

Nr 12

Lagutskottets betänkande i anledning av motioner om inrättande av en ständig haverikommission inom handelsflottan.

I motionen 1973:619 av herr Hallgren m. fl. (vpk) hemställes att riksdagen uttalar sig för tillsättandet av en ständigt fungerande haverikommission för handelsflottan i enlighet med de riktlinjer som anförts i motionen samt hos regeringen hemställer att förslag härom fortast möjligt föreläggs riksdagen.

I motionen 1973:621 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Schött (m) hemställes att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om angelägenheten av att inrätta en permanent haverikommission för handelsflottan.

I motionen 1973:1088 av herr Eriksson i Ulfsbyn m. fl. (c, fp) hemställes att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om inrättandet av en permanent haverikommission för handelssjöfarten.

Synpunkter i ärendet har inför utskottet framförts av dels sjösäkerhetsdirektören i sjöfartsverket, dels företrädare för Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges redareförening.

Det nuvarande förfarandet för utredning av sjöolycka

Gällande bestämmelser om utredning av sjöolycka tillkom 1967 (prop. 1966:145 s. 111–168). Bestämmelserna är i princip likartade inom Norden. Reglerna återfinns i *12 kap. sjölagen (1891:35 s. 1)* samt i *sjöförklaringskungörelsen (1967:294)* och *sjöförklaringscirkuläret (1967:494)*.

Sjöförklaring skall äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg då i lagtexten närmare angiven typ av händelse inträffat. Även i andra fall skall sjöförklaring äga rum då sjöfartsverket förordnar därom eller befälhavaren eller redaren påkallar det. Även lastägare och lastförsäkringsgivare kan begära sjöförklaring.

För fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge hålles sjöförklaring när befälhavaren, redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland finner det påkallat. Om utredning av händelse som inträffat i samband med utländskt fartygs drift är påkallad från sjöfartssäkerhets-synpunkt och fartyget befinner sig i svensk hamn, kan sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall äga rum.

Genom sjöförklaring, som äger rum vid någon av sju särskilt förordnade tingsrätter, eller utom riket behörig nordisk sjöförklaringsmyndighet, skall händelsen och dess orsaker såvitt möjligt klarläggas. Utredningen sker genom förhör med personer som kan lämna upplysning

i saken och genom granskning av handlingar såsom sjökort, dagböcker, lasthandlingar m. m. Rätten har därvid sådan sammansättning att särskild sakkunskap anses företrädd. Beträffande sjöförklaring som hålles av svensk konsul gäller att sådan sakkunskap skall tillkallas om det lämpligen kan ske.

Har sjöolyckan medfört stora förluster i liv eller genom eller kan utredningen av annan anledning väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet kan regeringen förordna att händelsen och dess orsaker skall utredas av en särskild undersökningskommission med särskild sakkunnig sammansättning.

Enligt förarbetena till lagstiftningen är den särskilda undersökningskommissionen avsedd för vissa exceptionella sjöolyckor då en kommission är bättre lämpad än den vanliga sjöförklaringsmyndigheten. Särskilt gäller detta när utredningen blir synnerligen omfattande eller komplicerad. En undersökningskommission har också den fördelen att den kan ges den sammansättning och de arbetsvillkor som lämpar sig just för det fall det är fråga om. Svårighet kan dock föreligga för undersökningskommission att verkställa utredning när ifrågavarande händelse inträffat utom riket. Antalet sjöförklaringar som hållits för svenska fartyg uppgick år 1971 till ca 191 stycken. Av dessa hölls 111 inom landet av svensk sjöförklaringsdomstol medan 80 hölls utom riket av svensk eller annan nordisk sjöförklaringsmyndighet. Särskild undersökningskommission har inte använts hittills i Sverige.

Nyss redovisade regler om utredning av sjöolyckor hänför sig till fall då fartyget varit i drift, dvs. undantagna är olyckor då fartyget är taget ur drift, t. ex. under en längre varvsvistelse.

Motsvarande förfarande beträffande luftfartsolycka

Bestämmelser om utredning av luftfartsolycka återfinns, såvitt gäller civil luftfart, i 11 kap. luftfartslagen (1957:297) och i 122–133 §§ luftfartskungörelsen (1961:558). När luftfartsolycka inträffat inom riket, skall luftfartsverket ofördröjligen utse en *haverikommission* att verkställa undersökning angående olyckan. Vid mer omfattande eller svårutredda olyckor kan i stället Kungl. Maj:t tillsätta en *särskild undersökningskommission*. Har luftfartsolycka drabbat luftfartyg, som är registrerat i främmande stat vilken biträtt den i Chicago den 7 december 1944 avslutade konventionen angående internationell civil luftfart, skall luftfartsverket ofördröjligen underrätta behörig myndighet i den stat, där fartyget är registrerat, och bereda myndigheten tillfälle att utse en eller flera företrädare att närvara vid undersökningen angående händelsen. Uppkommer fråga om undersökning genom svensk försorg av luftfartsolycka inom främmande stat, skall anmälan snarast möjligt göras till Kungl. Maj:t.

I haverikommission och särskild undersökningskommission skall erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd. Ledamöterna väljs, med hänsyn bl. a. till olyckans karaktär, ut från en särskilt upprättad lista

över personer med lämplig utbildning och erfarenhet. Representanter för berörda arbetsgivares och arbetstagares organisationer ingår inte som ledamöter i kommissionen men brukar regelmässigt i egenskap av observatörer få följa alla stadier av utredningsarbetet. Över verkställd undersökning skall kommissionen avge rapport till luftfartsverket eller - när fråga är om särskild undersökningskommission - till Kungl. Maj:t.

Beträffande militära luftfartyg meddelas bestämmelser om ett likartat förfarande i *kungörelsen (1966:436) om undersökning av militära luftfartsolyckor*. I sådant fall skall undersökning om olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador verkställas av *försvarets haverikommission*, som är permanent och består av ordförande och fyra andra ledamöter, om Kungl. Maj:t ej för särskilt fall bestämmer att flera ledamöter skall ingå i kommissionen. Kungl. Maj:t utser ledamöter och ersättare för viss tid samt förordnar en av ledamöterna att vara sekreterare åt kommissionen. Rapport över verkställd undersökning skall avges till försvarsgrenschefen. Haverikommissionen skall varje år avge verksamhetsberättelse till chefen för försvarsdepartementet.

Utbildning av ledamöter i haverikommissionerna ägnas speciell uppmärksamhet av berörda myndigheter. Försvaret anordnar t. ex. särskilda kurser i haveriundersöknings teknik vid Tekniska högskolan i Stockholm.

Motionerna

Motionen 1973:619

Motionärerna erinrar om att flera allvarliga fartygshaverier inträffat under de senaste åren - inte bara till sjöss utan också i hamnar och på varv.

Bestämmelserna om hur fartygshaverier skall utredas är enligt motionärernas mening långtifrån tillfredsställande. Bl. a. har de ombordanställdas och andra arbetargruppernas fackliga organisationer ytterst små möjligheter att delta i utredningsarbetet i den utsträckning som är nödvändig för att på ett tillfredsställande sätt tillvarata medlemmarnas intressen.

Särskilt otillfredsställande finner motionärerna det vara att frågor av sjöförklaringsart i vissa fall skall handläggas under ordförandeskap av konsul eller beskickningstjänsteman. Det kan inte rimligen begäras att dessa befattningshavare skall vara tillräckligt insatta i sjöfartsfrågor av det slag som det här är fråga om.

Beträffande fartygshaverier och fartygskatastrofer, som inträffar i svenska hamnar och varv, erinrar motionärerna om att det i regel är yrkesinspektionen, fartygsinspektionen och polismyndigheterna som utreder orsakerna till olyckorna. Lönearbetarnas fackliga organisationer har ingen rätt att delta i utredningsarbetet.

Som exempel på sistnämnda förhållande anför motionärerna explosionsbranden på det danska fartyget M/S "Poona" den 15 juli 1971. Enligt vad motionärerna anför kallade yrkesinspektionen dagen efter olyckan till ett sammanträde med representanter för de organisationer

som kunde anses inblandade eller berörda. Ytterligare ett sammanträde med berörda parter hölls fem dagar senare. Vid båda tillfällena krävde fackliga representanter för hamnarbetarna och sjöfolket samt andra berörda parter att få delta i utredningsarbetet av fartygsbranden. Dessa krav avvisades av yrkesinspektionen. Berörda arbetargrupper utestängdes således från möjligheten att få sina intressen bevakade.

Enligt motionärernas uppfattning är det därför av stor vikt för sjöfolket, hamnarbetarna och varvsarbetarna att en ständigt fungerande haverikommission för handelsflottan tillsätts som snabbt kan utreda inträffade haverier och därigenom också underlätta möjligheterna till snabba förebyggande åtgärder.

Motionärerna anser att det i en sådan haverikommission bör ingå representanter för både de ombordanställdas och redarnas organisationer. Om haveri inträffar i hamn under pågående lossnings- eller lastningsarbete skall enligt motionärernas mening i haverikommissionen ingå en representant från var och en av hamnarbetarnas fackliga organisationer, stuvorna respektive hamnarbetarna. Om haveri inträffar på fartyg liggande på varv föreslår motionärerna, att en representant skall ingå i kommissionen från vardera varvsarbetarnas fackliga organisation och varvsledningen. I sådant fall blir hamnarbetarrepresentation och stuverirepresentation överflödiga.

Motionen 1973:621

Motionärerna erinrar, om att utförandet av förberedande undersökningar av fartygsolyckor innan sjöförklaring äger rum ankommer på olika myndigheter såsom fartygs- och yrkesinspektionerna samt lokala polismyndigheter. Svenska sjöfolksförbundet har enligt motionärerna påtalat, att det i regel drar långt ut på tiden innan fartygsolyckor blir uppklarade. Sjöfolksförbundet har därför i skrivelser till Kungl. Maj:t begärt att det inom handelsflottan skall tillsättas en ständigt fungerande haverikommission av liknande slag som redan finns inom flyget. Dessa kommissioner förefaller att arbeta snabbt och effektivt när det gäller att utreda olyckor och avge rekommendationer om lämpliga åtgärder till förhindrande av en upprepning.

Motionärerna anför vidare, att det i den av Sjöfolksförbundet föreslagna haverikommissionen för handelsflottan skulle finnas representanter för de ombordanställdas och redarnas organisationer. Om fartygsolyckor inträffar i hamn bör enligt vad Sjöfolksförbundet föreslagit i kommissionen också ingå representanter för de då berörda parterna. Motionärerna nämner att liknande framställningar till Kungl. Maj:t gjorts även av andra organisationer.

Motionärerna framhåller att eftersom fartygsolyckorna tenderar att bli mer omfattande, mer tekniskt besvärliga och mer riskfyllda bör alla åtgärder vidtas, som kan tänkas lindra eller förhindra denna typ av olyckor. Motionärerna finner det också viktigt att undersökningar om fartygsolyckors orsaker och omfattning kan genomföras snabbt. För

motionärerna synes det därvid vara en framkomlig väg att inrätta en ständigt fungerande haverikommission för handelsflottan.

Motionen 1973:1088

Motionärerna erinrar om att en sådan särskild undersökningskommission, som anges i gällande sjölag, hittills inte använts i Sverige. Motionärerna finner det dock troligt att användningen av kommission kommer att få ökad betydelse. De hänvisar i detta sammanhang till att erfarenheterna från luftfarten visar att utredning av flygolycka genom särskild undersökningskommission utgjort en väsentlig länk i flygsäkerhetsarbetet.

Motionärerna påpekar att sjöfartens utveckling mot allt större och i många avseenden mera tekniskt avancerade fartyg medfört att sjöolyckor kommit att bli mera svårutredda. Det krävs därför hjälp av specialister vid utredningarna.

Motionärerna fäster uppmärksamheten vid att svårigheter kan föreligga att samla kompetent personal inom den knappa tid som ofta står till buds för att undersöka fartyg efter inträffade haverier. En haverikommission måste också vara beredd att kunna uppsöka fartyg i hamnar långt utanför Sverige, påpekar motionärerna.

En permanent haverikommission med allsidig sammansättning skulle enligt motionärernas uppfattning skapa garantier för att kompetent personal med kort varsel finns beredd att delta i undersökningar rörande orsaker till inträffade sjöolyckor. Motionärerna föreslår därför att en sådan permanent haverikommission inrättas.

Beredning av frågan inom kommunikationsdepartementet

Såsom omnämnts i motionen 1973:621 har Svenska sjöfolksförbundet samt även Sveriges fartygsbefälsförening under åren 1971 och 1972 i framställningar till kommunikationsdepartementet väckt fråga om tillsättandet av en permanent undersökningskommission för utredning av fartygsolyckor. Sjöfolksförbundet anser även att undersökningskommissionen skall vara verksam då olycka drabbat t. ex. fartyg som är intaget på varv. Sjöfolksförbundet har också berört frågan om en sådan kommissions sammansättning, och förbundet anser att representanter för berörda arbetsgivares och arbetstagares organisationer bör ingå i kommission som även bör kunna adjungera erforderlig expertis. De två organisationerna har i sin argumentering anfört de omständigheter som föreligger vid olyckorna med svenska fartyget *Seven Skies* som gick förlorat utanför Singapore den 16 oktober 1969 och danska fartyget *Poona* vars last antändes i Göteborgs hamn den 15 juli 1971.

Sjöfartsverket har den 31 januari 1973 till kommunikationsdepartementet avgett yttrande över dessa framställningar. I sitt yttrande har sjöfartsverket jämväl redovisat yttranden och upplysningar som inhäm-

tats från följande organisationer och myndigheter, nämligen Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges stuvareförbund, Sjöassuradörernas förening, Sveriges ångfartygs assurancesförening, Svenska maskinfälsförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges fiskares riksförbund, arbetarskyddsstyrelsen, luftfartsverket och sjöfartsdirektoratet (den norska sjösäkerhetsmyndigheten). I sjöfartsverkets yttrande anges sammanfattningsvis följande.

Förslagen har vid underremissförfarandet tillstyrkts av Svenska maskinfälsförbundet. Inte heller Sveriges stuvareförening har något att erinra mot att den föreslagna kommissionen inrättats. Ett direkt avstyrkande av förslaget har framförts av Sveriges redareförening och Sjöassuradörernas förening. Sveriges ångfartygs assurancesförening anser att förslagsställarnas önskemål kan tillgodoses inom ramen för nu gällande bestämmelser. Norska sjöfartsdirektoratet har meddelat att sedan bestämmelserna om särskild undersökningskommission trädde i kraft 1967 har sådant utredningsförfarande använts vid fyra tillfällen (uppgiften avser tiden t. o. m. år 1971). Erfarenheterna från kommissionens arbete är goda, men dröjsmål med avfattandet av undersökningsrapporter har förelegat. Den norska undersökningskommissionen har samma ställning som den svenska och är inte ett permanent organ.

Sjöfartsverket anför för sin del att enligt verkets uppfattning kan allvarigare brister inte sägas vidlåda den nu gällande ordningen för utredning av sjöolyckor, i vart fall inte då sådan utredning verkställs av sjöförklaringsmyndighet i Sverige. Sjöfartsverket anser emellertid att vissa förbättringsåtgärder bör vidtagas inom ramen för det nuvarande systemet. I många fall skulle sålunda ett bättre underlag för olycksförebyggande åtgärder erhållas om utredningen kunde ske i närmare sammanhang beträffande tid och plats för olyckan och utföras av experter på förebyggande åtgärder mot olyckor inom sjöfarten. Detta mål kan uppnås genom att sjöfartsverket – i likhet med vad som redan skett vid vissa olyckor – rutinmässigt utför inspektion av ett fartyg kort tid efter en inträffad olycka. Sjöfartsverket överväger att bilda en arbetsgrupp för sådana utredningar inom sin organisation.

En effektivisering av utredning av sjöolycka genom sjöförklaring skulle enligt verkets uppfattning också uppnås om sjöförklaringsmyndigheterna i större utsträckning använde sig av möjligheterna att tillkalla person med särskild sakkunskap att inträda i rätten som ledamot.

Sjöfartsverket påpekar att uppskattningsvis 80 procent av de svenska handelsfartygen bedriver sjöfart utanför svenskt farvatten. Av denna anledning måste man räkna med att ett stort antal haveriutredningar nödvändigtvis kommer att ske utom riket. Det skulle bli mycket kostnadskrävande och mången gång av formella skäl mycket svårt att genomföra en ordning med utredning av olyckor som inträffat utom riket genom särskild undersökningskommission, framhåller sjöfartsverket.

Sjöfartsverket anser emellertid att det i vissa lägen bör tillsättas en sådan undersökningskommission som anges i gällande sjölag. Olyckor av sådan beskaffenhet att en kommission kan anses befogad uppskattar

sjöfartsverket till ca fem per år. I anslutning härtill framhåller sjöfartsverket att en kommission inte kan fungera utan att vissa förberedande åtgärder vidtagits. Det bör därför vidtagas åtgärder för att skapa möjligheter för en särskild utredningskommission att kunna arbeta. Den detaljutredning som därvid erfordras bör till en början göras av sjöfartsverket som därefter ger erforderliga förslag.

Sjöfartsverket ansluter sig till förslagsställarnas önskemål om att arbetsfältet för kommissionen bör utvidgas till att omfatta även olyckor som inte inträffar under fartygs drift, t. ex. vissa olyckor på fartyg under varvsuppehåll.

Beträffande kommissionens sammansättning är sjöfartsverket ej berett att godtaga förslaget att företrädare för fackliga organisationer i denna sin egenskap bör ingå i en undersökningskommission. Enligt verkets uppfattning bör kommissionen vara ett opartiskt utredningsorgan. De fackliga organisationerna bör, i likhet med vad som sker inom luftfarten, delta i utredningsorganets verksamhet i egenskap av intressent med rätt att framställa förslag och yrkanden.

Mot bakgrund av vad sålunda anförts föreslår sjöfartsverket att praktiska möjligheter skapas för användningen av särskild undersökningskommission enligt 314 § sjölagen och att en sådan undersökningskommission även bör tilldelas uppgiften att utreda olycka på fartyg som ej är i drift. Som tidigare sagts anser verket att det utredningsarbete som erfordras av denna anledning till en början bör utföras av sjöfartsverket.

I konsekvens härmed är sjöfartsverket inte berett att nu förorda en permanent undersökningskommission för sjöfarten utan anser att erfarenheterna från den särskilda undersökningskommissionens verksamhet bör avvaktas.

Sjöfartsverket erinrar också om att möjligheten att förordna om sjöförklaring för utländskt fartyg enligt gällande rätt är begränsad till fall då fartyget befinner sig i svensk hamn. Detta utgör en olägenhet från utredningssynpunkt. Sjöfartsverket föreslår därför att sjölagen förses med regler som gör det möjligt för verket att dels förordna om sjöförklaring för utländskt fartyg som befinner sig inom svenskt sjöterritorium, dels genom lämpliga medel genomdriva att sjöförklaring kommer till stånd efter meddelat förordnande.

Enkel fråga

I svar på en enkel fråga av herr Rosqvist (s), om kommunikationsministern avsåg att tillsätta en permanent haverikommission för undersökning av sjöolyckor, upplyste kommunikationsministern i ett anförande i kammaren den 8 februari 1973 att remissbehandling av framställningarna från Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska sjöfolksförbundet då nyligen hade avslutats och att beredning av frågan för närvarande pågick inom departementet. Kommunikationsministern räknade med att ställning till frågan skulle kunna tas inom kort. Kommunikationsministern erinrade vidare om att han vid åtskilliga tillfällen

betonat betydelsen av en god säkerhet till sjöss. Vid sådana tillfällen hade han också framhållit att det förebyggande säkerhetsarbetet är starkt beroende av de erfarenheter som kan erhållas genom utredningar och kartlägganden av sjöolyckor. I anslutning härtill pekade kommunikationsministern på att sjöfartsverket under senare år fått ökade resurser och att årets statsverksproposition innehåller förslag om inrättande av ett sjöfartsinspektionskontor i Rotterdam. Förslaget härom ansåg kommunikationsministern utgöra ett betydelsefullt steg i strävandena att tillhandahålla en behovsanpassad tillsynsorganisation. Kommunikationsministern förklarade avslutningsvis att om det nuvarande systemet för utredning av sjöolyckor inte håller måttet måste nödvändiga åtgärder vidtas för att förbättra förutsättningarna i detta avseende. Vid den pågående beredningen inom departementet skulle därför behovet av och möjligheterna till ändrade utredningsformer komma att prövas ingående.

Beslut om skyndsamt utredning av frågan

Kungl. Maj:t har den 23 mars 1973 beslutat uppdraga åt sjöfartsverket att med utgångspunkt i den ordning för undersökning av olyckor som tillämpas inom den civila och militära luftfarten skyndsamt lägga fram förslag till åtgärder för att tillskapa en organisation och handläggningsordning som säkerställer behovet av utredningsresurser i personellt, administrativt och tekniskt avseende vid allvarliga olyckor inom sjöfartsområdet. Verket skall därvid också överväga frågan hur utredning bör ske av sådana olyckor på fartyg när det inte är i drift, t. ex. under varvsuppehåll. Vid uppdragets fullgörande skall verket samråda med arbetsgivar- och arbetstagarparter inom berörda näringar.

Utskottet

Inträffar sjöolycka skall i de fall som anges i 301 § *sjölagen (1891 nr 35 s. 1)* sjöförklaring äga rum. Har händelse som påkallar sjöförklaring medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen av annan anledning väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, kan Kungl. Maj:t enligt 314 § *sjölagen* förordna om utredning genom särskild undersökningskommission, som skall bestå av personer med juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Vissa allmänna föreskrifter om kommissionen och dess utredningsarbete har med stöd av 315 § *sjölagen* meddelats i *sjöförklaringskungörelsen (1967:294)*. Utredning genom särskild undersökningskommission har inte vid något tillfälle förekommit sedan institutet infördes år 1967. Anledningen därtill torde främst ha varit svårigheter av organisatoriskt slag, bl. a. har närmare utredning saknats angående de förberedande åtgärder, som erfordras för att en sådan kommission skall kunna fungera.

I förevarande tre motioner tas frågan upp om inrättande av en permanent haverikommission inom sjöfartsområdet. Motionärerna har därvid framhållit värdet av den ordning som gäller för utredning av

olyckor i samband med militär eller civil flygning. Frågan om en haverikommission för undersökning av sjöolyckor har under senare år också aktualiserats i framställningar till kommunikationsdepartementet av Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska sjöfolksförbundet.

De ombordanställdas fackliga organisationer har inför utskottet kraftigt understrukit behovet av en haverikommission för sjöfartsområdet och har därvid hänvisat till vissa svårare fartygsolyckor som inträffat under senare år. De har dock förklarat att de inte anser att ett utredningsförfarande genom haverikommission generellt bör ersätta det nuvarande förfarandet med sjöförklaring. Även Redareföreningen och sjöfartsverket har påpekat att det i vissa lägen föreligger ett behov av en undersökningskommission. Från personalhåll har vidare framhållits att man är ytterst angelägen om att erhålla väsentligt vidgade möjligheter till insyn i utredningsarbetet vid allvarigare fartygsolyckor. Man har därvid i första hand föreslagit den lösningen, att fackliga representanter bör ingå som ledamöter i kommissionen. Från sjöfartsverkets sida har man häremot anfört, att kommissionen bör vara ett opartiskt utredningsorgan och att företrädare för de fackliga organisationerna bör, i likhet med vad som sker inom luftfarten, delta i utredningsorganets verksamhet i egenskap av intressent med rätt att framställa förslag och yrkanden. Även Redareföreningen finner det erforderligt att man slår vakt om kommissionens ställning som ett opartiskt utredningsorgan. Redareföreningen har vidare pekat på att fartygsolyckor kan vara av mycket varierande slag och att det därför är nödvändigt att kommissionen vid varje enskilt olyckstillfälle ges en med avseende på teknisk eller nautisk sakkunskap fullt adekvat sammansättning. Sistnämnda uppfattning delas av de ombordanställdas organisationer. Enighet har också i stort sett förelegat om att arbetsfältet för kommissionen bör utvidgas till att omfatta även olyckor som inte inträffar under fartygs drift, t. ex. vissa olyckor på fartyg under varvsuppehåll.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen (se s. 8) har Kungl. Maj:t i dagarna beslutat uppdraga åt sjöfartsverket att skyndsamt utreda de frågor som hänger samman med en haverikommission för sjöfartsområdet. Enligt de meddelade direktiven skall sjöfartsverket lägga fram förslag till åtgärder för att tillskapa en organisation och handläggningsordning som säkerställer behovet av utredningsresurser i personellt, administrativt och tekniskt avseende vid allvarliga sjöolyckor. Utgångspunkten för arbetet bör enligt direktiven vara den ordning med haverikommissioner som finns i dag för undersökning av olyckor inom den civila och militära luftfarten. Sjöfartsverket skall därvid också överväga frågan hur undersökning bör ske av allvarliga olyckor på fartyg när det inte är i drift, t. ex. under varvsuppehåll. Vid uppdragets fullgörande skall verket samråda med arbetsgivar- och arbetstagarparter inom berörda näringar.

Med hänsyn till det behov som uppenbart föreligger av att en praktiskt fungerande haverikommission inrättas för sjöfarten finner utskottet det tillfredsställande att frågan nu blir föremål för skyndsamt utredning.

Utskottet anser att en sådan kommission skulle fylla en angelägen och betydelsefull uppgift inte minst med avseende på det förebyggande säkerhetsarbetet inom sjöfartsnäringen. De av Kungl. Maj:t meddelade utredningsdirektiven synes i stort sett överensstämma med de förslag och synpunkter som framförts till utskottet från sjöfartsnäringens organisationer. Genom att de frågor, som hänger samman med en haverikommission för sjöfartsområdet, nu tas upp till närmare övervägande torde syftet med förevarande motioner komma att tillgodoses. Motionerna bör således inte föranleda någon riksdagens vidare åtgärd.

Utskottet hemställer därför

att motionerna 1973:619, 1973:621 och 1973:1088 inte föranleder någon riksdagens vidare åtgärd.

Stockholm den 3 april 1973

På lagutskottets vägnar

DANIEL WIKLUND

Närvarande: herrar Wiklund i Stockholm (fp), Svedberg (s), Svanström (c), fröken Anderson i Lerum (s), herr Hammarberg (s), fru Asbrink (s), fru Lundblad (s), fru Jonäng (c), herrar Andersson i Södertälje (s), Winberg (m), Olsson i Sundsvall (c), fru Swartz (fp), fru Nilsson i Sunne (s) och herr Lövenborg (vpk).