

Regeringens proposition

1981/82: 87

om ändrade regler för angivande av fartygets dräktighet;

beslutad den 8 januari 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen upptar förslag till lagändringar till följd av att den av Sverige ratificerade 1969 års internationella skeppsmättningskonventionen träder i kraft den 18 juli 1982.

Omtryckning: S. 6, rad 11–12 i båda spalterna Står: huvudsakligen Rättat till: huvudsakligast.

S. 7, 6 kap. rad 1 Står: 3 § Rättat till 3 §²

Nottext tillkommer: ² Senaste lydelse 1979: 1107.

S. 9, 8 §² och 8 b §³ Rättat till: 8 §³ och 8 b §⁴.

S. 15, 2 kap. Tillkommer: Arbetsgivaravgifter

Dessutom tekniska rättelser på s. 3, 8, 9, 11, 14, 15 och 18.

1 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs att 81, 86, 235 och 296 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

81 §

Liggetiden utgörelse:

för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning,

när nettodräktigheten icke överstiger 50 registerton två dagar, när den överstiger 50 men icke 100 ton fyra dagar, när den överstiger 100 men icke 200 ton fem dagar, och när den överstiger 200 men icke 400 ton sex dagar; samt

för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning,

när nettodräktigheten icke överstiger 75 registerton två dagar, när den överstiger 75 men icke 200 ton tre dagar, och när den överstiger 200 men icke 400 ton fyra dagar.

Liggetiden utgör:

1. för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning,

två dagar, när bruttodräktigheten inte överstiger 100, fyra dagar när bruttodräktigheten överstiger 100 men inte 190, fem dagar när bruttodräktigheten överstiger 190 men inte 370 och sex dagar när bruttodräktigheten överstiger 370 men inte 700;

2. för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning,

två dagar när bruttodräktigheten inte överstiger 150, tre dagar när bruttodräktigheten överstiger 150 men inte 370 och fyra dagar när bruttodräktigheten överstiger 370 men inte 700.

Har fartyget större dräktighet, utgör liggetiden den tid som, med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter, skäligen kunnat vid avtalets ingående beräknas åtgå för lastningen.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

86 §

Ersättning för överliggetid utgörelse för dygn:

för segelfartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sextio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton femtio öre för ton, dock minst sextio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton fyrtio öre för ton, dock minst etthundratjugofem kronor;

för segelfartyg med hjälpmaskin,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sjuttio öre för ton,

¹ Lagen omtryckt 1975: 1289.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sextio öre för ton, dock minst sjuttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton femtio öre för ton, dock minst etthundrafemtio kronor; samt

för maskindrivet fartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton åttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sjuttio öre för ton, dock minst åttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton sextio öre för ton, dock minst etthundrasjuttiofem kronor.

Har fartyget större dräktighet, bestämmes ersättningen med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som av uppehållet orsakas.

Ersättningen för överliggetid bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som orsakas av uppehållet.

Ersättningen är för varje dag förfallen till betalning. Varder ej ersättning gulden eller säkerhet därför ställd, äge bortfraktaren om fordringen göra anteckning på konossementet.

235 §

Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusen etthundra francs för ton, dock med minst sexhundra trettio tusen francs.

Ansvarighetsgränsen gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, beräknad enligt reglerna i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.

296 §

På handelsfartyg med en brutto-dräktighet av minst tjugo register-ton skola, när fartyget är i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok.

På handelsfartyg med en brutto-dräktighet av minst 20 skola, när fartyget är i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detsamma gäller i

Nuvarande lydelse

Detsamma gäller i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst åttio registerton.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket äger medgiva undantag från skyldigheten att föra dagbok.

Särskilda bestämmelser gälla om annan dagbok på vissa fartyg.

Föreslagen lydelse

fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. Vid tillämpningen av 81 och 296 §§ avses med bruttodräktighet det bruttodräktighetstal som anges i det mätbrev som gäller för fartyget.

2 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

I denna lag förstås med

olja: beständig olja, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja;

oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från fartyg och som uppkommit utanför fartyget, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder;

olycka: sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung som orsakar oljeskada;

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa oljeskada genom förorening och som vidtagits efter det en olycka inträffat;

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering ej skett, den som äger fartyget; i fråga om fartyg som äges av en stat och brukas av ett bolag, vilket i denna stat är registrerat som fartygets brukare, skall dock bolaget anses som ägare;

särskilda dragningsrätter: de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna;

fartygs dräktighet: dess nettodräktighet ökad med det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från brutto-

fartygs dräktighet: dess nettodräktighet, beräknad enligt reglerna i kungörelsen (1954: 550) angående skeppsmätning, ökad med

¹ Senaste lydelse 1978: 134.

Nuvarande lydelse

dräktigheten eller beträffande fartyg, som ej kan mätas enligt vanliga regler för mätning av dräktighet, 40 procent av vikten i ton av den olja som fartyget kan befordra;

Föreslagen lydelse

det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten eller beträffande fartyg, som ej kan mätas enligt vanliga regler för mätning av dräktighet, 40 procent av vikten i ton av den olja som fartyget kan befordra;

ansvarighetskonventionen: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller denna konvention, ändrad i London den 19 november 1976;

konventionsstat: stat som tillträtt ansvarighetskonventionen.

Vid tillämpning av denna lag skall med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som användes till sjöss:

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973: 1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1973: 1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Bestämmelserna i artiklarna 1–13 av den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja i dess lydelse enligt det i London den 19 november 1976 antagna ändringsprotokollet skall till den del de ej uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser och med iakttagande av vad som föreskrives i det följande, gälla som svensk lag.

Konventionen har i angivna delar den lydelse som härvid fogad bilaga utvisar.

Med fartygets dräktighet i artikel 1:5. konventionen avses dess dräktighet beräknad enligt reglerna i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982.

¹ Senaste lydelse 1978: 135.

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1958: 295) om sjömansskatt**

Härigenom föreskrivs att 1 § 1 mom. lagen (1958: 295) om sjömansskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 §**

*1 mom.*² Sjömansskatt enligt denna lag skall erläggas av sjöman för inkomst ombord på svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100 *registerton*, vilket huvudsakligast nyttjas i sådan närfart eller fjärrfart, som i 2 § sägs.

1 mom. Sjömansskatt enligt denna lag skall erläggas av sjöman för inkomst ombord på svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100, vilket huvudsakligast nyttjas i sådan närfart eller fjärrfart, som i 2 § sägs.

Sjömansskatt skall icke erläggas av sjöman ombord på svenskt handelsfartyg i fart inom landet huvudsakligen i hamnar eller på floder, kanaler eller insjöar eller inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund (*inre fart*) utom i fall som avses i 7 § 2 mom. andra stycket.

Den som för redarens räkning tjänstgör som kontrollant under fartygs byggande eller biträder vid fartygets utrustning för att senare tillträda befattning på fartyget skall erlägga sjömansskatt för inkomsterna under kontrollant- eller utrustningstiden.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. Vid tillämpningen av lagen avses med bruttodräktighet det bruttodräktighetstal som anges i det mätbrev som gäller för fartyget.

5 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg**

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 §, 4 kap. 2 §, 6 kap. 3 §, 7 kap. 3, 5, 8, 8 b, 14 och 20 §§ lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 kap.****2 §**

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av

¹ Lagen omtryckt 1970: 933. Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 777.

² Senaste lydelse 1976: 1082.

¹ Lagen omtryckt 1978: 109.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

minst 100 *registerton* skola ha bevis att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt (fartcertifikat).

minst 100 skola ha bevis att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt (fartcertifikat).

Till passagerarfartyg hänföres fartyg som medför flera än tolv passagerare. Med passagerare avses varje person ombord utom befälhavaren, medlem av besättningen, annan som är anställd ombord eller eljest befinner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget samt barn som icke fyllt ett år.

Fartcertifikat fordras ej för fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

4 kap.**2 §**

Fartyg som befordrar gods eller passagerare och har en bruttodräktighet av minst 20 *registerton* skall på vardera sidan vara försett med lastmärken, som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget.

Fartyg som befordrar gods eller passagerare och har en bruttodräktighet av minst 20 skall på vardera sidan vara försett med lastmärken, som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget.

Lastmärken fastställas av sjöfartsverket.

Bestämmelsen i första stycket gäller icke lustfartyg.

6 kap.**3 §²**

Sjöfartsverket skall för varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *registerton*, som transporterar gods eller passagerare, fastställa den minsta besättning som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget används eller avses att användas (minimibesättning). På begäran skall minimibesättning också fastställas för ett fartyg som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från annan. Sjöfartsverket skall före ett beslut om minimibesättning samråda med organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Sjöfartsverket skall för varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, som transporterar gods eller passagerare, fastställa den minsta besättning som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget används eller avses att användas (minimibesättning). På begäran skall minimibesättning också fastställas för ett fartyg som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från annan. Sjöfartsverket skall före ett beslut om minimibesättning samråda med organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Regeringen eller den förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall besluta att minimibesättning skall fastställas även för andra fartyg än dem som avses i första stycket eller att det för sådana fartyg skall gälla de föreskrifter om bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter).

² Senaste lydelse 1979: 1107.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Från första stycket görs följande undantag.

1. Minimibesättning för fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare skall fastställas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, om inte regeringen bestämmer annat. Myndigheten skall före beslutet samråda med de organisationer som representerar de anställda inom myndigheten.

2. Sjöfartsverket och andra myndigheter som fastställer minimibesättning får meddela provisoriska beslut om minimibesättning utan att samråda med organisationerna. Ett sådant beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet.

7 kap.**3 §**

Fartyg, som bygges för svensk beställare, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget nyttjas till sjöfart.

Har utländskt fartyg blivit svenskt eller har svenskt fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt, äger sjöfartsverket besluta att sjövärdighetsbesiktning av fartyget skall äga rum, om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövligt.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla passagerarfartyg, oavsett minsta dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

Har utländskt fartyg blivit svenskt eller har svenskt fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100, bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt, äger sjöfartsverket besluta att sjövärdighetsbesiktning av fartyget skall äga rum, om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövligt.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla passagerarfartyg, oavsett minsta dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

5 §

Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fjortioåttio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om sjöfartsverket medger det, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Har fartyget icke sådan klass som nu nämnts eller är det äldre än tjugofyra år, bestämmer sjöfartsverket den tid, inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast tjugofyra och senast fjortioåttio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning. Har fartyg som är äldre än tjugofyra år högsta klass, må dock sjöfartsverket medgiva att den tid, inom vilken förnyad sjövärdighetsbesiktning skall äga rum, utsträcker till sextio månader, om synnerliga skäl föreligger.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100.

8 §³

Fartyg skall undergå mellanbesiktning inom tjugofyra månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning avseende fartygets radioinstallation skall dock ske minst en gång var tolfte månad.

Fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton får undergå mellanbesiktning inom trettiosex månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning, om sjöfartsverket medger det.

Fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 får undergå mellanbesiktning inom trettiosex månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning, om sjöfartsverket medger det.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 100.

8 b §⁴

Fartyg som nyttjas i internationell resa skall undergå årlig besiktning inom tolv eller, om sjöfartsverket medger det, femton månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning, mellanbesiktning eller årlig besiktning.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 registerton.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 500.

14 §

Fartyg skall undergå extra besiktning, när fartyget genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Om det med hänsyn till fartygs ålder, allmänna tillstånd eller omständigheterna i övrigt föreligger särskilda skäl, äger sjöfartsverket besluta att fartyget skall undergå extra besiktning även i annat fall än som avses i första stycket.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

20 §

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skola ha tillsynsbok.

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skola ha tillsynsbok.

³ Senaste lydelse 1981: 318.

⁴ Senaste lydelse 1981: 318.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Om tillsynsförrättning, om anmärkning som framkommit vid tillsynsförrättning och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen skall förrättningsmannen göra anteckning i tillsynsboken och lämna underrättelse till sjöfartsverket och fartygets redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. Vid tillämpningen av denna lag får bruttodräktigheten beräknad enligt reglerna i kungörelsen (1954: 550) angående skeppsmätning användas i den utsträckning som regeringen bestämmer.

6 Förslag till**Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)**

Härigenom föreskrivs att 2, 3, 6 och 16 §§ sjöarbetstidslagen (1970: 105) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §¹

Från lagens tillämpning undantages skeppstjänst som utföres av befälhavare, om utom denne minst tre personer är anställda på fartyget, maskinchef, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, främste styrman, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, föreståndare för ekonomiavdelning, om utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen,

läkare,

musiker,

den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,

medlem av redarens familj, om	medlem av redarens familj, om
fartygets bruttodräktighet understiger 500 registerton.	fartygets bruttodräktighet understiger 500.

Från lagens tillämpning undantages även skeppstjänst på fiskefartyg när det användes som sådant och fartyg som användes till verksamhet omedelbart förbunden med fiske.

räddningsfartyg när det användes som sådant,

lustfartyg.

Ytterligare undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagar sidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet.

¹ Senaste lydelse 1976: 586.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen får förordna, att denna lag ej skall gälla på staten tillhörigt fartyg. Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer även i övrigt medge undantag från tillämpningen av lagen.

3 §

I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller,

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning, för andra sysslor som har samband med sådant arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring,

dagman: sjöman vars skeppstjänst ej är indelad i vakter och som ej tillhör radio- eller ekonomipersonalen,

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

vecka: en fast period av sju på varandra följande dygn.

oavbruten gång: färdstätt som kännetecknas av att fartyget ej anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än 2 timmar vid något tillfälle.

lokalfart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 *registerton*, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång,

lokalfart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång,

närfart: fart, dock ej lokalfart, inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller med denna i sjöfartsförbindelse varande farvatten innanför linjen Trondheimsfjorden-Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest,

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

Fartyg anses under resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Hänsyn tages dock ej till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranledes av storm, sjöskada eller annan nödsituation.

Förordnande enligt 1 kap. 10 § tredje stycket lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Förordnande enligt 1 kap. 11 § tredje stycket lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Vid beräkning av arbetstid undantages, utom i fall som avses i 8 §, dels måltidsrast, dels annat uppehåll i skeppstjänsten, om sjömannen enligt förmåns besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppehållet och detta varar minst 1 timme.

6 §

På fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 *registerton*, får i närfart den ordinarie arbetstiden

På fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500, får i närfart den ordinarie arbetstiden för sjöman

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

för sjöman som avses i 5 § uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd när fartyget är till sjöss.

som avses i 5 § uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd när fartyget är till sjöss.

Under dygn då fartyget går från eller kommer till hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 8 timmar, om fartyget ligger i hamn minst halva dygnet. Är fartyget till sjöss eller annars under gång större delen av sådant dygn, får den arbetstid tillämpas som motsvarar arbetstiden enligt första stycket med den begränsningen att den ordinarie arbetstiden medan fartyget ligger i hamn ej får överstiga den tid som återstår när från 9 timmar dras den ordinarie arbetstid som sjömannen redan fullgjort under dygnet.

För sjöman som omfattas av första och andra styckena får den ordinarie arbetstiden under en fast period av två veckor ej överstiga 112 timmar.

Första – tredje styckena gäller ej sjöman som tillhör maskinpersonalen, om fartygets maskinstyrka överstiger 550 effektiva hästkrafter.

16 §

Befälhavare skall se till att ett exemplar av denna lag finns tillgängligt på fartyget, om detta har en bruttodräktighet av minst 25 *registerton*.

Befälhavare skall se till att ett exemplar av denna lag finns tillgängligt på fartyget, om detta har en bruttodräktighet av minst 25.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. Vid tillämpningen av lagen avses med bruttodräktighet det bruttodräktighetstal som anges i det mätbrev som gäller för fartyget.

7 Förslag till**Lag om ändring i förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen)**

Härigenom föreskrivs att 1, 12, 37 och 41 §§ förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Svensk sjöman, som är anställd å svenskt handelsfartyg med en *nettodräktighet* av 20 *registerton* eller mera, skall vara inskriven som sjöman i register hos arbetsmarknadsstyrelsen (sjömansregistret). Inskrivning må ock eljest ske av svensk sjöman, som visar eller gör

Svensk sjöman, som är anställd å svenskt handelsfartyg med en *bruttodräktighet* av 50 eller mera, skall vara inskriven som sjöman i register hos arbetsmarknadsstyrelsen (sjömansregistret). Inskrivning må ock eljest ske av svensk sjöman, som visar eller gör sannolikt att han

¹ Förordningen omtryckt 1979: 37.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

sannolikt att han är anställd eller skall vinna anställning å handelsfartyg.

är anställd eller skall vinna anställning å handelsfartyg.

Inskrivning skall ske hos mönstringsförrättare.

Arbetsmarknadsstyrelsen utser mönstringsförrättare inom riket efter samråd med sjöfartsverket. Mönstringsförrättare utom riket är svensk utlandsmyndighet som chefen för utrikesdepartementet utsett därtill. Förteckning över de orter där mönstringsförrättare finnes skall intagas i publikationen "Underrättelser för sjöfarande".

12 §

Sjöman, som tillträder befattning på svenskt handelsfartyg med en *nettodräktighet* av 20 registerton eller mera, skall påmönstras fartyget,

a) om fartyget går i utrikes fart,
b) om fartyget går i inrikes fart och är att hänföra till passagerarfartyg, såvida fartyget enligt gällande passagerarfartygscertifikat må nyttjas till passagerares befordran i kustfart eller vidsträcktare fart samt ej utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa.

Sjöman, som tillträder befattning på svenskt handelsfartyg med en *bruttodräktighet* av 50 eller mera, skall påmönstras fartyget,

a) om fartyget går i utrikes fart,
b) om fartyget går i inrikes fart och är att hänföra till passagerarfartyg, såvida fartyget enligt gällande passagerarfartygscertifikat må nyttjas till passagerares befordran i kustfart eller vidsträcktare fart samt ej utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa.

37 §

För svenskt handelsfartyg med en *nettodräktighet* av 20 registerton eller mera, för vilket sjömansrulla, som i 34 § sägs, ej utfärdas och vilket icke utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa, skall befälhavaren upprätta manskapsförteckning. Sådan förteckning skall innehålla uppgifter om fartyget samt dess redare, befälhavare och besättning. Av förteckningen skall framgå, att föreskrivna krav i fråga om *befälets* behörighet samt fordringarna enligt 6 kap. 1 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg i fråga om syn- och hörselförmåga *hos den, som nyttjas såsom utkiksman eller rorsman, äro* uppfyllda. Manskapsförteckning gäller under fartygets seglationstid, dock under högst ett år från upprättandet.

För svenskt handelsfartyg med en *bruttodräktighet* av 50 eller mera, för vilket sjömansrulla, som i 34 § sägs, ej utfärdas och vilket icke utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa, skall befälhavaren upprätta manskapsförteckning. Sådan förteckning skall innehålla uppgifter om fartyget samt dess redare, befälhavare och besättning. Av förteckningen skall framgå, att föreskrivna krav i fråga om *besättningens* behörighet samt fordringarna enligt 6 kap. 3 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg i fråga om *besättningens* syn- och hörselförmåga är uppfyllda. Manskapsförteckning gäller under fartygets seglationstid, dock under högst ett år från upprättandet.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Manskapsförteckning skall upprättas i två exemplar och godkännas av mönstringsförrättare. Ena exemplaret av förteckningen skall finnas ombord å fartyget och det andra förvaras vid sjömansregistret.

41 §

Svenskt handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera samt svenskt handelsfartyg där påmönstring skett enligt 13 § må icke tullklareras för avgång till utrikes ort, med mindre fartyget är försett med giltig sjömansrulla.

Svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av 50 eller mera samt svenskt handelsfartyg där påmönstring skett enligt 13 § må icke tullklareras för avgång till utrikes ort, med mindre fartyget är försett med giltig sjömansrulla.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. För fartyg vars dräktigheter enligt det mätbrev som gäller för fartyget har beräknats enligt kungörelsen (1954: 550) angående skeppsmätning gäller äldre bestämmelser.

8 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1977: 975) med tulltaxa**

Härigenom föreskrivs att 89 kap. lagen (1977: 975) med tulltaxa skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***89 kap.¹**

Fartygsskrov, ej färdigbyggda eller ej kompletta fartyg i sammansatt, i ej sammansatt eller i isärtaget skick samt kompletta fartyg i ej sammansatt eller i isärtaget skick skall tulltaxeras enligt nr 89.01 om de ej har huvudsaklig karaktär av fartyg av speciellt slag.

Till fartyg hörande och med dem inkommande tillbehör och inventarier tulltaxeras tillsammans med fartygen; för tillbehör och inventarier som föres i land för varaktigt ändamål från tullfria eller oförtullade fartyg, ävensom för sådana artiklar som förvärvats särskilt i utlandet och som inkommer med här tillverkade eller förut förtullade fartyg av tullbelagt slag, erlägges tull enligt vad i taxan annars föreskrives för varor av ifrågavarande slag, om ej generaltullstyrelsen med hänsyn till omständigheterna finner att tull ej bör utgå.

89.01 Fartyg, ej hänförliga till något av de följande numren i detta kapitel:

- A. krigsfartyg fri
- B. fiskefartyg fri
- C. lustfartyg 4,5 %

89.01 Fartyg, ej hänförliga till något av de följande numren i detta kapitel:

- A. krigsfartyg fri
- B. fiskefartyg fri
- C. lustfartyg 4,5 %

¹ Senaste lydelse 1981: 1087.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

D. andra slag:	D. andra slag:
1. av järn, med en bruttodräktighet av högst 70 ton 4,5 %	1. av järn, med en bruttodräktighet av högst 70 4,5 %
2. andra fri	2. andra fri
89.02 Fartyg speciellt konstruera- de för bogsering (bogserbå- tar) eller påskjutning av and- ra fartyg:	89.02 Fartyg speciellt konstruera- de för bogsering (bogserbå- tar) eller påskjutning av and- ra fartyg:
A. av järn, med en bruttodräktighet av högst 70 ton 4,5 %	A. av järn, med en bruttodräktighet av högst 70 4,5 %
B. andra fri	B. andra fri
89.03 Fyrskropp, flodsprutor, mudderverk av alla slag, ponton- kranar och andra fartyg i fråga om vilka förflyttningen är av underordnad betydelse i förhållande till deras huvuduppgift; flytdockor; flytande eller nedsänkbara borrhings- eller pro- duktionsplattformar fri	
89.04 Fartyg avsedda att upphuggas fri	
89.05 Annan flytande materiel än fartyg (t.ex. kassuner, bryggor, bojar och sjömärken) fri	

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. Vid tillämpningen av lagen avses med bruttodräktighet det bruttodräktighetstal som anges i det mätbrev som gäller för fartyget.

9 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1981:691) om socialavgifter

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § lagen (1981:691) om socialavgifter skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. Arbetsgivaravgifter

2 §

En arbetsgivare som sysselsätter sjömän skall på den ersättning som utgetts till sådana för varje år betala även *sjömanspensionsavgift* med 0,80 procent.

I fråga om sjömän skall sjukförsäkringsavgift och folkpensionsavgift beräknas efter de procentsatser som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, riksförsäkringsverket årligen fastställer. Procentsatserna skall utgöra den andel av

I fråga om sjömän skall sjukförsäkringsavgift och folkpensionsavgift beräknas efter de procentsatser som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, riksförsäkringsverket årligen fastställer. Procentsatserna skall utgöra den andel av

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

de i 1 § första stycket 1 och 2 angivna procentsatserna som svarar mot förhållandet mellan antalet svenska sjömän och hela antalet sjömän på svenska handelsfartyg i medeltal för den 31 oktober de tre år som närmast föregått det år då procentsatserna fastställs. Hänsyn skall därvid inte tas till fartyg med en bruttodräktighet understigande trehundra *registerton*. Procentsatserna beräknas med två decimaler.

de i 1 § första stycket 1 och 2 angivna procentsatserna som svarar mot förhållandet mellan antalet svenska sjömän och hela antalet sjömän på svenska handelsfartyg i medeltal för den 31 oktober de tre år som närmast föregått det år då procentsatserna fastställs. Hänsyn skall därvid inte tas till fartyg med en bruttodräktighet understigande 300. Procentsatserna beräknas med två decimaler.

Med sjöman avses i denna lag den som skall betala sjömansskatt enligt 1 § 1 mom. första stycket lagen (1958: 295) om sjömansskatt.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982 och tillämpas första gången i fråga om avgifter som avser utgiftsåret 1983. Vid tillämpningen av lagen avses med bruttodräktighet det bruttodräktighetstal som anges i det mätbrev som gäller för fartyget.

10 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1940: 176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1940: 176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg¹

dels att i 1 och 3 §§ ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen",
dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg *och svenska bogserfartyg äger Konungen*, i den mån det provas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av *Konungen* eller den *Konungen* därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350 *registerton*.

I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg *får regeringen*, i den mån det provas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av *regeringen* eller den *regeringen* därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.

¹ Senaste lydelse av 1 § 1957: 290.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget må villkor icke uppställas.

Utan hinder av förordnande, varom i första stycket sägs, skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren eller bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av *Konungen* eller den *Konungen* därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.

Utan hinder av förordnande, varom i första stycket sägs, skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren eller bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av *regeringen* eller den *regeringen* därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982.

11 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1960: 419) om förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker**

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1960: 419) om förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker

dels att i 5 § ordet "*Konungen*" skall bytas ut mot "*regeringen*",

dels att 1 § 1 mom. och 3 § 2 mom. skal ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

1 mom. Spritdrycker må icke med fartyg av mindre *nettodräktighet* än *femhundra ton* införas från internationellt eller utländskt område till svenskt territorialvatten.

Då särskilda omständigheter därtill föranleda, må *Konungen* beträffande fartyg av större *nettodräktighet*, än nu sagts, meddela motsvarande förbud att gälla i fråga om *införsel* till visst område av svenskt territorialvatten.

1 mom. Spritdrycker må icke med fartyg av mindre *bruttodräktighet* än *850* införas från internationellt eller utländskt område till svenskt territorialvatten.

Då särskilda omständigheter därtill föranleda, må *regeringen* beträffande fartyg av större *bruttodräktighet*, än nu sagts, meddela motsvarande förbud att gälla i fråga om *införsel* till visst område av svenskt territorialvatten.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

2 mom. Har chef för tull- eller kustbevakning med hänsyn till befarad olovlig införsel av spritdrycker funnit särskild tullbevakning böra anordnas å fartyg av mindre *nettodräktighet* än *femhundra ton*, vilket ankommer från eller avgår till utrikes ort, må, därest beslag ägt rum å drycker, vilka under resan medförts å fartyget, bevakningschefen kunna förordna, att kostnaden för bevakningen skall gäldas av fartygets ägare.

2 mom. Har chef för tull- eller kustbevakning med hänsyn till befarad olovlig införsel av spritdrycker funnit särskild tullbevakning böra anordnas å fartyg av mindre *bruttodräktighet* än *850*, vilket ankommer från eller avgår till utrikes ort, må, därest beslag ägt rum å drycker, vilka under resan medförts å fartyget, bevakningschefen kunna förordna, att kostnaden för bevakningen skall gäldas av fartygets ägare.

Kostnaden för bevakningen skall utgå efter gällande taxa för extra tullförrättningar samt gäldas i den ordning, som härutinnan är stadgat i fråga om ersättningsbelopp för sådan förrättning.

Denna lag träder i kraft den 18 juli 1982. Vid tillämpningen av lagen avses med bruttodräktighet det bruttodräktighetstal som anges i det mätbrev som gäller för fartyget.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1982-01-08

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om ändrade regler för angivande av fartygs dräktighet.

1 Inledning

Förenta nationernas Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisation (IMCO) antog den 23 juni 1969 en konvention om skeppsmätning med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler. Sverige undertecknade den 23 december 1969 konventionen med förbehåll för ratifikation. Regeringen beslöt den 23 november 1978 att genom proposition (prop. 1978/79: 37) föreslå riksdagen att godkänna konventionen. Riksdagen biföll förslaget (TU 1978/79: 14, rskr 1978/79: 165). Ratifikationen beslutades den 15 mars 1979 (SÖ 1979: 06) och ratifikationsinstrumentet deponerades hos IMCO den 11 maj 1979.

Sedan erforderligt antal stater med tillräckligt stor andel av världshandelstonnaget tillträtt konventionen kommer denna att träda i kraft den 18 juli 1982.

2 Föredragandens överväganden

För en närmare beskrivning av skeppsmättningsförfarandet enligt nuvarande regler och den nya konventionens innebörd vill jag hänvisa till prop. 1978/79: 37. Min företrädare angav då att det var nödvändigt att se över viss lagstiftning med hänsyn till den förändrade innebörden i begreppen bruttodräktighet och nettodräktighet. Härvid angavs också att sjöfartsverket erhållit uppdrag att se över i vilken utsträckning det fanns anledning att förändra gränser uttryckta i dräktigheter i de olika regelsystemen på sjöfartsområdet. Sjöfartsverket har efter sin genomgång funnit att en syste-

matisk författningsrevision inte är nödvändig utan att en eventuell omprövning kan ske fortlöpande i samband med tillämpningen av reglerna.

Jag vill komplettera den beskrivning av de nya reglerna som givits i prop. 1978/79: 37 med att man både inom sjöfartsverket och internationellt kommit fram till att nettodräktigheten sådan den bestäms enligt 1969 års konvention är oanvändbar som parameter. Anledningen härtill är att den är resultatet av en kompromiss som i vissa lägen medger redaren att efter eget skön variera fartygets nettodräktighet. Den enda parametern med anknytning till fartygs dräktighet bör således vara *bruttodräktigheten*. Jag kommer att ta upp effekterna av detta för varje nu aktuell författning särskilt. Övergång från netto- till bruttodräktighet som parameter i ett av de mest betydelsefulla sammanhangen, nämligen avgiftssättningen har redan skett den 1 januari 1982.

Art. 3 i konventionen stadgar bl. a. att konventionen är tillämplig på nya fartyg samt på existerande fartyg vilka undergår ombyggnad eller annan åtgärd som innebär väsentlig ändring av deras gällande bruttodräktighet. Vidare är konventionens regler tillämpliga på existerande fartyg om ägaren begär det och på alla existerande fartyg fr. o. m. tolfte året efter dagen för konventionens ikraftträdande, dvs. fr. o. m. den 18 juli 1994.

Såsom angavs i prop. 1978/79: 37 bil. 2 antog IMCO:s församling redan 1977 en resolution med vissa regler för genomförandet av konventionens föreskrifter. I november 1981 antog emellertid IMCO:s församling reviderade övergångsbestämmelser av i huvudsak följande innebörd.

På begäran av ägaren får administrationen medge att ett fartyg, som enligt konventionen skall mätas enligt 1969 års regler, vid tillämpningen av föreskrifter i gällande internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (f. n. SOLAS 1974 och SOLAS-protokollet 1978) får använda den bruttodräktighet som fartyget skulle ha fått enligt de regler som tillämpas före skeppsmättningskonventionens ikraftträdande. Denna övergångsregel skall inte tillämpas på fartyg som kölsträcks efter den 31 december 1985 med följande undantag:

a) När det gäller tillämpningen av kraven enligt regel 3 i kapitel IV angående radiotelegrafstation i SOLAS 1974 på fartyg som är kölsträckta före den 18 juli 1994 får administrationen fortsätta att utgå från den bruttodräktighet som fartyget skulle ha haft enligt de regler som gäller före skeppsmättningskonventionens ikraftträdande.

b) Vid tillämpningen av regler på lastfartyg vars bruttodräktighet är mindre än 1 600 registerton enligt nationella skeppsmättningsregler och som kölsträcks efter den 31 december 1985 får administrationen fortsätta att fram till den 18 juli 1994 utgå från den bruttodräktighet som fartyget skulle ha haft enligt de regler som gäller före skeppsmättningskonventionens ikraftträdande.

Art. 3 i skeppsmättningskonventionen och de därefter av IMCO:s församling antagna reglerna medför behov av övergångsbestämmelser i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

Såsom anmärktes i prop. 1978/79: 37 bygger redareansvarets begränsning i sjölagen (1891: 35 s. 1, lagen omtryckt 1975: 1289, ändrad senast 1981: 808) på 1957 års konvention i ämnet. Denna konvention ersattes år 1976 av en ny konvention, som ännu inte trätt i kraft. Den nya konventionen använder bruttodräktighetsbegreppet enligt 1969 års internationella skeppsmättningsregler till skillnad från 1957 års konvention och sjölagens bestämmelser, vars begränsningsregler bygger på den nuvarande nettodräktigheten utökad med det s. k. maskinavdraget. Sjölagsutredningen (Ju 1977: 16) har avgett delbetänkandet (SOU 1981: 8) Översyn av sjölagen i vari föreslås bl.a. att Sverige säger upp 1957 års begränsningskonvention och ratificerar 1976 års konvention i samma ämne. Med anledning härav föreslår utredningen erforderliga ändringar i sjölagen bl.a. beträffande dräktighetsbegreppet, dvs. övergång till bruttodräktighet enligt 1969 års internationella skeppsmättningsregler. Utredningen noterar att många befintliga fartyg även efter den 18 juli 1982 kan komma att vara försedda med mätbrev enligt äldre regler, men att detta inte torde vålla några större problem eftersom det nya skeppsmätningssystemet är så beskaffat att man utan större svårigheter kan räkna ut bruttodräktigheten enligt 1969 års regler med hjälp av fartygets ritningar. Beredning av betänkandet pågår inom justitiedepartementet. Enligt uppgift kommer förslag grundat på betänkandet inte att kunna läggas fram för behandling i riksdagen under vårsessionen 1982.

Eftersom Sverige f.n. är bundet av 1957 års begränsningskonvention är det inte möjligt att redan nu göra någon ändring av dräktighetsgränserna i sjölagens bestämmelser om redareansvarets begränsning. Uppsägningstiden för 1957 års konvention är ett år och det kan därför dröja till 1984 innan sjölagens regler om redareansvarets begränsning baseras på de nya skeppsmättningsreglerna. Detta medför att fartyg som är försedda med äldre mätbrev får sin ansvarsbegränsning beräknad efter brevets uppgifter om nettodräktighet och maskinavdrag. För nya fartyg som har mätbrev med dräktigheter enligt 1969 års regler kan det medföra svårigheter att räkna fram en äldre nettodräktighet och ett maskinavdrag. Från sjöfartsverket har dock upplysts att man schablonmässigt skulle kunna få fram fingerade äldre uppgifter även för dessa fartyg. I avvaktan på att den av sjölagsutredningen föreslagna ändringen kan träda i kraft föreslås endast ett förtydligande i lagtexten för att upplysa om att det äldre dräktighetsbegreppet avses.

Ett liknande problem föreligger beträffande lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (ändrad senast 1978: 134). Denna lag bygger på en konvention från 1969. Dess regler om begränsning av skadeståndsansvar utgår — liksom 1957 års konvention om redareansvarets begränsning och sjölagen — från nuvarande nettodräktighet ökad med maskinavdraget. Någon ändring av denna konvention i nu aktuellt avseende har inte skett. Sjölagsutredningen, som föreslagit vissa ändringar även i denna lag, har

alltså inte kunnat föreslå någon ändring av dräktighetsbegreppet. I föreliggande förslag upptas därför endast samma förtydligande som beträffande 235 § sjölagen.

Samma problem som beträffande lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss gäller även beträffande lagen (1973: 1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden (ändrad senast 1980: 613). Den sistnämnda lagen bygger på 1971 års konvention om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, numera i dess lydelse enligt ett ändringsprotokoll antaget år 1976. I konventionen hänvisas beträffande fartygs dräktighet till definitionen i den konvention som ligger till grund för lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Även i lagen om ersättning från den internationella oljeskadefonden bör enligt min mening därför införas ett förtydligande av innebörd att äldre bestämmelser gäller vid beräkning av fartygs dräktighet.

I ytterligare ett konventionsbundet sammanhang finns gräns angiven i nettodräktighet. Lagen (1960: 419) om förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker (ändrad senast 1978: 960) innehåller begränsande föreskrifter för fartyg med en nettodräktighet som är mindre än 500 registerton. Lagstiftningen bygger på en konvention (SÖ 1925: 36) angående motarbetande av smuggling av alkoholvaror antagen i Helsingfors år 1925. Anslutna till konventionen är, förutom Sverige, Danmark, Finland, Norge, Polen, Sovjetunionen, Förbundsrepubliken Tyskland och Tyska demokratiska republiken (ratifikation av dåvarande Tyska riket).

Sjöfartsverket har gjort den bedömningen att fartyg som nu har en nettodräktighet av 500 registerton genomsnittligt kommer att ha en bruttodräktighet av 850 enligt reglerna i 1969 års skeppsmättningskonvention. Jag anser därför att det är förenligt med förpliktelserna enligt 1925 års konvention att ersätta den nuvarande gränsen 500 nettoregisterton med en bruttodräktighet av 850.

Eftersom det är administrativt omöjligt att i samband med konventionens ikraftträdande räkna om samtliga existerande fartygs dräktigheter har till ett flertal lagar fogats övergångsbestämmelser av innebörd att det bruttodräktighetstal som anges i fartygets måtbrev skall gälla vid tillämpningen av lagen. Ett existerande fartyg med ett gällande äldre måtbrev kommer således att bedömas efter bruttodräktigheten beräknad enligt de äldre reglerna så länge detta måtbrev gäller.

Med hänsyn till att de upprättade lagförslagen endast utgör en nödvändig redaktionell konsekvens av Sveriges ratifikation av 1969 års skeppsmättningskonvention och konventionens ikraftträdande och lagstiftningen dessutom är av enkel beskaffenhet anser jag inte att lagrådets yttrande behöver inhämtas.

3 Specialmotivering

3.1 Sjölagen

Förutom i 235 § med bestämmelser om redareansvarets begränsning, som jag redogjort för i det föregående, förekommer i sjölagen vissa andra gränser uttryckta i dräktighetstal. De dispositiva reglerna om liggetid och ersättning för överliggetid (81 och 86 §§) utgår från fartygens nettodräktighet och avgränsningen av skyldigheten att föra skeppsdagbok (296 §) uttrycks i bruttodräktighet.

81 och 86 §§

Bestämmelserna om liggetid och ersättning för överliggetid har mycket gammalt ursprung och har i princip inte ändrats sedan 1930-talet. Från skeppsklarerarhåll har upplysts att man i vart fall under de senaste decennierna inte haft anledning att tillämpa reglerna. Parterna i sjöfraktavtalet träffar alltid överenskommelse i detta avseende. F.ö. lämnar även de dispositiva reglerna öppet hur liggetid och ersättning för överliggetid skall beräknas för fartyg med en nettodräktighet som överstiger 400 registerton. Det kan med fog göras gällande att bestämmelserna om ersättning för överliggetid i 86 § numera blivit obsoleta, bl. a. med hänsyn till de låga beloppen som där föreskrivs.

Sjölagsutredningen (Ju 1977: 16) har i tilläggsdirektiv fått i uppdrag att se över även 5 kap. och kommer därvid att klarlägga om det är nödvändigt att behålla bestämmelser om liggetid och föreslå den utformning reglerna i sådant fall bör ha. Trots detta anser jag att det finns skäl att redan nu upphäva de ekonomiskt betydelselösa särbestämmelserna om ersättning för överliggetid för fartyg under 400 nettoregisterton. Bestämmelserna i 81 § om liggetid har f.n. enhetlig nordisk utformning. Jag har därför samrått med de övriga nordiska länderna om nu föreslagen ändring av denna paragraf. Förslaget innebär en övergång från nettodräktighet till bruttodräktighet, varvid siffrorna ändrats så att de olika värdena genomsnittligt motsvarar varandra.

235 §

Som jag redogjort för i den allmänna motiveringen har denna bestämmelse om redareansvarets begränsning endast kunnat förse med förtydligande om att det äldre dräktighetsbegreppet avses.

296 §

Skyldigheten att föra skeppsdagbok är knuten till fartygets bruttodräktighet. För handelsfartyg är gränsen 20 registerton och för fiskefartyg 80 registerton. Eftersom det nya bruttodräktighetsbegreppet konstruerats så att det genomsnittligt stämmer överens med det nuvarande anser jag inte

att det finns skäl att ompröva dräktighetsnivån. Jag föreslår alltså att endast den nuvarande bruttodräktighetsgränsen byts ut mot motsvarande begrepp enligt 1969 års regler.

3.2 Lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Som jag anfört i den allmänna motiveringen kan man på grund av innehållet i konventionen inte nu ändra lagens dräktighetsbegrepp. Ett förtydligande om att äldre regler gäller föreslås i 1 §.

3.3 Lagen om ersättning från den internationella oljeskadefonden

Som jag anfört i den allmänna motiveringen föreslås här ett förtydligande av samma skäl som under 3.2.

3.4 Lagen (1958: 295) om sjömansskatt (ändrad senast 1981: 1004)

Gränsen för lagens tillämplighet är satt vid en bruttodräktighet av minst 100 registerton. Bruttodräktigheten skall härvid anses vara det bruttodräktighetstal som anges i fartygets mätbrev.

3.5 Lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (lagen omtryckt 1978: 109, ändrad senast 1981: 318)

Lagen om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen) innehåller ett flertal bestämmelser med anknytning till fartygs bruttodräktighet. Sjösäkerhetslagens regler bygger i stor utsträckning på internationella konventioner. Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen har IMCO i november 1981 antagit en resolution om nya övergångsbestämmelser till skeppsmätningsskonventionen. Den närmare innebörden av dessa framgår av den allmänna motiveringen. Övergångsbestämmelserna till konventionen gör det nödvändigt att införa särskilda övergångsbestämmelser även i lagen om säkerheten på fartyg. I övrigt finns ingen anledning att ändra de siffror på bruttodräktigheten som upptas i de olika paragraferna.

3.6 Sjöarbetstidslagen (1970: 105, ändrad senast 1980: 207)

Fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 registerton enligt nuvarande regler och som går i s. k. lokalfart omfattas inte av lagstiftningen. Även andra bestämmelser i lagen är knutna till bruttodräktighet. Inte heller beträffande sjöarbetstidslagen finns det anledning att ändra nuvarande siffror i samband med att det äldre bruttodräktighetsbegreppet byts ut mot 1969 års bruttodräktighet. Av skäl som redovisats i den allmänna motiveringen bör bruttodräktigheten vid tillämpningen av lagen anses vara det bruttodräktighetstal som anges i fartygets mätbrev.

3.7 Förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen) (förordningen omtryckt 1979: 37, ändrad senast 1981: 202)

Mönstringsförordningen är tillämplig på handelsfartyg med en netto-dräktighet av 20 registerton eller mera. Ytterligare föreskrifter i förordningen är knutna till samma dräktighetstal.

Som jag tidigare anfört bör nuvarande nettodräktighet i samband med konventionens ikraftträdande ersättas av bruttodräktighet enligt 1969 års regler i konventionen. Mönstringsutredningen (K 1979: 02) har i principbetänkandet (Ds K 1980: 13) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän förordat en övergång från 20 nettoregisterton till en bruttodräktighet av 20 registerton. Utredningen har härvid anfört såsom skäl att sjösäkerhetslagen och den behörighetsförordning som grundas på lagen innehåller gränser vid 20 bruttoregisterton. Förslag på grundval av mönstringsutredningens betänkande har lagts fram för riksdagen.

För egen del gör jag följande bedömning. Det finns ingen anledning att i detta sammanhang ta upp frågan om en utvidgning av mönstringsskyldigheten. Jag föreslår därför att den nuvarande gränsen vid 20 nettoregisterton ersätts med en gräns vid en bruttodräktighet av 50 enligt det måtbrev som gäller för fartyget. Enligt sjöfartsverket motsvarar dessa två värden genomsnittligt varandra. För att inte komplicera den nuvarande mönstringsadministrationen förordar jag en övergångsbestämmelse av innebörd att nuvarande regler med anknytning till nettodräktigheten skall tillämpas för fartyg med måtbrev enligt nu gällande skeppsmättningsregler. — Vidare upptar förslaget redaktionella ändringar i 37 § till följd av att förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg, till vilken hänvisas, har ändrats.

3.8 Lagen (1977: 975) med tulltaxa (ändrad senast 1981: 1087)

I tulltaxan finns upptagen en gräns för tullplikt vid 70 bruttoregisterton. En övergång till bruttodräktighet enligt de nya skeppsmättningsreglerna med oförändrade siffror torde inte vålla något problem.

3.9 Lagen (1981: 691) om socialavgifter

I 2 kap. 2 § lagen om socialavgifter finns särskilda bestämmelser om sociala avgifter för sjömän. I föreskriften finns upptagen en gräns vid 300 bruttoregisterton. Jag anser inte att en förändring av bruttodräktighetsbegreppet har någon betydelse i detta sammanhang.

3.10 Lagen (1940: 176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg (ändrad senast 1957: 290)

Lagen med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg ingår i beredskapslagstiftningen och är således inte f. n. i tillämpning. Lagen ger regeringen möjlighet att föreskriva att trafik med svenska fartyg med en bruttodräktighet som inte understiger 350 registerton inte får ske utan tillstånd. Enligt min mening saknar det i detta sammanhang betydelse med en övergång från äldre bruttodräktighetsbegrepp till nytt. Vidare anpassas texten redaktionellt till nu gällande regler för registreringsplikt.

3.11 Lagen om förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker

Som jag anført i den allmänna motiveringen är det väl förenligt med konventionen att göra den ändringen i lagen om förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker att ersätta nuvarande nettodräktighet med bruttodräktighet enligt 1969 års regler.

4 De upprättade lagförslagen

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

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
3. lag om ändring i lagen (1973: 1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden,
4. lag om ändring i lagen (1958: 295) om sjömansskatt,
5. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
6. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105),
7. lag om ändring i förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen),
8. lag om ändring i lagen (1977: 975) med tulltaxa,
9. lag om ändring i lagen (1981: 691) om socialavgifter,
10. lag om ändring i lagen (1940: 176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,
11. lag om ändring i lagen (1960: 419) med förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker.

De under 1, 2 och 3 angivna förslagen har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet, det under 4 angivna förslaget i samråd med chefen för budgetdepartementet, de under 8, 10 och 11 angivna förslagen i samråd med chefen för handelsdepartementet och det under 9 angivna förslaget i samråd med chefen för socialdepartementet.

5 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att antaga inom kommunikationsdepartementet upprättade förslagen till

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
3. lag om ändring i lagen (1978: 1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden,
4. lag om ändring i lagen (1958: 295) om sjömansskatt,
5. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
6. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105),
7. lag om ändring i förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen),
8. lag om ändring i lagen (1977: 975) med tulltaxa,
9. lag om ändring i lagen (1981: 691) om socialavgifter,
10. lag om ändring i lagen (1940: 176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,
11. lag om ändring i lagen (1960: 419) med förbud i vissa fall mot införsel av spritdrycker.

6 Beslut

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

