillämpningsanvisningar till lagen. Materielverket förutsätter att chefen för marinen är den myndighet som närmast har att ta initiativet till förhandlingar om inrättande av en fartygsmiljönämnd. En stor del av denna nämnds verksamhet berör emellertid materielverkets område, varför det är rimligt att verket ingår bland de avtalsslutande parterna och är representerat i nämnden. I samband med frågor som berör arméns och flygvapnets fartygsmateriel förutsätts möjlighet att tillfälligt adjungera representanter för berörda myndigheter.

Genom att en fartygsmiljönämnd inrättas säkerställs enligt SACO/SR möjligheterna att följa upp ett nytt fartygs byggnation från första projektstadiet till leveransen. Detta är särskilt angeläget eftersom möjligheterna

att bygga om ett örlogsfartyg som är undermåligt i olika arbetsmiljöavseenden är begränsade samt att ombyggnaden blir betydligt kostsammare än åtgärder som inplaneras under projektstadiet. Genom att rutiner skapas och erfarenheter samlas i en fartygsmiljönämnd kan betydande fördelar från såväl tidsmässig som ekonomisk synpunkt vinnas. Inom försvaret är sedan 1979-12-14 ÖB Centrala skyddskommitté inrättad. Dess uppgift är att handlägga skyddsfrågor av övergripande natur inom försvaret. Av rationaliseringsskäl bör, framhåller SACO/SR, fartygsmiljönämndens verksamhet samordnas med ÖB Centrala skyddskommitté.

**Innehåll**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160) .....	2
Förslag till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg	3
Utdrag av regeringsprotokoll den 13 mars 1980 .....	4
1 Inledning .....	4
2 Allmän motivering .....	5
2.1 Bakgrund .....	5
2.2 Tillämplig lagstiftning för örlogsfartyg – arbetsmiljölagen eller sjösäkerhetslagen? .....	8
2.3 Vissa särskilda frågor .....	11
2.4 Tillsynsmyndighet .....	15
2.5 Fartygsmiljönämnd .....	18
2.6 Ändring i sjösäkerhetslagen .....	19
2.7 Ikraftträdande .....	19
3 Upprättade lagförslag .....	19
4 Specialmotivering .....	20
4.1 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977: 1160) ..	20
4.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg .....	20
5 Hemställan .....	20
6 Beslut .....	20
 <i>Bilagor</i>	
1. Betänkandet (Ds K 1979: 9) Säkerheten på örlogsfartyg .....	21
2. Sammanställning av remissyttranden över betänkandet .....	91

