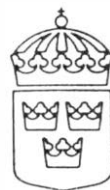


Motion till riksdagen

1987/88:T1

av Lars Werner m. fl. (vpk)
med anledning av proposition 1987/88:3
om en ny fartygssäkerhetslag



Mot.
1987/88
T1

Inom sjöfartsnäringen är arbetsskadefrekvensen extremt hög liksom sjukfrånvaro och personalomsättning. Sparsamhetsivern, delvis dikterad av statsmakten, har inom sjöfartsverkets område allvarligt påverkat säkerheten och arbetssituationen. Arbetarskyddet och den psykosociala situationen är helt klart eftersatta områden.

Den nuvarande lagstiftningen och regelsystemet utgör ett lappverk. Sjöfolket har sedan länge efterlyst nödvändiga förbättringar. Arbetsmiljön till sjöss har särbehandlats jämfört med motsvarande lagstiftning gällande arbetsmiljön på land. Detta har på ett oacceptabelt sätt missgynnat förhållandena för de ombordanställda. Vpk ser därför positivt på att förslag till ny lagstiftning kommit till stånd samt att arbetsmiljörablerna föreslås bli anpassade till övrig lagstiftning på området. Trots detta har vpk förslag till förbättringar.

Begreppet "fartygssäkerhetslag"

Den lag som förutsätts genomgå en förändring kallas i dag för lagen om säkerhet på fartyg. Vi anser att detta begrepp täcker sakinhåll och ändamål, vilket däremot inte det nya lagförslagsnamnet gör. Vi föreslår därför att beteckningen "Lagen om säkerhet på fartyg" kvarstår.

Arbetsmiljön på fartyg

Vpk anser att utgångspunkten för en moderniserad lagstiftning måste utgå från de ombordanställdas rätt till lika god arbetsmiljö som för anställda inom andra verksamhetsområden.

Med nämnda princip finns det inget utrymme för luddiga kompromisser med hänvisning till sjöfartens "internationella prägel" när det gäller "vad som skall anses vara en god arbetsmiljö". Sveriges suveränitet måste omfattas även av självständighet till en lagstiftning som säkerställer medborgarnas livskvalitet i arbete och på fritid. "Förhållandena i andra traditionella sjöfartsnationer" får alltså inte avgöra svensk lagstiftning på området, enligt vpk.

Tillämpning av utländsk lagstiftning på svenska fartyg och vice versa

Mot. 1987/88
T1

Förslaget innebär att nya dispensmöjligheter till avsteg från svensk lag inte tillkommer. Till skeppslegoutredningens uppgifter hör bl. a. att se efter om det behövs utökade möjligheter att meddela dispens från svensk lag. Propositionen föreslår att man avvaktar utredningens förslag innan riksdagen tar ställning.

Vpk är som riksdagsparti fiffelflaggningens starkaste kritiker. Malet enligt kritiken är att upprätta en svensk sjöfartspolitik med svensk sjöfart under svensk flagg. De internationella organ som aktivt arbetar för att avveckla s. k. FoC-flagg måste få stöd av svenska folkvalda. Den fiffelflaggande flottan är inte enbart ett illojalt konkurrenshot mot svensk sjöfart, utan i lika stor utsträckning en utsugande verksamhet riktad mot besättningar från tredje världen. Vi kan därför inte instämma i propositionens uppfattning om skyddsverksamheten på fartyg som hyrts ut till utländska redare. Dispensmöjligheter som kommit till stånd för att redare vill undkomma skärpta arbetsmiljöregler för fartygsbesättningar måste upphävas.

Arbetsmiljöbestämmelsernas tillämplighet på olika arbetstagare

Vpk instämmer i förslaget att bestämmelserna skall tillämpas på alla som utför fartygsarbete, vare sig de är att anse som ombordanställda eller ej.

Minimibesättningar

Vpk instämmer i den skarpa kritik som Sjöfolksförbundet riktat mot hur bemanningsregler tillämpas i dag. Utgångspunkten för sjöfartsverkets bemanningsanvisningar för enskilda fartyg finns i den svenska sjösäkerhetslagstiftningen samt verkets egna instruktioner. De senare har sitt ursprung i internationella regler.

Den s. k. minimibemannning som fastställdes av sjöfartsverket tolkas av redarna som liktydig med driftbemanning, vilket nonchaleras av verket genom hänvisning till att detta är en förhandlingsfråga för de ombordanställda och arbetsköparna. Enligt sjöfolket leder detta till en "konjunkturanspassad" sjösäkerhet. Redarna/arbetsköparna har övertaget i sådana förhandlingar.

Undermåliga bemanningsanvisningar samt undergrävda tillsyns- och övervakningsåtgärder från sjöfartsverk och inspektörer påverkar även besättningarnas arbetsmiljö. På följande sätt beskriver "De Socialdemokratiska Sjöfartsclubbarnas Förbund" sin syn på bemanningsproblemen:

Måttet på ett fartygs sjövärdighet kan aldrig bedömas med enbart fartygstekniska och bemanningsjuridiska faktorer som utgångspunkt. En underbemannad driftsbesättning är en fara både för sig själva och det egna fartygets säkerhet samt för andra fartyg.

Ur arbetsskydds synpunkt leder den s. k. minimibemanningen till stora risker för överansträngning av besättningarna på grund av den höga arbetsbelastningen och övertidsuttaget. Denna underbemanning är den viktigaste orsaksfaktorn till olyckstillbud och överansträngning som är ett effektivt hinder för en godtagbar arbetsmiljö ombord i fartygen.

Genom att intendenturpersonalens antal och kvalifikationer ej reglerats av Sjöfartsverket har denna yrkesgrupp utsatts för de hårdaste bemanningsminskningarna. Härigenom har ofta arbetssituationen blivit orimlig, hygien och trivsel försämrats för samtliga ombord.

Beslut om minimibemanning grundas uteslutande på lämplighetsbedömningar. Besluten skall enligt vpk:s bedömning kunna överklagas hos regeringen även i fortsättningen.

I lagförslaget anges att skyddsombudet skall övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat. Av allt att döma finns här en uppenbar risk att sjöfartsverkets ansvar för bemannings- och säkerhetskontroll luckras upp av ren besparingsnit. Detta är enligt vpk oförsvarligt och vi anser att lagtexten inte skall kunna rymma denna ytterligare försämring av förhållandena.

Förslaget innebär att införa dispensmöjlighet så att annan än fartygs redare eller ägare skall kunna anställa dem som ingår i minimibesättning. Vpk avslår förslaget med hänvisning till att anställningstryggheten måste kunna garanteras, samt för att förhindra utveckling av bemannings- eller managementbolag.

Hantering av asbest och andra hälso- och miljöfarliga ämnen

Vpk föreslår att lagen mer uttryckligt än som föreslås anger straffsanktionering vid arbetsmiljöbrott.

Livsmedelslagstiftningen

Möjligheten att göra undantag från den svenska livsmedelslagstiftningen när det gäller fartyg och luftfartyg samtidigt som lagtexten inte anger på vilka områden detta skall bli möjligt är inte tillräcklig.

Enligt vpk:s uppfattning bör det i lagtexten anges områden där hänvisning till "praktiska svårigheter" inte är möjlig.

Överklagande

Vi anser att frågan om minimibemanning är ett exempel på en fråga där överklagandet måste gå till regeringen. Se tidigare beskrivna uppfattning om bemanning av fartyg.

Hemställan

Mot. 1987/88

T1

Med anledning av det i motionen framförda föreslås

1. att riksdagen beslutar att den nu förändrade lagen även i fortsättningen skall benämnas "Lagen om säkerhet på fartyg".

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Sveriges suveränitet måste omfattas även av självständighet vad gäller lagstiftning inom arbetsmiljöområdet.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att svensk arbetsmiljölagstiftning skall gälla på svenskägda fartyg även om de hys ut till utländska redare.

4. att riksdagen avslår förslaget i 9 kap. 4 § vad gäller skyddsombudets ansvar att övervaka att fartyget är vederbörligen bemannat.

5. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag vad gäller straffsanktioner vid arbetsmiljöbrott.

6. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till en mer konkret lagtext vad gäller livsmedelslagstiftningen.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regeringen även i fortsättningen bör vara överprovningsinstans.

Stockholm den 21 oktober 1987

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Jörn Svensson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Nils Berndtson (vpk)

Inga Lantz (vpk)