

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU2

Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen. Lagförslaget syftar till att i svensk rätt genomföra EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg och innehåller bl.a. bestämmelser om tillsyn av passagerarfartyg, reseförbud för fartyg och överföring av uppgifter om personer ombord.

Regeringen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 21 december 2019.

I betänkande finns ett särskilt yttrande (M).

Behandlade förslag

Proposition 2018/19:116 Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden.....	7
Regeringens lagförslag	7
Särskilt yttrande.....	12
Regeringens lagförslag (M).....	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	13
Propositionen	13
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2018/19:116.

Stockholm den 12 september 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M), Denis Begic (S) och Helena Antoni (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2018/19:116 Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Inga följdmotioner har väckts med anledning av propositionen.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Bakgrund

Säkerhetsfrågor som omfattar trafik med passagerarfartyg regleras i flera EU-direktiv. Direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater tillkom med anledning av bl.a. M/S Estonias förlisning. Direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik innehåller särskilda bestämmelser om besiktning och kontroll av dessa fartyg jämfört med andra typer av passagerarfartyg. Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg gäller för trafik inom medlemsstaterna. I vissa delar genomförs internationella bestämmelser i direktiven som har antagits av internationella sjöfartsorganisationen IMO.

Kommissionen har gjort en översyn av dessa tre direktiv. Översynen ledde till ändringar i direktiv 98/41/EG och i direktiv 2009/45/EG och till att direktiv 1999/35/EG upphävdes och ersattes av ett nytt direktiv. De ändringar som gjordes i direktiv 2009/45/EG kräver inte några lagändringar och redovisas därför inte ytterligare i propositionen.

Ändring av direktiv 98/41/EG

Direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater innebär i korthet dels att alla passagerare på passagerarfartyg ska räknas före passagerarfartygets avgång, dels att samtliga ombordvarande personers namn och kön samt åldersgrupp, ålder eller födelseår ska registreras senast 30 minuter efter fartygets avgång på resor längre än 20 nautiska mil. Syftet är bl.a. att sjöräddningstjänster ska kunna få information om hur många personer som är inblandade i en sjöolycka och att underlätta den efterföljande hanteringen av en olycka. Det finns möjligheter att göra undantag från

registreringsplikten vid bl.a. regelbunden trafik inom skyddade havsområden, områden med låg våghöjd eller vid korta resor. Uppgifterna ska meddelas till företagets registreringsansvarige eller till företagets landbaserade system.

Revideringen av direktivet ledde till antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna. Revideringen ledde bl.a. till införandet av ett krav på att de uppgifter som ska registreras enligt nuvarande direktiv också ska föras över till den kontaktpunkt för sjöfartsrelaterade rapporteringar som införts enligt direktiv 2010/65/EU, dvs. den webbportal som allmänt benämns Single Window. Uppgifterna ska överföras senast 15 minuter efter fartygets avgång. Under en övergångsperiod om sex år är det tillåtet att registrera antalet passagerare och uppgifterna om dessa hos företagets registreringsansvarige eller i ett landbaserat företagssystem enligt det gamla direktivet. Utöver tillägget som rör överföring av uppgifterna ledde revideringen av direktivet till bl.a. ändrade möjligheter till undantag från registreringsplikten och förlängd registreringsfrist för vissa linjer.

Ersättande av direktiv 1999/35/EG

Genom direktiv 1999/35/EG infördes en särskild typ av kontroll av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, s.k. värdstatskontroll. Dessa typer av fartyg kontrolleras oavsett flagg så länge trafiken sker reguljärt till en hamn i åtminstone en medlemsstat. Kontrollerna är riskbaserade.

De fartyg som omfattas av 1999 års direktiv och som således genomgår värdstatskontroll omfattas dock även av en rad andra regelverk, och de kontrolleras därför även i samband med flaggstatsbesiktningar och, beroende på fartygets flagg, även vid hamnstatskontroller. Därför kan fartygen i praktiken utsättas för kontroller som i sak helt eller delvis överlappar varandra. Det är särskilt överlappningen i förhållande till hamnstatskontrollerna som har ansetts medföra onödiga extrakontroller och lett till omfattande ändringar i detta kontrollsystem. Revideringen ledde till att 1999 års direktiv upphävdes och ersattes av direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

Den stora förändringen som görs med det nya direktivet är att kontroller av de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som även omfattas av direktivet 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontroll-direktivet) enbart ska omfattas av det direktivet. Utöver flaggstatsbesiktningar i syfte att utfärda eller förnya certifikat för fartyget kommer genom denna

ändring dessa fartyg att utsättas för endast en inspektion – en hamnstatskontroll, även om själva inspektionen i sak kommer att vara i princip likadan som den som tidigare reglerades i det upphävda s.k. värdstatsdirektivet. De ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som antingen går enbart i inrikes reguljär trafik, eller som går i reguljär trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland och för medlemsstatens flagg, dvs. fartyg som inte omfattas av hamnstatskontrolldirektivet, regleras i fortsättningen av det nya direktivet (EU) 2017/2110. Den särskilda kontrollen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik benämndes i det tidigare direktivet värdstatskontroll. Begreppet har utmönstrats i det nya direktivet. Det nya direktivet använder begreppet inspektion för den kontroll som ska göras av dessa fartyg.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen förändringar och förenklingar när det gäller hur tillsyn av fartyg ska gå till. Den särskilda tillsynsformen värdstatskontroll tas bort. I fortsättningen ska fartyg inspekteras inte bara om tillsynsmyndigheten anser det motiverat utan också när det följer av föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Vidare föreslår regeringen att bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg förenklas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsyn. Regeringen föreslår också att skyldigheterna att förbjuda ett fartygs resa vid brister hos fartyget – om andra åtgärder inte är tillräckliga – kompletteras med att sådana skyldigheter ska gälla även vid otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet eller omedelbar fara för hälsan. Det föreslås slutligen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter dels om skyldighet att föra över uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg, dels om tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som verkställer eller biträder vid tillsynen.

Förslagen innebär att flera EU-direktiv genomförs som rör säkerhet på passagerarfartyg och tillsyn av sådana fartyg.

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 21 december 2019.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen. Utskottet anser att regeringens lagförslag är ändamålsenligt utformat och medför att bestämmelserna i EU:s direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg genomförs i svensk rätt.

Jämför det särskilda yttrandet (M).

Propositionen

En förenklad tillsynsreglering

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG innebär bl.a. att den särskilda tillsynsformen värdestatskontroll tas bort. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att fartygssäkerhetslagens bestämmelser om värdestatskontroll upphävs.

Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg ska dock enligt det nya direktivet även i fortsättningen kontrolleras på ett särskilt sätt, anpassat efter fartygens särskilda förutsättningar. Kontrollerna benämns dock i det reviderade direktivet inspektion och ska i vissa fall göras inom ramen för direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Det direktivet är genomfört i bl.a. fartygssäkerhetslagen, som också innehåller bestämmelser om inspektion allmänt, dvs. för fartyg som inte omfattas av hamnstatskontroll. Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg kan således även fortsättningsvis inspekteras med stöd av befintliga bestämmelser i fartygssäkerhetslagen. Enligt regeringen krävs inte några ytterligare ändringar i dessa bestämmelser för att genomföra direktivet.

Regeringen framhåller i propositionen att det är angeläget att förenkla den mycket komplicerade reglering av tillsyn av utländska fartyg som har uppstått genom att det genom åren har genomförts flera EU-direktiv och internationella regelverk i fartygssäkerhetslagen. Genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får möjlighet att meddela föreskrifter generellt om tillsyn och inte enbart tillsynsförrättningar vidgas också ramen för föreskrifterna något jämfört med i dag. Detta bör underlätta för t.ex. framtida genomföranden av direktiv med bestämmelser om tillsyn av olika typer av

fartyg. Regeringen föreslår således att de bestämmelser i fartygssäkerhetslagen som berör tillsyn ändras och att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn.

Fler grunder för att meddela reseförbud för fartyg

Enligt artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG ska ett fartyg förbjudas att resa om det finns brister hos fartyget som medför otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv, för fartyget eller dess besättning och passagerare. I 6 kap. 3 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om skyldighet att förbjuda fartyg att resa vid omedelbar fara under vissa av de omständigheter som avses i artikel 7.2. I den svenska bestämmelsen finns dock inte samtliga grunder för reseförbud som krävs enligt artikel 7.2. Någon skyldighet att fatta beslut om reseförbud finns inte vid otvetydig fara för hälsa eller säkerhet och inte heller vid omedelbar fara för hälsan. Regeringen föreslår därför att bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen ändras så att den motsvarar direktivets krav. Det finns en motsvarande skyldighet att fatta beslut om reseförbud vid brister som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö i artikel 19.2 i direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Denna artikel har endast kommit att genomföras när det gäller fara för miljö, i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, men inte för resterande kriterier. Regeringen föreslår därmed också att den nämnda bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen kompletteras med en skyldighet att besluta om reseförbud även vid otvetydig fara för liv.

Enligt artikel 7.4 i direktiv (EU) 2017/2110 får, om en brist inte enkelt kan åtgärdas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan åtgärdas. I 6 kap. 3 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen finns vissa möjligheter för tillsynsmyndigheten att tillåta fartyg att gå vidare till reparationsvarv trots meddelat reseförbud, dock inte vid sådana situationer som direktivet anger. Regeringen föreslår därför att bestämmelsen görs tillämplig på dessa situationer.

Enligt 6 kap. 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen får ett förbud enligt första stycket 1–3 samma paragraf upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Lydelsen är något otydlig. Ett förbud fattas normalt med stöd av en av punkterna, inte samtliga punkter. Regeringen föreslår att bestämmelsen formuleras om så att det framgår att det är förbud som har fattats enligt första stycket 1, 2 eller 3 som får upphävas. Regeringen framför att det inte avses någon skillnad i sak med ändringen.

Närvaro av observatörer från andra medlemsstater vid inspektion av fartyg

Enligt artikel 14a. 6 i direktiv 2009/16/EG i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2110 finns en möjlighet för hamnstaten att vid inspektion samtycka till att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat följer med som observatör vid inspektionen. Bestämmelsen är en möjlighet som hamnstatskontrollmyndigheten kan utnyttja om den bedömer att det är lämpligt. Bestämmelsen kräver inte att någon, t.ex. redaren, ska ha begärt att någon utländsk observatör ska närvara. Det framgår av propositionen att bestämmelsen i direktivet tolkas som att det inte heller krävs något samtycke av t.ex. fartygets redare för att en sådan observatör ska få rätt att närvara. För att en sådan observatör ska ha rätt till tillträde till fartyget utan redarens samtycke krävs stöd i lag. Enligt 5 kap. 17 § fartygssäkerhetslagen har den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning rätt att få tillträde till fartyget. Någon rätt för sådana observatörer som avses i direktivet att närvara vid tillsyn finns inte enligt fartygssäkerhetslagen. Det framgår inte att avsikten är att en sådan observatör t.ex. ska biträda vid tillsynen på det sätt som avses i fartygssäkerhetslagen. Regeringen föreslår därför att det i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen införs ett nytt bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om rätt till tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 § samma lag.

Överföring av uppgifter om ombordvarande till Single Window

Rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater innehåller krav bl.a. på att samtliga personer ombord ska räknas före fartygets avgång. När det gäller resor som är längre än 20 nautiska mil ska samtliga ombordvarande personers namn och kön samt åldersgrupp, ålder eller födelseår samlas in före avgång. Dessa uppgifter ska senast 30 minuter efter fartygets avgång meddelas till företagets registreringsansvarige eller till ett företags landbaserade system. Syftet med registreringskravet är att det vid sjöräddning ska kunna finnas information om hur många personer som är inblandade i en sjöolycka och att den efterföljande hanteringen av en olycka ska underlättas.

Direktivets krav är genomförda i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av bemyndiganden i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen och 2 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna har det införts skyldigheter att föra över dessa uppgifter till

den nationella kontaktpunkt som upprättats enligt direktiv 2010/65/EU, dvs. den kontaktpunkt för rapportering av uppgifter från fartyg som kallas Single Window. Under en övergångsperiod får medlemsstaterna dock tillåta att uppgifterna rapporteras på nuvarande sätt.

När det gäller frågan om i vilka system och databaser som uppgifterna bör lämnas och finnas tillgängliga anger regeringen att enligt direktiv (EU) 2017/2109 ska uppgifterna lämnas i Single Window. Detta är dock endast en portal genom vilken uppgifterna slussas vidare till behörig myndighet och relevant system för olika ändamål. De närmare övervägandena om hur uppgifterna ska lämnas och var de ska finnas tillgängliga måste enligt regeringen göras i samband med att föreskrifterna meddelas. Regeringen föreslår därmed att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att föra över uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

Ikraftträdande

EU-direktiven ska vara genomförda i medlemsstaterna senast den 21 december 2019. Regeringen föreslår därför att lagändringarna ska träda i kraft den 21 december 2019.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att de EU-direktiv som reglerar säkerhetsfrågor som omfattar trafik med passagerarfartyg har ändrats flera gånger och inte alltid har justerats i takt med att motsvarande internationella bestämmelser har ändrats. Som framgår av propositionen har detta lett till att tillämpningen av direktiven har försvårats och att det finns en viss överlappning av bestämmelserna i direktiven. Det är bl.a. mot denna bakgrund som en översyn av direktiven har gjorts. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet konstaterar att de ändringar som regeringen föreslår när det gäller reseförbud för fartyg och närvaro av observatörer från andra medlemsstater vid inspektion av fartyg medför att reglerna i fartygssäkerhetslagen motsvarar direktivens krav. Detta gäller även de ändringar som föreslås när det gäller överföring av uppgifter om ombordvarande till den nationella kontaktpunkten för sjöfartsrapportering, Single Window. Utskottet ser positivt på förslaget om att värdstatskontroller ska utmönstras som särskild tillsynsform och att bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg förenklas.

Regeringen bedömer att förslagen i propositionen inte har några konsekvenser på statens budget, jämställdheten eller den kommunala självstyrelsen. Regeringen bedömer således att eventuella ökade kostnader för myndigheterna ska rymmas inom befintliga anslag inom utgiftsområdet. När det gäller förslaget om att uppgifter om passagerare ombord i fortsättningen ska rapporteras och överföras via det nationella Single Window-systemet konstaterar utskottet att regeringen har anfört att Sjöfartsverket, som

tillhandahåller och förvaltar Single Window, kommer att behöva göra en systemutveckling. Sjöfartsverket har uppgett att även andra system som verket förvaltar kommer att behöva utvecklas till följd av kravet på att föra över passageraruppgifter till Single Window. Enligt regeringen ska kostnaderna för dessa systemuppdateringar rymmas inom befintliga anslag inom utgiftsområdet.

Det har under utskottsbehandlingen framförts oro över Sjöfartsverkets ekonomi och att verket får nya arbetsuppgifter och kostnader utan att ytterligare medel tillskjuts. Det har även framförts att en grundlig översyn bör göras av Sjöfartsverkets organisationsform och dess nuvarande finansieringsform. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att det tidigare under mandatperioden har behandlat frågan om Sjöfartsverkets uppgifter och verksamhetsform och framhållit att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd när det gäller detta (bet. 2018/19:TU14). Utskottet hänvisade till att regeringen anfört att den kommer att fortsätta att följa relevansen av affärsverksformen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av bl.a. Sjöfartsverket.

Slutligen kan utskottet konstatera att det inte har väckts några följdmotioner med anledning av propositionen.

Utskottet anser att regeringens lagförslag är ändamålsenligt utformat och föreslår därmed att riksdagen bifaller propositionen och antar de lagförslag som läggs fram i den.

Särskilt yttrande

Regeringens lagförslag (M)

Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Åsa Coenraads (M) och Helena Antoni (M) anför:

Vi motsätter oss varken avsikten med eller tillvägagångssättet för att genomföra det reviderade EU-direktivet i sak. Vi ser dock med oro på att regeringen inte tillskjuter Sjöfartsverket mer medel för att kunna hantera de nya uppgifterna i enlighet med direktivet.

Eftersom uppgifter om passagerare ombord i fortsättningen ska rapporteras och överföras via det nationella Single Window-systemet som Sjöfartsverket i dag tillhandahåller och förvaltar finns det en överhängande risk för ökade kostnader för ett redan ekonomiskt ansträngt sjöfartsverk. I propositionen uppger Sjöfartsverket att de nya uppgifterna medför att diverse olika system som verket i dag arbetar med måste utvecklas. En sådan systemutveckling kommer ofrånkomligen att kosta mer pengar. Regeringen anser dock att dessa kostnader ryms inom verkets befintliga budget.

Vi känner en oro över Sjöfartsverkets ekonomi och att verket får nya arbetsuppgifter och kostnader utan nödvändig kostnadstäckning. Detta skulle kunna medföra att Sjöfartsverket måste dra ned på övrig verksamhet eller öka intäkterna till verket genom t.ex. höjda avgifter. Detta gynnar inte svensk sjöfart.

Vi ser gärna att en grundlig översyn görs av såväl Sjöfartsverkets organisationsform som dess nuvarande finansieringsform.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2018/19:116 Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg:

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 föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)²
dels att 5 kap. 11–15 §§ och 6 kap. 6 och 8 §§ ska upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 3 §, 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 och 9 §§, 6 kap. 3, 7, 11 och
 13 §§, 7 kap. 2 och 6 §§ och 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.3 §³

Med passagerarfartyg avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och
6. barn som inte har fyllt ett år.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik med sådana fartyg avses detsamma som sägs i artikel 2 i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsförelititeter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

² Senaste lydelse av 6 kap. 6 § 2008:1378.

³ Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

4 kap.

12 §

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet *skall* avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2, 3 *eller* 6 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget *skall* kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

För skada till följd av åtgärd som avses i första–tredje styckena är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet *ska* avbrytas.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2 *eller* 3 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget *ska* kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

5 kap.

4 §⁴

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, *vårdstatskontroller* 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 tillsynsmyndighet *finner* att det är motiverat. *Vårdstatskontroller* görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner 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 det följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller när en tillsynsmyndighet annars anser* att det är motiverat.

⁴ Senaste lydelse 2017:306.

9 §⁵

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen trots första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

6 kap.

3 §⁶

Ett fartygs resa ska förbjudas om

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 ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

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

3. någon sådan brist som anges i 1 § medför otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet eller omedelbar fara för liv, hälsa, fartyget, dess besättning eller passagerare och

⁵ Senaste lydelse 2010:1360.

⁶ Senaste lydelse 2017:306.

tredje *styckena* inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje *stycket* inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

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.

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 §.

Ett förbud enligt första stycket 1, 2 eller 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 ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

Om *en brist* enligt första stycket 3 eller 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. Om *en brist enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen*, får tillsynsmyndigheten utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

7 §⁷

Ett beslut enligt 1–6 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1–5 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av *en* annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet *skall* innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som *skall* vidtas för rättelse.

Beslutet *ska* innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som *ska* vidtas för rättelse.

11 §

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 § eller om ett krav för reguljär trafik som avses i 6 § inte är uppfyllt, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 §, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

⁷ Senaste lydelse 2008:1378.

ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

13 §⁸

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

Följs inte ett föreläggande som gäller användningen av ett fartyg som avses i 5 kap. 11 §, skall myndigheten besluta att fartyget inte får användas i reguljär trafik.

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om *en* omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

7 kap.

2 §⁹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hålllet i stand för att det enligt 2 kap. 1 § ska anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg, 2. skyldighet att registrera *och föra över* uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

a) anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

b) anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

⁸ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

⁹ Senaste lydelse 2010:1360.

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och

e. lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

c) lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d) lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och

e) lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

6 §¹⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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,*

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

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 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

1. *tillsyn,*

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

3. 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 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

¹⁰ Senaste lydelse 2017:306.

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,

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.

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

4. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

5. 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,

6. 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,

7. 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, *och*

8. rätt till tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 §.

8 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat

2. ett förbud mot tillträde till hamn enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §,

3. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat

med vite, *skall* den som bryter mot med vite, *ska* den som bryter mot
det inte dömas till ansvar. det inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 21 december 2019.