

Motion

1977/78: 1581

av **Sven Mellqvist m. fl.**

med anledning av propositionen 1977/78: 55 om bättre fartygs-
miljö

Olycksfrekvensen för anställda ombord i fartyg har alltid varit hög.

Det ger utslag i olycksstatistiken när arbete utförs under dygnets alla timmar. Det gäller vid hamnliggande under stress och jäkt med lastning, lossning, surrningar eller förtöjningsarbeten. Det gäller under arbete till sjöss i alla väder, i rigg, på däck, i lastrum eller i maskin på ett i sjön stampande och krängande fartyg. Det gäller i fartyg lastade med fast, rullande eller flytande gods, lättantändligt eller i explosiv gasform, farliga frätande kemikalier.

När arbetarskyddslagstiftningen ändrades år 1973 omfattade ändringarna inte skeppstjänsten. Men i samband med bl. a. (s)-motioner i ärendet och kontakter med de ombordanställda tillsatte den dåvarande regeringen en utredning som fick i uppgift att utreda frågor som angår de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden. Utredningen var klar med ett delbetänkande år 1975. Det är detta som ligger till grund för nu avgivet regeringsförslag, propositionen 1977/78: 55.

Ett viktigt inslag i de nu föreslagna ändringarna och tilläggen i lagstiftningen om säkerheten på fartyg gäller skyddsverksamheten ombord och skyddsombuden och deras ställning samt rätten att avbryta arbete, s. k. stoppningsrätt, och handläggningen av sådant ärende.

Rätten för skyddsombud att avbryta ett farligt arbete är enligt arbetsmiljölagen i sista hand avhängig yrkesinspektionens avgörande. Inspektionens beslut skall följa gällande lagstiftning, och handläggningen i fråga där skyddsombud använt sig av rätten att avbryta ett, som denne bedömer det, farligt arbete sker alltså enligt myndighetsansvar.

Så kommer också att enligt propositionens förslag ske i sådana frågor som uppkommer ombord på fartyg, dvs. tillsynsmyndigheten sjöfartsverket tar slutlig ställning i frågan. Detta gäller dock endast "fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn". Befinner sig fartyg på resa, eller ligger det förtöjt eller till ankars i hamn utanför Sverige, skall befälhavaren fatta slutgiltigt beslut (9 kap. 9 §). Han inträder i stället för yrkesinspektionen-sjöfartsverk och blir därigenom myndigheten. Befälhavaren ges härmed enligt propositionen en dubbelroll, eftersom han i inledningsskedet, innan skyddsombudet beslutat att avbryta arbetet, är den till vilken skyddsombudet skall vända sig för att få rättelse. Denna hänvändelse skall ske till befälhavaren i hans ställning som redarens företrädare ombord. Även om befälhavaren, innan han upphäver beslut

av skyddsombud att avbryta arbete som innebär omedelbar och allvarlig fara för ombordvarandes liv eller hälsa, är skyldig höra skyddskommitté om sådan finns och tvingande hinder ej föreligger härför, är det ovedersägligt att befälhavaren samtidigt skall dels tillvarata redarens intressen, dels handlägga ärendet enligt det självständiga säkerhets- och myndighetsansvar som åvilar honom enligt lag.

Enligt vår uppfattning skulle befälhavarens ställning då han har att avgöra fråga om upphävande eller ej av skyddsombuds beslut vara betydligt friare och starkare om hänvändelsen i första instans skedde till den för avdelningen ansvarige arbetsledaren. Sådan hänvändelse av skyddsombud skall alltså enligt vår mening riktas till maskinchefen då det gäller dennes ansvarsområde och till den främste av styrmännen då det gäller övriga i fartyget. I passagerarfartyg, där intendenturavdelningen ombord ofta har en ganska fristående ställning i förhållande till fartygets drift, skall enligt vår mening framställningen först ske till intendenten såsom den för denna avdelning inför rederiet ansvarige. I övriga fartyg kan med fördel frågor av detta slag, som berör intendenturpersonalen och deras arbetsmiljö, uppdras åt den främste av styrmännen som bör vara den till vilken hänvändelse skall ske.

Maskinchefen har av en enig utredning ansetts vara redarens företrädare ombord och skall som sådan icke delta i val av skyddsombud. Departementschefen biträder i propositionen denna uppfattning. Maskinchefen har alltså, dels i denna egenskap, dels såsom den för maskineriets drift ansvarige, enligt säkerhetslagen redan en särställning som gör honom lämpad att vara den till vilken skyddsombudet skall hänvända sig i så allvarliga frågor som det här gäller. Maskinchefen svarar exempelvis för förändret av fartygets maskindagbok.

Den främste av styrmännen har också en särställning ombord enligt sjölagens bestämmelser. Om skeppsdagbok inte förs av befälhavaren, skall den föras av den främste av styrmännen, 298 § sjölagen. Enligt 63 § sjölagen skall den främste av styrmännen träffa de avgöranden som ej tål uppskov vid befälhavarens förfall. Den främste av styrmännen kan alltså också sägas ha sådan ställning som gör honom lämplig att vara den till vilken skyddsombud skall hänvända sig med begäran om rättelse i fråga om arbete som skyddsombudet anser innebära omedelbar och allvarlig fara för ombordvarandes liv eller hälsa.

Enligt förslaget till 3 kap. 9 § är det visserligen enbart befälhavare, maskinchef och sådan ledamot av skyddskommittén som utsetts av arbetsgivaren som anses stå i en sådan särställning ombord att de ej har rätt att delta i val av skyddsombud. Men departementschefen har i propositionen, s. 45, anfört att "enligt min mening framstår det däremot som självklart att visst högre befäl inte bör komma i fråga som skyddsombud. I den mån det förekommer måste det betecknas som olämpligt." En arbetsledare med självständigt ansvar för sin avdelning, såsom den

främste av styrmännen eller intendenten på ett passagerarfartyg, kan således aldrig komma i den ställningen att han som skyddsombud och ansvarig arbetsledare har dubbla lojaliteter.

Förslaget om ett sådant två-instans-förfarande i skyddsarbetet ombord på fartyg som vi ovan framfört överensstämmer mer med vad som gäller för arbetslivet i övrigt och ger ett större utrymme för det självständiga säkerhetsansvar som i övrigt åvilar befälhavaren.

Förslaget till lagtext i 9 kap. 8 § första stycket skulle därmed få följande lydelse:

Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för ombordvarandes liv eller hälsa och kan rättelse ej genast uppnås genom hänvändelse till, om fråga gäller maskinavdelningen, maskinchefen eller i övrigt till den främste av styrmännen, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas. I passagerarfartyg där intendent självständigt ansvarar för arbete som utföres inom denna avdelning, skall dock hänvändelse av skyddsombud i sådan fråga ske till intendenten.

I anledning av regeringens proposition om bättre fartygsmiljö föreslår vi

att riksdagen beslutar att i förslag till lag om ändring i lagen om säkerheten på fartyg lagförslagets 9 kap. 8 § ändras enligt vad som anförts i motionen.

Stockholm den 25 januari 1978

SVEN MELLQVIST (s)

ESSEN LINDAHL (s)

NILS HJORTH (s)

KURT HUGOSSON (s)

BIRGER ROSQVIST (s)

BERTIL ZACHRISSON (s)

RUNE JOHANSSON (s)

i Amål

OLLE ÖSTRAND (s)

SVEN-GÖSTA SIGNELL (s)

MARGIT SANDÉHN (s)

CHRISTER NILSSON (s)

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s)

STURE ERICSON (s)

RUNE JONSSON (s)

i Husum

