



Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen. Lagändringarna innebär bl.a. att dokumentationskontroll blir en ny tillsynsförrättning, att kravet på tillsynsbok avskaffas, att Transportstyrelsen får överlåta uppgiften att utfärda och förnya certifikat till en fysisk eller juridisk person och att kravet på fartcertifikat ska bestämmas av fartygets längd i stället för av bruttodräktigheten. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2017.

Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Vid riksdagens beslut ska därför 10 kap. 6 § regeringsformen tillämpas, dvs. beslutet måste fattas med minst tre fjärdedels majoritet av de röstande, och mer än hälften av riksdagens ledamöter måste rösta för det.

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:135 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	5
Förändrat tillsynssystem för nationella fartyg	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	13
Propositionen	13
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Förändrat tillsynssystem för nationella fartyg

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:135.

Stockholm den 30 mars 2017

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S) och Jörgen Andersson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2016/17:135 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg. Till grund för propositionen ligger en framställan från Transportstyrelsen som inkom den 1 juni 2015 med kompletteringar den 8 oktober 2015 och den 9 september 2016. Framställan avser ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och har remissbehandlats. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande och har följt Lagrådets synpunkter. I förhållande till lagrådsremissen föreslås ett senare datum för ikraftträdande.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen in frågor som handlar om tillsyn över det lite mindre fartygstonnaget. Lagförslagen innebär bl.a. att det för vissa fartyg införs en ny form av tillsynsförrättning – dokumentationskontroll – som utgår från krav på egenkontroll. Det finns dessutom lagförslag som innebär att ett av kriterierna för att avgöra om ett handelsfartyg ska ha ett s.k. fartcertifikat eller inte ändras från bruttodräktighet 20 till en skrovlängd av minst 15 meter. För fritidsfartyg är ändringen från bruttodräktighet 100 till 24 meter. Bruttodräktighet är ett volymmått på fartyg, och fartcertifikat är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt. Det finns också ett förslag om att mindre brister inte ska hindra utfärdande av vissa certifikat.

Regeringen föreslår också att Transportstyrelsen ska få överlåta uppgifter att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart till en fysisk eller juridisk person. Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2017.

Utskottets överväganden

Förändrat tillsynssystem för nationella fartyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen. Lagändringarna innebär bl.a. att dokumentationskontroll blir en ny tillsynsförrättning, att kravet på tillsynsbok avskaffas, att Transportstyrelsen får överlåta uppgiften att utfärda och förnya certifikat till en fysisk eller juridisk person och att kravet på fartcertifikat ska bestämmas av fartygets längd i stället för av bruttodräktigheten.

Gällande rätt

Fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL, innehåller bestämmelser om säkerheten till sjöss. Det handlar om krav på fartyg och deras bemanning, om arbetsmiljön på fartyg och om tillsyn. Lagen kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förkortad FSF, och föreskrifter på myndighetsnivå. Det är i huvudsak Transportstyrelsen som utfärdar föreskrifter, bl.a. om hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd samt om tillsynsförrättningar.

FSL omfattar alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium och svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagens tillämpningsområde är oberoende av ett fartygs storlek och användning. Den svenska lagstiftningen har i stora drag utformats för att överensstämma med internationella konventioner och andra mellanstatliga avtal som Sverige har tillträtt. Dessutom anpassas den fortlöpande för att genomföra EU-direktiv och för att inte strida mot EU-förordningar.

Sjövärdighet, certifikat och dokument

Vilka krav som ställs för att ett fartyg ska vara sjövärdigt, dvs. hur det ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd, beror på vilken typ av fartyg det är fråga om, fartygets storlek och i vilka fartområden fartyget går. Ett fartygs storlek uttrycks i bruttodräktighet eller i längdmått. Fartområden är en geografisk indelning av Sveriges sjöterritorium, där t.ex. fartområde E utgör skyddade farvatten nära land och fartområde A utgör området längst från land.

Ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter. Certifikat utfärdas som bevis på att ett fartyg har uppfyllt de gällande kraven på sjösäkerhet. Certifikat utfärdas vid en inledande certifiering när fartyget är nybyggt, vid en mellanliggande eller årlig påteckning under certifikatets

giltighetstid och vid förnyelse av certifikatet när giltighetstiden har gått ut, oftast fem år efter utfärdandet. Ett certifikat ska förklaras ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och brister inte har avhjälpts eller om fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

I lagen specificeras olika slag av certifikat och när sådana krävs. De grundläggande nationella säkerhetscertifikaten är fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat, fribordscertifikat och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Till den kategorin hör också kravet på att rederier i vissa fall ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Därutöver finns ett betydande antal certifikat som utfärdas som bevis på att ett fartyg uppfyller de krav som föreskrivs i internationella konventioner. Kraven på vilka certifikat ett fartyg ska ha beror på vilken typ av fartyg det är fråga om och i vilka fartområden fartyget går.

Tillsyn

Tillsyn enligt FSL och enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen utövas i huvudsak av Transportstyrelsen vid tillsynsförrättningar, dvs. besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller och rederikontroller. Besiktningar görs i huvudsak enligt en uppgjord plan och krävs för utfärdande av certifikat. Inspektioner görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat. Inspektion av utländska fartyg sker genom s.k. hamnstatskontroll. Härutöver görs s.k. värdstatsbesiktningar på roropassagerarfartyg och höghastighetsfartyg som går i regelbunden trafik mellan två medlemsländer. Transportstyrelsen genomför drygt 4 000 tillsynsförrättningar per år. Verksamheten finansieras genom de avgifter som myndigheten tar ut av redaren eller fartygets ägare.

Certifikat giltiga i högst fem år utfärdas för de fartyg som omfattas av krav på certifikat. Fartygen kontrolleras sedan genom besiktningar med periodiska intervall beroende på fartygstyp och användningsområde. Passagerarfartyg i fartområde A–D har årlig tillsyn. Såväl inspektioner som besiktningar utförs ombord på fartyget. För vissa fartyg och rederier tillämpas dock en modell med s.k. systemtillsyn där dokumentation av egenkontroll ligger till grund för tillsynen.

Svenska passagerarfartyg och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 ska ha en tillsynsbok. För fritidsfartyg gäller dock att de ska ha en tillsynsbok endast om bruttodräktigheten är minst 100. Tillsynsboken ska innehålla uppgifter om fartygets tekniska och operativa status, och den ska finnas ombord och hållas tillgänglig vid tillsynsförrättningar.

Överlåtelse av uppdrag till organisationer

Enligt FSL får Transportstyrelsen överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Därutöver får regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen, ge i uppdrag åt någon

annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

I samband med genomförandet av direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart infördes möjligheten för Transportstyrelsen att överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. I praktiken är erkända organisationer och erkända klassificeringssällskap samma organisationer.

Inskränkningar i rätten att använda ett fartyg

Transportstyrelsen får – och ska i vissa fall – förbjuda ett fartygs vidare resa genom att meddela ett s.k. nyttjandeförbud. Nyttjandeförbud kan meddelas i förhållande till svenska och utländska fartyg av säkerhetskänslighet. Genom FSL regleras möjligheten att meddela nyttjandeförbud när fartyget saknar vissa dokument ombord, bl.a. certifikat.

Propositionen

Dokumentationskontroll blir en ny tillsynsförrättning

Alla fartyg ska uppfylla FSL:s grundläggande krav på sjövärdighet. Kraven på certifikat av olika slag är kopplade till storlek (bruttodräktighet eller längd) och i viss utsträckning användningssätt. Även om tillsyn i princip ska utövas över alla fartyg som omfattas av lagen framgår det i propositionen att det i praktiken är endast certifikatpliktiga fartyg som blir föremål för periodisk tillsyn. Det betyder att ca 5 000 fartyg i storlek upp till bruttodräktighet 20 inte besiktigas inom ramen för tillsynssystemet. Regeringen framhåller att det inte är försvarbart att det i praktiken inte utövas någon tillsyn över dessa fartyg. Samtidigt pekar regeringen på att det nuvarande tillsynssystemet är resurskrävande för myndigheten bl.a. på grund av det betydande antal besök som måste utföras på tillsynsobjekten.

Regeringen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får utfärda föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt FSL eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. De nuvarande tillsynsförrättningarna kompletteras enligt förslaget med en ny förrättning – dokumentationskontroll – som ska göras av fartyg som omfattas av skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva egenkontroll. Vid en dokumentationskontroll ska tillsynsmyndigheten pröva om ett fartyg motsvarar kraven med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt FSL eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. Syftet med de föreslagna kompletteringarna i lagen är primärt att skapa den legala grunden för tillsynsmyndigheten att anpassa utförandet av tillsynen till vad som är ändamålsenligt för olika fartygs- och verksamhetssegment.

Regeringen bedömer att den närmare innebörden av förrättningen – vilka fartygskategorier som ska omfattas, kraven på egenkontroll, vilka typer av faktiska besiktningar som kan ersättas med dokumentationskontroll m.m. – lämpligen regleras genom myndighetsföreskrifter.

Förbud mot resa

Ett fartygs resa får förbjudas om det saknar ett certifikat som det ska ha ombord. Den föreslagna tillsynsförrättningen dokumentationskontroll innebär att Transportstyrelsen kontrollerar att fartygets ägare eller redare rapporterar egenkontrollen. Avsikten är att rapporteringen ska göras genom en självdeklaration. Även om dokumentationskontrollen inte är en fysisk kontroll ombord på fartyget kan även dessa fartyg bli föremål för tillsyn i form av inspektioner. Från den utgångspunkten är det viktigt att självdeklarationen, eller motsvarande handling som Transportstyrelsen föreskriver om, finns ombord.

Regeringen föreslår därför att möjligheten att förbjuda ett fartygs resa utvidgas till att omfatta även andra handlingar än certifikat som fartyget ska ha enligt FSL eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Straffansvar för oriktiga uppgifter i fartygsdokumentationen

Egenkontrollen ska resultera i handlingar som verksamhetsutövaren i första hand själv tar fram, bl.a. en självdeklaration. Enligt 8 kap. 3 § 12 FSL är det förenat med bötesstraff att uppsåtligt eller av oaktsamhet lämna oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet. Det är regeringens uppfattning att straffsanktionen i 8 kap. 3 § 12 är tillräcklig.

Regeringen gör därför bedömningen att det inte behövs någon särskild straffsanktion knuten till dokumentationskontrollen.

Kravet på tillsynsbok avskaffas

Syftet med tillsynsboken är att den ska ge en fullständig upplysning om fartyget från tillsynsynpunkt. Med modern teknik har dock uppgifter och information om fartyg till stor del överförts till andra handlingar och tillsynsmyndighetens digitala tillsynssystem. Regeringen framhåller att tillsynsboken med tiden har blivit marginaliserad och inte längre fyller någon självständig funktion.

Regeringen föreslår därför att kravet på tillsynsbok slopas. Rätten att ta del av innehållet i tillsynsboken för den som behöver det för att kunna ta till vara sin rätt ska i stället avse innehållet i de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget.

Överlåtelse av tillsynsuppgifter

I vissa av de internationella konventionerna finns regler som medger att tillsynsuppgifter och utfärdandet av certifikat överläts dels till klassificeringssällskap, dels till erkända organisationer. Överlåtelsemöjligheterna till någon annan än en erkänd organisation är dock begränsade enligt det internationella regelverket. Transportstyrelsen får ge i uppdrag åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya ett certifikat men med begränsningen att det endast avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning.

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska få överlåta till en fysisk eller juridisk person, som inte är en erkänd organisation, att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen. Ett beslut om överlåtelse får enligt förslaget förenas med villkor för utförande av uppgifterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få utfärda föreskrifter om vilka krav som ska uppfyllas för att överlåtelse ska få ske.

Regeringens förslag innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till en privat aktör. Enligt regeringsformen (12 kap. 4 § andra stycket) måste ett sådant överlämnande ha stöd i lag. När det gäller möjligheten att överlämna förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ finns det bestämmelser i 10 kap. 8 § regeringsformen. Eftersom regeringens förslag innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas även till ett utländskt organ bör riksdagens beslut därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Bemyndigande om dokumentation ombord

I propositionen framhålls att skyldigheten att medföra viss dokumentation som har utfärdats för fartyget i vissa fall kan framstå som omotiverad, t.ex. på grund av fartygets ringa storlek.

Regeringen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får bemyndigande att för vissa fartyg utfärda föreskrifter om eller besluta om undantag i enskilda fall från skyldigheten att ombord på fartyget medföra, och vid tillsynsförrättning hålla tillgängliga, certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget. Regeringen förtydligar att bemyndigandet inte gäller kravet på att ombord medföra en kopia av rederiets dokument om säkerhetsorganisation.

Certifikatsplikt utifrån längdmått

Att fastställa ett fartygs bruttodräktighet är ett sätt att beskriva fartygets storlek utifrån dess volym. Internationella regelverk baseras dock i stor utsträckning på längdgränser angivna i meter.

Regeringen föreslår därför att kravet på fartcertifikat ska bestämmas av fartygets längd i stället för av bruttodräktigheten. Den nuvarande gränsen på en bruttodräktighet av minst 20 ersätts av att fartygets skrov ska ha en största längd av minst 15 meter, och bruttodräktigheten minst 100 för fritidsfartyg ersätts av att fartygets skrov ska överstiga 24 meter. På samma sätt ska kravet för att fastställa minsta tillåtna fribord ändras från en bruttodräktighet på minst 20 till ett skrov med en största längd av minst 15 meter.

Möjlighet att utfärda nationella certifikat trots vissa brister

Av propositionen framgår att närmare tre av fyra fartyg uppvisar brister i något avseende vid besiktningar för utfärdande av nationella certifikat. Många av bristerna har inte någon nämnvärd påverkan på fartygets sjövärdighet.

Regeringen föreslår därför att brister som till antal och omfattning är begränsade och inte påverkar fartygets sjövärdighet inte ska vara hinder för att utfärda ett fartcertifikat eller ett nationellt passagerarfartygscertifikat. Certifikatet ska i sådana fall förenas med föreläggande för fartygets ägare eller redare att avhjälpa bristerna. Ett certifikat ska förklaras ogiltigt om bristerna inte har avhjälpats.

Krav på dokumentation om godkänd säkerhetsorganisation

Enligt 6 kap. 3 § första stycket 1 FSL ska ett fartygs resa förbjudas om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen föreslår att bestämmelsen om att ett fartygs resa ska förbjudas om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation förtydligas för att klargöra att detta endast gäller när det finns ett sådant krav i lagen eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Avgifter

Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning täcks i huvudsak med avgifter. Den normala ordningen är att avgiften ska svara mot den kostnad som den offentliga verksamheten medför.

Regeringen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får utfärda föreskrifter om avgifter till staten för handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften till någon annan än en erkänd organisation att utfärda eller förnya certifikat för fartyg och för uppföljning av sådana överlåtelser.

Det nuvarande avgiftsbemyndigandet i 7 kap. 6 § FSL förtydligas enligt förslaget så att det klart framgår att bemyndigandet omfattar tillsynen av såväl arbetsmiljön som arbets- och levnadsförhållandena ombord på fartyg.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juni 2017. För fartyg som vid ikraftträdandet inte omfattas av krav på fart- eller

fribordscertifikat, men som blir certifikatspliktiga genom ändringarna, ska de äldre föreskrifterna om bruttodräktighet för sådana certifikat gälla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att fartygssäkerhetslagen (FSL) gäller som huvudregel för alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används för sjöfart utanför sjöterritoriet. Alla fartyg ska uppfylla det grundläggande kravet på sjövärdighet, men kraven på certifikat av olika slag är kopplade till storlek och i viss utsträckning till användningssätt. Även om tillsyn i princip ska utövas över alla fartyg som omfattas av lagen är det i praktiken endast certifikatspliktiga fartyg som blir föremål för periodisk tillsyn. Det betyder att ca 5 000 fartyg i storlek upp till 20 brutto i dag inte besiktigas inom ramen för tillsynssystemet. Utskottet noterar i sammanhanget att Statens haverikommission utifrån flera olycksutredningar av fartyg med en bruttodräktighet under 20 har lämnat rekommendationer som handlar om behovet av att skapa ett sammanhållet och anpassat regelverk, att ett tillsynssystem införs och att det informeras och arbetas attitydpåverkande.

Nuvarande ordning där det i praktiken inte utövas någon tillsyn över de fartyg som inte är certifikatspliktiga är enligt utskottets mening inte tillfredsställande. En förklaring till denna ordning är att det nuvarande regelverket är omodernt, svårtillgängligt, ofullständigt och därmed i behov av modernisering. Enligt utskottets bedömning finns det för de storleksmässigt minsta fartygen som används i yrkesmässig verksamhet och som inte omfattas av krav på certifikat ett tydligt behov av en sammanhållen och konsoliderad reglering som på ett klart och överskådligt sätt anger de krav som är nödvändiga för att upprätthålla såväl en godtagbar sjösäkerhet som sunda konkurrensvillkor för den svenska sjöfartsnäringen i allmänhet. Utskottet välkomnar därför att det vid Transportstyrelsen pågår ett arbete för att införa ett sammanhållet nationellt regelverk med en tydlig struktur som ska förenkla tillämpningen och gälla för svenska fartyg som används yrkesmässigt och för de större fritidsfartygen.

Utskottet anser att det är viktigt att skapa den legala grunden för tillsynsmyndigheten att anpassa utförandet av tillsynen till vad som är ändamålsenligt för olika fartygssegment. Det nuvarande tillsynssystemet är resurskrävande för Transportstyrelsen på grund av det betydande antal besök som måste utföras på respektive tillsynsobjekt. Utskottet finner att det nuvarande tillsynssystemet saknar den flexibilitet som behövs för att anpassa systemet till de fartyg som kommer att omfattas av ett moderniserat regelverk. Utskottet välkomnar därför införandet av dokumentationskontroll som en ny tillsynsförrättning.

Utskottet vill betona att de föreslagna ändringarna i FSL är en del i en större förändring för sjöfartsnäringen som ska ge ökad flexibilitet och ett incitament till utveckling. Utskottet ser positivt på att regeringens förslag innebär att antalet fartyg som omfattas av en heltäckande kravbild kommer att öka

kraftigt. Tillsynen kommer att breddas till att omfatta även de fartyg som inte är certifikatspliktiga, vilket enligt utskottets bedömning bör främja en sund konkurrenssituation och minska risken för olyckor. De fartyg som i dag inte är föremål för periodisk tillsyn kommer att bli föremål för tillsyn med femåriga intervall. Den periodiska tillsynen kommer i normalfallet att genomföras genom att Transportstyrelsen kontrollerar den dokumentation som ska visa utfallet av redarnas egenkontroll av fartygen. Utskottet delar regeringens bedömning att det är av stor vikt att Transportstyrelsen är tydlig både i regelverket och i informationen till fartygsägarna om vad som krävs för egenkontrollen och hur dokumentationen ska gå till.

Utskottet ser positivt på förslaget om att avskaffa kravet på tillsynsbok. Utskottet konstaterar i sammanhanget att relevant information till stor del har överförs till andra handlingar och digitala tillsynssystem.

Utskottet är vidare positivt till att Transportstyrelsen ska få överlåta uppgiften att utfärda och förnya certifikat till en fysisk eller juridisk person som inte är en erkänd organisation. Förslaget bör leda till ökad flexibilitet och tillgänglighet till tillsynsverksamhet för svenska rederier. I sammanhanget vill utskottet påminna om att trafikutskottet i mars 2015 färdigställde en uppföljning av svensk sjöfarts konkurrenskraft (2014/15:RFR9). I uppföljningen ingick bl.a. frågor om tillsyn och delegering av vissa tillsynsuppgifter. I uppföljningen välkomnades Transportstyrelsens projekt med att utreda vilka uppgifter som skulle kunna delegeras till klassificeringssällskapen. Det framfördes att en administrativt mindre betungande tillsyn och lägre kostnader skulle förbättra förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet under svensk flagg.

Utskottet vill slutligen framhålla att regeringens förslag om en övergång från volymmått till längdmått medför en ökad harmonisering i förhållande till internationell reglering och kommer att underlätta tillämpningen av internationella standarder och regelverk. Det är också betydligt lättare att mäta skrovlängden hos ett fartyg än att beräkna och fastställa dess bruttodräktighet.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag om ändringar i fartygssäkerhetslagen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2016/17:135 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i
fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 5 kap. 29 § ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 5 kap. 29 § ska utgå,
dels att 2 kap. 3 §, 3 kap. 1 och 4 §§, 5 kap. 4, 30 och 31 §§, 6 kap. 2
 och 3 §§, 7 kap. 6, 9 och 11 §§ och 8 kap. 3 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas tre nya paragrafer, 5 kap. 4 a § och 7 kap. 11 b
 och 11 c §§, och närmast före 5 kap. 4 a och 30 §§ nya rubriker av föl-
 jande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 §¹

Ett fartyg *skall* ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat *skall* visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Certifikatet får innehålla särskilda villkor.

Ett fartyg *ska* ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som *har* meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat *ska* visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Certifikatet får innehålla särskilda villkor.

Brister som till antal och omfattning är begränsade och inte påverkar fartygets sjövärdighet, ska inte utgöra hinder för att utfärda ett fartcertifikat eller ett nationellt passagerarfartygscertifikat. Om ett certifikat utfärdas i ett sådant fall, ska fartygets ägare eller redare föreläggas att inom viss tid avhjälpa bristerna.

Certifikat utfärdas av Transportstyrelsen, *om regeringen inte föreskriver något annat.*

Certifikat utfärdas av Transportstyrelsen *eller den myndighet som regeringen annars bestämmer.*

Transportstyrelsen *skall* förklara ett certifikat ogiltigt om

Transportstyrelsen *ska* förklara ett certifikat ogiltigt om

1. förhållandena inte *längre* motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälppts, eller

1. förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälppts, eller

2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

¹ Senaste lydelse 2008:1378.

3 kap.1 §²

Ett svenskt fartyg som har *en bruttodräktighet av minst 20* eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om *bruttodräktigheten är minst 100*.

Ett svenskt fartyg som har *ett skrov med en största längd av minst 15 meter* eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om *den största längden hos skrovet överstiger 24 meter*.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används utslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

4 §³

För ett fartyg som har *en bruttodräktighet av minst 20* och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *skall* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

För ett fartyg som har *ett skrov med en största längd av minst 15 meter* och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *ska* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

5 kap.

4 §

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller.

Besiktningar och rederikontroller *görs* enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, *kan* en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner *görs* när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. Värdstatskontroller görs

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som *dokumentationskontroller*, besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller.

Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller *ska göras* enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, *får* en *dokumentationskontroll*, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner *ska göras* när en tillsyns-

² Senaste lydelse 2013:986.

³ Senaste lydelse 2008:1378.

vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.

myndighet finner att det är motiverat. Världstatskontroller görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.

Dokumentationskontroll

4 a §

En dokumentationskontroll ska göras av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 8. Vid kontrollen ska tillsynsmyndigheten pröva om fartyget motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Dokumentation

30 §⁴

Befälhavaren ska se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt *fartygets tillsynsbok* och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i *tillsynsboken*, om han eller hon behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Befälhavaren ska se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i *de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget*, om han eller hon behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

31 §

Vid tillsyn enligt denna lag *skall* tillsynsmyndigheten lämna skyddsombud kopior av de skriftliga

Vid tillsyn enligt denna lag *ska* tillsynsmyndigheten lämna skyddsombud kopior av de skriftliga

⁴ Senaste lydelse 2009:59.

meddelanden i skyddsfrågor som gäller fartyget, *om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.*

meddelanden i skyddsfrågor som gäller fartyget.

6 kap.

2 §⁵

Ett fartygs resa får förbjudas om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning. Ett fartygs resa får också förbjudas om det ombord saknar

1. ett certifikat som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

1. ett certifikat *eller någon annan handling* som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

2. ett bevis som det ska ha enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),

3. ett certifikat som det ska ha enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen,

4. ett certifikat som det ska ha enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, eller

5. ett bevis som det ska ha enligt 15 kap. 32 § andra stycket sjölagen.

Om det saknade certifikatet enligt första stycket 1 är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2, gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

Vid en transport med ett utländskt fartyg gäller första stycket 3–5 endast om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

3 §

Ett fartygs resa *skall* förbjudas om

Ett fartygs resa *ska* förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation,

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation *som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,*

2. fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det *skall* ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det *ska* ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

⁵ Senaste lydelse 2015:255.

3. om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje styckena inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det *skall* vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Ett förbud enligt första stycket 1–3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Om bristen enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen *skall* vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det *ska* vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Om bristen enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen *ska* vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

7 kap.

6 §⁶

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar *och tillsynsböcker*,

2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll,

3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,

4. avgifter till staten för
a) tillsyn av fartyg,

b) tillsyn av rederiers *och fartygs* säkerhetsorganisation,

1. tillsynsförrättningar,

2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757*,

4. avgifter till staten för
a) tillsyn av fartyg *och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation*,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

c) *tillsyn av arbetsmiljön samt*

⁶ Senaste lydelse 2011:98.

c) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

d) provning och granskning av material och utrustning till fartyg, *samt*

e) granskning av ritningar till fartyg,

arbets- och levnadsförhållandena ombord,

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, *och*

g) *handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelser,*

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *samt*

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*

8. *skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

9 §⁷

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om *eller i enskilda fall besluta om* undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra

1. meddela föreskrifter om undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra

⁷ Senaste lydelse 2012:476.

meningen, och

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om *eller besluta om* undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

meningen, och

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om undantag från skyldigheten

a) enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar, och

b) enligt 5 kap. 30 § att ombord på fartyget medföra, och vid tillsynsförrättning hålla tillgängliga, certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också besluta om sådana undantag i enskilda fall.

11 §⁸

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, i lydelsen enligt kommissionens genomförandedirektiv 2014/111/EU.

⁸ Senaste lydelse 2013:986.

att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

11 b §

Transportstyrelsen får, i andra fall än som avses i 11 §, till en fysisk eller juridisk person överlåta uppgiften att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska uppfyllas för att överlåtelse enligt första stycket ska få ske.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor.

11 c §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att certifikat som har utfärdats eller förnyats med stöd av en överlåtelse enligt 11 b § ska ha samma giltighet som certifikat som har utfärdats av Transportstyrelsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också besluta om sådan giltighet i ett enskilt fall.

8 kap.

3 §⁹

Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid med en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd

⁹ Senaste lydelse 2004:416.

av 7 kap. 2 §, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §,

3. befälhavare och teknisk chef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han eller hon enligt 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

4. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 2 kap. 6 § tredje stycket,

5. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom eller henne för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, teknisk chef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i säkerhetsbesättningsbeslut eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han eller hon har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller annan liknande händelse,

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 7 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 4 kap. 6 §,

10. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 § *föreligger*, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation, *tillsynsbok* och certifikat eller annan handling enligt 5 kap. 30 §,

12. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 5 kap. 20 § andra stycket, 21 § andra stycket eller 24 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

10. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att *det finns* något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 §, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat eller *någon* annan handling enligt 5 kap. 30 §,

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en anmälnings- eller uppgiftsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2017.
2. För fartyg som inte är fritidsfartyg och som vid ikraftträdandet har ett skrov med en största längd av minst 15 meter och en bruttodräktighet som är mindre än 20, gäller 3 kap. 1 och 4 §§ i den äldre lydelsen.
3. För fritidsfartyg som vid ikraftträdandet har ett skrov med en största längd som överstiger 24 meter och en bruttodräktighet som är mindre än 100, gäller 3 kap. 1 § i den äldre lydelsen.