Nr 7

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg; given Stockholms slott den 4 januari 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås i fråga om lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg bl. a.,

att reglerna om perioder för vissa tillsynsförrättningar ändras så, att bättre överensstämmelse kan nås mellan de statliga undersökningarna och de s. k. klassanstalternas undersökningar,

att ändringar görs med anledning av den år 1969 genomförda omorganisationen av sjöfartsverket,

att besvärsreglerna ändras med hänsyn till det pågående lagstiftningsarbetet i fråga om instansordningen i administrativa besvärsmål.

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

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,

dels att i 1 kap. 6 och 12 §§, 2 kap. 3—6 §§, 4 kap. 2 och 5 §§, 5 kap. 6 §, 6 kap. 2, 4 och 6 §§, 7 kap. 2, 3, 7, 9—13, 15 och 17—20 §§, 9 kap. 2 och 10 §§, 11 kap. 2 och 4 §§ samt övergångsbestämmelserna ordet "sjöfartsstyrelsen" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "sjöfartsverket" i motsvarande form,

dels att i 9 kap. 10 § orden "statens fartygsinspektion" skall bytas ut mot "sjöfartsverket",

dels att i 11 kap. 2 § ordet "styrelsen" skall bytas ut mot "verket",

dels att 1 kap. 3 och 10 §§, 7 kap. 5, 6 och 14 §§, 8 kap. 2 och 4 §§, 10 kap. 11 § samt 11 kap. 1 och 3 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 7 kap. 8 a §, av nedan angivna lydelse.

(*Nuvarande lydelse*)	(*Föreslagen lydelse*)
1 KAP.	
3 §.	
Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av *sjöfartsstyrelsen samt, under styrelsens överinseende och ledning, av statens fartygsinspektion.* Konungen äger förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket.	Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av *sjöfartsverket.* Konungen äger förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket.
I frågor — — — — — — — med arbetarskyddsstyrelsen.	
Över fartygs — — — — — — — av mönstringsförrättare.	
10 §.	
Certifikat enligt — — — — — — — må förlängas.	
Fartområdena äro: — — — — — bortom Cuxhaven;	
c) nordsjöfart: annan fart än som anges under a) och b), dock ej bortom linjen *Shetlands nordpynt*—Trondheimsfjorden, 11 *grader* västlig longitud (Irlands västkust) *och* 48 *grader* nordlig latitud (Brest);	c) nordsjöfart: annan fart än som anges under a) och b), dock ej bortom 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;

(*Nuvarande lydelse*)	(*Föreslagen lydelse*)
d) oceanfart: all — — — — — —	a)—c).
Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, äger *sjöfartsstyrelsen*, om det med hänsyn till farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av andra stycket skulle vara fallet.	Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, äger *sjöfartsverket*, om det med hänsyn till farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av andra stycket skulle vara fallet.

7 KAP.

5 §.

Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om *fartyget undergår årlig tillsyn av botten utvändigt, framdrivningsmaskineri, propelleraxel och roder i den omfattning sjöfartsstyrelsen bestämmer*, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.	Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta 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 *sjöfartsstyrelsen* 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 fyrtioåtta 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 fyrtioåtta 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, utsträckes till sextio månader, om synnerliga skäl föreligga.*
Bestämmelserna i — — — — — — — — 100 registerton.	

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
6 §.	
Sjöfartsstyrelsen äger meddela anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader.	*Sjöfartsverket* äger meddela anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader *eller, om särskilda skäl föreligga, högst sex månader.*
8 a §.	
	Sjöfartsverket äger meddela anstånd med mellanbesiktning under högst tre månader eller, om särskilda skäl föreligga, högst sex månader.
14 §.	
Fartyg skall — — — — — — — — — — — — — — — på sjövärdigheten.	
Om det med hänsyn till fartygs ålder, allmänna tillstånd eller omständigheterna i övrigt föreligger särskilda skäl, äger *sjöfartsstyrelsen eller statens fartygsinspektion* besluta att fartyget skall undergå extra besiktning även i annat fall än som avses i första stycket.	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 — — — — — — — — — — — — — — 20 registerton.	
8 KAP.	
2 §.	
Förbud enligt 1 § må meddelas av *sjöfartsstyrelsen, statens fartygsinspektion och* annan tillsynsmyndighet som Konungen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk konsul som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk konsul. *Beslut* av annan *än sjöfartsstyrelsen* skall genast underställas *styrelsen för godkännande.*	Förbud enligt 1 § må meddelas av *sjöfartsverket eller* annan tillsynsmyndighet som Konungen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk konsul som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk konsul. *Har sådant beslut inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller meddelats* av annan *myndighet,* skall *beslutet* genast underställas *sjösäkerhetsdirektören.*
Beslutet skall — — — — — — — — — — — — — hör hemma.	
4 §.	
Har fartygs avgång hindrats till följd av förbud, som meddelats av *annan myndighet än sjöfartsstyrel-*	Har fartygs avgång hindrats till följd av förbud, som meddelats av *sjöfartsverket genom annan än sjö-*

(*Nuvarande lydelse*)	(*Föreslagen lydelse*)
sen och ej godkänts av *styrelsen*, är staten, om skälig anledning till förbudet finnes icke ha förelegat, skyldig att ersätta den skada som må ha vållats genom förbudet.	*säkerhetsdirektören eller av annan myndighet*, och *har förbudet* ej godkänts av *sjösäkerhetsdirektören*, är staten, om skälig anledning till förbudet finnes icke ha förelegat, skyldig att ersätta den skada som må ha vållats genom förbudet.
Talan om ersättning enligt första stycket skall väckas vid Stockholms *rådhusrätt* inom två år från den dag då förbudet meddelades. Försummas det, är talan förlorad.	Talan om ersättning enligt första stycket skall väckas vid Stockholms *tingsrätt* inom två år från den dag då förbudet meddelades. Försummas det, är talan förlorad.

10 KAP.

11 §.

I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller föreskrift som utfärdas med stöd av lagen äga bestämmelserna i *313* och *328* §§ sjölagen motsvarande tillämpning.	I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller föreskrift som utfärdas med stöd av lagen äga bestämmelserna i *336* och *338* §§ sjölagen motsvarande tillämpning.

11 KAP.

1 §.

Talan mot beslut enligt denna lag av tillsynsmyndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres genom besvär hos *sjöfartsstyrelsen*.	Talan mot beslut enligt denna lag *som meddelats* av tillsynsmyndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, *i annan fråga än sådan som avses i 8 kap. 1 §*, föres genom besvär hos *sjöfartsverket*.
Beslut som avses i första stycket skall, om ej annat anges i beslutet, lända till efterrättelse, intill dess *sjöfartsstyrelsen* i anledning av anförda besvär eller eljest annorlunda förordnar.	Beslut som avses i första stycket skall, om ej annat anges i beslutet, lända till efterrättelse, intill dess *sjöfartsverket* i anledning av anförda besvär eller eljest annorlunda förordnar.

3 §.

	Mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom annan än sjösäkerhetsdirektören eller av annan tillsynsmyndighet i fråga, som avses i 8 kap. 1 §, må talan ej föras.
	Talan mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga, som avses i 8 kap. 1 §, föres hos kammarrätten genom besvär.
Mot beslut enligt denna lag av *sjö-*	Mot *annat* beslut enligt denna lag

(Nuvarande lydelse)	(Föreslagen lydelse)
fartsstyrelsen eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, föres talan genom besvär hos Konungen.	av *sjöfartsverket* eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, föres talan hos Konungen genom besvär.
Om ej annat anges i *beslutet*, skall det utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess *Konungen* annorlunda förordnar.	Om ej annat anges i *beslut som avses i denna paragraf*, skall det utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess *besvärsmyndigheten eller, i fråga om beslut som skall underställas, sjösäkerhetsdirektören* annorlunda förordnar.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

I fråga om talan mot beslut, som meddelats före denna lags ikraftträdande, gäller äldre bestämmelser.

Talan mot beslut, som sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören efter lagens ikraftträdande men före den 1 januari 1972 meddelat i fråga som avses i 8 kap. 1 § föres hos Konungen.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 20 november 1970.

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg* och anför.

Inledning

Lagen om säkerheten på fartyg innehåller bestämmelser om bl. a. fartygs sjövärdighet, åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, bemanning, tillsynsförrättningar och förbud mot nyttjande. När annat inte är särskilt föreskrivet, gäller bestämmelserna alla fartyg.

Sjöfartsverket har i skrivelse den 18 september 1970 till Kungl. Maj:t i fråga om lagen om säkerheten på fartyg föreslagit, *dels* att reglerna om perioder för vissa tillsynsförrättningar skall ändras, *dels* att bl. a. redaktionella ändringar skall göras med anledning av den år 1969 genomförda omorganisationen av verket, *dels* att besvärsreglerna skall ändras med hänsyn till det pågående lagstiftningsarbetet i fråga om instansordningen i administrativa besvärsmål.

Efter remiss har yttranden över skrivelsen avgetts av överbefälhavaren, statens järnvägar, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Sjöfolksförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sveriges Redareförening.

I yttrandena har sjöfartsverkets förslag lämnats utan andra erinringar än dem som i det följande särskilt anges.

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats förslag till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg. Förslaget torde få fogas som *bilaga*[1] till statsrådsprotokollet i detta ärende.

[1] Bilagan har utelämnats här. Förslaget i bilagan är, med undantag för 11 kap. 1 § och vissa smärre ändringar av redaktionell art, likalydande med det förslag som är fogat vid propositionen.

Lagförslaget

Vissa rent terminologiska ändringar är påkallade av den år 1969 genomförda omorganisationen av sjöfartsverket (SFS 1969: 320, prop. 58, JoU 17, 2LU 50, SU 96, rskr 200, 224, 243). Tidigare bestod sjöfartsverket av sjöfartsstyrelsen med lots- och fyrstaten och statens fartygsinspektion (SFS 1965: 689). Styrelsen var chefsmyndighet för lots- och fyrstaten och för fartygsinspektionen. Vid omorganisationen inrättades en lekmannastyrelse för verket, och begreppet "sjöfartsstyrelsen" försvann. De tidigare underordnade myndigheterna uppgick i avdelningar inom verket. De uppgifter som ålåg fartygsinspektionen handläggs nu inom avdelningen sjöfartsinspektionen. Enligt den nya instruktionen (1969: 320) för sjöfartsverket avgör sjösäkerhetsdirektören, som är chef för sjöfartsinspektionen, självständigt bl. a. frågor om tillsyn över efterlevnaden av fastställda säkerhetsnormer. Inom de till sjöfartsinspektionen hörande sjöfartsinspektionsdistrikten finns bl. a. fartygsinspektörer, vilka utför tillsynsförrättningar enligt lagen om säkerheten på fartyg. Sjöfartsinspektionen som avdelning har ingen befogenhet i ärenden som rör säkerhetslagstiftningen. På grund av dessa organisatoriska förhållanden bör i lagtexten orden "sjöfartsstyrelsen", "styrelsen" och "statens fartygsinspektion" i allmänhet bytas ut mot "sjöfartsverket" eller "verket". I ett par fall bör lagen tala om "sjösäkerhetsdirektören". Till denna fråga återkommer jag vid lagens 8 och 11 kapitel.

1 KAP.

Kapitlet innehåller allmänna bestämmelser.

3 §

Enligt första stycket utövas tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i lagen av sjöfartsstyrelsen samt, under styrelsens överinseende och ledning, av statens fartygsinspektion. Enligt vad jag tidigare anfört bör i lagen sägas att tillsynen utövas av sjöfartsverket.

10 §

I andra stycket beskrivs olika fartområden. Nordsjöfart har samma yttre gränslinje som närfart enligt 3 § sjöarbetstidslagen (1970: 105). En redaktionell jämkning bör ske så att gränslinjen anges på samma sätt som i den lagen.

7 KAP.

Kapitlet handlar bl. a. om tillsynsförrättningar. Sådana finns av skilda slag. Av intresse i detta sammanhang är sjövärdighetsbesiktning (regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning), mellanbesiktning (regelbun-

den undersökning som avser viss del eller vissa delar av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning) och extra besiktning (särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar).

Som framgår av 1 kap. 3 § är sjöfartsverket tillsynsmyndighet. Med stöd av 1 kap. 14 § har Kungl. Maj:t förordnat (SFS 1965: 908), att undersökning rörande fartyg och utrustning som har företagits av någon av vissa uppräknade s. k. klassificeringsanstalter (klassanstalter) får godkännas som tillsynsförrättning verkställd av tillsynsmyndighet. Sjöfartsverket får uppställa som villkor för sådant godkännande, att verket får del av klassanstaltens åtgärder i fråga om fartyget och vad som i övrigt har förekommit av betydelse för fartygets sjövärdighet. Enligt 7 kap. 15 § lagen får klassanstalts undersökning, som lett till att fartyg fått eller behållit högsta klass, godkännas som sjövärdighetsbesiktning, mellanbesiktning eller extra besiktning, om undersökningen har utförts av anstalt som omfattas av det förordnande som jag nyss nämnde och fartyget är högst 24 år gammalt. Om undersökningen är äldre än sex månader, fordras särskilda skäl för godkännande. Har fartyget inte högsta klass eller är det äldre än 24 år, får sjöfartsverket godkänna undersökningen som besiktning efter prövning i varje särskilt fall.

Klassanstalterna är sällskap som har bildats av skeppsbyggare, försäkringsgivare och redare. Anstalterna utarbetar regler om fartygs konstruktion och övervakar fartygs byggande och underhåll. Därigenom kontrolleras sjösäkerhetsstandarden på de fartyg som är anslutna till anstalt. Vid undersökning, som vanligen sker vid fartygets byggande och därefter på bestämda mellantider, tilldelas fartyget viss klass beroende på fartygets beskaffenhet. Klassanstalterna utger även register som upptar större fartyg och anger varje fartygs klass. Registren tjänar till ledning för befraktare och försäkringsgivare vid träffande av fraktavtal eller bestämmande av försäkringspremier för fartyg och last. Ett klassat fartyg får i regel lägre premier än ett ej klassat fartyg. Bland klassanstalterna kan nämnas Lloyd's Register of Shipping och Det Norske Veritas.

5 §

Bestämmelserna gäller fartyg med en bruttodräktighet av lägst 100 registerton.

Enligt f ö r s t a s t y c k e t skall annat fartyg än passagerarfartyg, om det är högst 24 år gammalt och har högsta klass i klassanstalt som omfattas av Kungl. Maj:ts förordnande, undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyra år efter senaste sjövärdighetsbesiktning. Mellantiden får utsträckas till fem år, om fartyget undergår årlig tillsyn av bottnen utvändigt, framdrivningsmaskineri, propelleraxel och roder i den omfattning sjöfartsverket bestämmer.

Enligt uttalande av föredragande departementschefen vid lagens tillkomst var avsikten, att den längre perioden skulle tillämpas för fartyg som av klassanstalt underkastas s. k. continuous survey (fortlöpande kontroll).

Med sådan fortlöpande kontroll menas att undersökningen enligt en särskild plan delas upp på skilda tillfällen, så att hela fartyget blir undersökt inom loppet av en klassperiod. Avsikten var att lagens tillsynsperioder skulle kunna anpassas till klassanstalternas perioder i sådana fall.

Sjöfartsverket anför att klassanstalterna i regel tillämpar undersökningsperioder om fyra år men att deras arbetssätt avviker något från den metod för continuous survey som lagtexten beskriver. De delar av fartyget som anges i texten behöver ej undergå årlig undersökning. Mellantiden får uppgå till två eller, bl. a. i fråga om propelleraxeln, tre år. Även fartyg som inte är underkastat continuous survey undergår mellankommande besiktningar under den fortlöpande klassterminen. För fartyg som ej undergår continuous survey kan klassanstalterna medge ett års anstånd med fullständig klassundersökning sedan terminen om fyra år har löpt ut. Beslut om sådant anstånd grundar sig på en undersökning, general examination, vid fyraårsterminens utgång. Sådan undersökning blir mer omfattande ju äldre fartyget är men behöver ej nödvändigtvis innebära torrsättning av fartyget. Den nuvarande utformningen av lagtexten medger således ej full anpassning mellan den statliga tillsynsverksamheten och klassanstalternas tillsynsverksamhet. En sådan anpassning kan enligt verkets erfarenhet numera ske utan att säkerheten eftersätts. Modern fartygsteknik och nya underhållsmetoder har nämligen medfört att på fartyg exempelvis bottnen ej nödvändigtvis behöver kontrolleras varje år. Lagrummet bör ändras så, att sjöfartsverket ges möjlighet att för ifrågavarande fartyg medge en tillsynsperiod av fem år.

Fartygsbefälsföreningen framhåller att bottenbesiktning bör företagas rutinmässigt minst en gång inom varje tvåårsperiod.

Som framgår av vad jag tidigare anfört bygger kontrollen av säkerheten på fartyg på både statliga tillsynsförrättningar och klassanstalternas undersökningar. Klassanstalternas undersökningar motsvarar högt ställda anspråk. Det synes därför motiverat att de statliga tillsynsförrättningarna skall kunna anpassas till klassanstalternas undersökningsrutiner. Därigenom undgår man nackdelarna med att fartyg tas i anspråk för besiktningar och undersökningar vid fler tillfällen än som är påkallat med hänsyn till säkerheten. Endast särskilda skäl bör föranleda regler som gör en sådan anpassning omöjlig.

Sjöfartsverkets förslag är ägnat att främja en anpassning. Mot förslaget har rests endast den erinringen, att ett fartygs botten bör besiktigas minst vartannat år.

Lagen anger årlig bottenbesiktning som förutsättning för att tiden mellan två sjövärdighetsbesiktningar skall få utsträckas från fyra till fem år för fartyg som har högsta klass i klassanstalt. För andra fall föreskriver lagen däremot inga särskilda perioder för bottenbesiktning.

Enligt vad jag inhämtat innebär klassanstalternas bestämmelser, att fartygs botten bör undersökas varje år. Tiden mellan undersökningarna kan

emellertid utsträckas till två år eller i vissa angivna fall och efter särskild prövning till omkring två och ett halvt år. Reglerna om bottenbesiktning gäller alla fartyg som är anslutna till klassanstalt.

Enligt min mening är bottenundersökningar enligt klassanstalternas regler i princip till fyllest från säkerhetssynpunkt. Därtill är att märka, att sjöfartsverket kan fordra upplysningar om vad som förekommit vid klassanstalts undersökning och även förordna om extra besiktning. Lagen ger således möjlighet för sjöfartsverket att i varje situation undersöka ett fartyg när verkets prövning ger anledning antaga, att klassanstalternas undersökningar inte ger betryggande säkerhet. En ändring enligt sjöfartsverkets förslag medför därför, enligt min mening, inte någon försämrad säkerhet och bör genomföras med hänsyn till de fördelar som jag nyss berört.

I fråga om fartyg som ej har högsta klass i klassanstalt eller är äldre än 24 år bestämmer sjöfartsverket enligt andra stycket den tid inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast två och senast fyra år efter senaste sjövärdighetsbesiktning.

För fartyg som är äldre än 24 år finns således enligt lagen ingen möjlighet att utsträcka tiden mellan två sjövärdighetsbesiktningar över fyra år ens om fartyget har högsta klass. Vid lagens tillkomst uttalade föredragande departementschefen, att från det allmännas sida särskild uppmärksamhet borde ägnas äldre fartyg och att klassanstalternas undersökningar av detta fartygsbestånd inte utan vidare borde godtagas. Departementschefen uttalade dock att det är uppenbart att ett fartyg som är äldre än 24 år kan vara i mycket god kondition och att ett sådant fartyg borde kunna få samma besiktningslättnader som tillkommer ett yngre klassat fartyg.

Sjöfartsverket upplyser att även för fartyg som är äldre än 24 år och har högsta klass kan klassanstalterna tillämpa systemet continuous survey eller ge uppskov ett år efter en general examination, dvs. tillåta klassterminer om fem år. Enligt verkets erfarenhet finns det äldre fartyg med högsta klass som är i så gott skick, att tillsynsperioden utan risk för säkerheten kan utsträckas till vad som föreslås gälla yngre fartyg. Den samordning med klassanstalternas perioder som sålunda kan uppnås genom en lagändring är följaktligen önskvärd för vissa äldre fartyg som är i gott skick. Enligt grundtanken i departementschefens uttalande vid tillkomsten av lagen bör utsträckning av perioden medges restriktivt. Sjöfartsverket bör ges möjlighet att utsträcka perioden mellan två sjövärdighetsbesiktningar för dessa äldre fartyg till fem år, om synnerliga skäl föreligger.

Fartygsbefälsföreningen anför att sjöfartsverkets uttalande om äldre fartyg undantagsvis kan vara riktigt i fråga om ett antal sådana fartyg som för närvarande är äldre än 24 år. Det är emellertid att märka, att nybyggda fartyg utsätts för mycket hårt slitage och att nya material som används i både skrov och maskiner inte har hunnit prövas under tillräckligt lång tid. Åtskilliga exempel visar, att nytt material inte infriar ställda förväntningar.

Till detta kommer att moderna fartyg håller hög fart och har effektiva lastnings- och lossningsanordningar, vilket leder till korta liggetider i hamnarna, medan besättningarna är små och inte hinner med underhållsarbete ombord. Fartygen är insatta i ett trafikschema med hårt bundna ankomst- och avgångstider, vilket gör att högt tempo måste hållas även i dåligt väder och påfrestande sjögång, för att förskjutningar i tidtabellen skall undvikas. Detta medför mycket hårda påfrestningar på både fartygsskrov och maskineri. De fartyg som sjöfartsverket har hänfört sig till tillhör en äldre generation fartyg.

Den av sjöfartsverket föreslagna ändringen avser endast sådana äldre fartyg som har högsta klass i klassanstalt. Hur länge nya material i t. ex. skrov och maskineri håller för påfrestningarna till sjöss kan många gånger vara svårt att avgöra. Om brister visar sig föreligga, synes dessa komma att leda till att fartyget inte får behålla högsta klass i klassanstalt. Därtill kommer att sjöfartsverket kan hålla sig underrättat om resultatet av klassanstalternas undersökningar både när en undersökning ingår i continuous survey och när den är en general examination. Enligt vad jag erfarit görs sjöfartsverkets besiktning i regel samtidigt som klassanstaltens undersökning. Verkets fartygsinspektör bildar sig då självständigt en uppfattning om fartygets skick.

Enligt min mening bör den av sjöfartsverket föreslagna möjligheten öppnas att för äldre fartyg i gott skick anpassa de statliga besiktningarna till klassanstalternas undersökningar. De starka krav som bör uppställas på att fartyget befinner sig i gott skick kan i lagtexten lämpligen uttryckas med att tiden får förlängas endast om synnerliga skäl föreligger. Sådana skäl kan föreligga om t. ex. provborrningar i fartygsskrovet visar att fartyget är i gott skick.

6 och 8 a §§

Enligt 6 § får sjöfartsverket meddela anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader. Lagen ger däremot inte någon möjlighet att meddela anstånd med mellanbesiktning. Sådan besiktning skall enligt 8 § ske inom två år efter senaste sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning av fartygs radioinstallation skall ske minst var tolfte månad.

Sjöfartsverket anser att möjligheten att meddela anstånd bör utvidgas att omfatta även mellanbesiktning. Det har visat sig att en strikt tillämpning av kravet att mellanbesiktning skall äga rum inom två år efter genomgången sjövärdighetsbesiktning ej är nödvändig från säkerhetssynpunkt. Tiden för anstånd bör sättas till sex månader för båda slagen av förrättningar. Anstånd utöver tre månader bör medges endast om särskilda skäl föreligger.

Jag delar sjöfartsverkets uppfattning att i vissa situationer anstånd bör kunna ges med mellanbesiktning lika väl som med sjövärdighetsbesiktning.

Sålunda bör ett fiskefartyg som under längre tid befinner sig på Nordsjön kunna slutföra fisket även om tiden för besiktning infaller under fisketiden. För vägfärjor och passagerarfartyg som måste upprätthålla viss trafik kan anstånd ibland vara nödvändigt. För fartyg i utrikes fart kan det innebära mycket stora nackdelar, om anstånd inte kan ges med inställelse för besiktning. I de allra flesta fall är det till fyllest att anstånd ges under tre månader. Om särskilda skäl föreligger, bör dock anstånd kunna ges under högst sex månader.

8 KAP.

Kapitlet handlar om förbud mot nyttjande.

2 §

8 kap. 1 § anger i vilka fall förbud får meddelas mot att fartyg eller dess arbetsinrättning eller arbetsredskap används. 2 § anger vem som får meddela sådant nyttjandeförbud. Förbud som meddelas av annan än sjöfartsstyrelsen, skall genast underställas styrelsen för godkännande. Detta innebär bl. a. att beslut av tjänsteman vid fartygsinspektionen skall godkännas av sjöfartsstyrelsen.

Sjöfartsverket anför att den nya verksorganisationen ej innebär en uppdelning i över- och underställda myndigheter oaktat tillsynsverksamheten är uppdelad på en centralförvaltning och regionala sjöfartsinspektionsdistrikt. Det angivna underställningsförfarandet bör emellertid behållas. Lagrummet bör ges en sådan utformning, att nyttjandeförbud som meddelas av tjänsteman vid sjöfartsinspektionsdistrikt, liksom beslut av annan myndighet än sjöfartsverket, blir föremål för underställning.

Det i lagen angivna underställningsförfarandet i fråga om beslut om nyttjandeförbud bör behållas med hänsyn till det allvarliga ingrepp som ett sådant beslut kan innebära. Som jag tidigare nämnt har sjösäkerhetsdirektören i instruktionen för sjöfartsverket tillagts självständig beslutanderätt i vissa sjösäkerhetsfrågor. Prövningen av beslut om nyttjandeförbud kräver särskild erfarenhet av säkerhetsfrågor och bör ske snabbt. Ute på fältet prövas frågor om nyttjandeförbud, såvitt gäller sjöfartsverket, av tjänsteman vid sjöfartsinspektionsdistrikt. Med hänsyn till dessa förhållanden bör enligt min mening beslut om nyttjandeförbud som har meddelats av tjänsteman vid sjöfartsinspektionsdistrikt underställas sjösäkerhetsdirektören. Underställning bör ske även om beslutet har meddelats av annan inom verket. Detsamma bör liksom hittills gälla när annan myndighet, t. ex. svensk konsul, har meddelat nyttjandeförbud.

4 §

4 § reglerar skyldigheten för staten att ersätta skada med anledning av beslut om nyttjandeförbud. Sådan skyldighet kan komma i fråga, när annan myndighet än sjöfartsstyrelsen meddelat beslutet och detta inte blivit god-

känt av styrelsen. En förutsättning för skadestånd är att skälig anledning till förbudet finnes inte ha förelegat.

Sjöfartsverket önskar med anledning av omorganisationen av verket, att lagrummet ändras till i överensstämmelse med verkets förslag rörande 2 § eller så, att beslutet skall ha meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket eller av tjänsteman vid sjöfartsinspektionsdistrikt.

I överensstämmelse med den ändring som jag förordat i 2 § bör förutsättningen för ersättningsskyldigheten ändras så, att beslutet om nyttjandeförbud har meddelats av annan än sjösäkerhetsdirektören och att överprövningen skall ha gjorts av denne.

I andra stycket bör Stockholms rådhusrätt benämnas Stockholms tingsrätt enligt den namnändring som sker i samband med underrättsreformen den 1 januari 1971.

10 KAP.

Kapitlet innehåller ansvarsbestämmelser.

11 §

Paragrafen hänvisar till bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1) om vilka domstolar som är behöriga att handlägga brottmål enligt sjölagen.

Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att antaga ett förslag till lag om ändring i sjölagen (prop. 1970: 185). Lagförslaget innebär bl. a. att sjölagsmål som gäller handelsfartyg eller fiskefartyg skall handläggas av någon av de sju tingsrätter som är sjöförklaringsdomstolar medan mål som gäller annat fartyg kan handläggas av sjöförklaringsdomstol eller annan tingsrätt. Ändringen i sjölagen avses träda i kraft den 1 januari 1971. På grund av hänvisningen i denna paragraf kommer motsvarande regler att gälla i brottmål enligt lagen om säkerheten på fartyg. Hänvisningen bör ändras endast så, att den anpassas till en tidigare ändring av paragrafnumreringen i sjölagen.

11 KAP.

Kapitlet handlar bl. a. om besvär över myndighets beslut.

3 §

Kungl. Maj:t har den 20 mars 1970 beslutat inhämta lagrådets yttrande över bl. a. ett förslag till lag om allmänna förvaltningsdomstolar. Enligt förslaget skall regeringsrättens nuvarande uppgift att pröva besvär över förvaltningsmyndighets beslut med vissa undantag flyttas över på kammarrätten, som delas i två regionala domstolar. Beslut av kammarrätten skall kunna fullföljas till regeringsrätten endast i snävt avgränsade fall. Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 1972. Riksdagen har som vilande antagit förslag till grundlagsändringar som är nödvändiga för den

föreslagna reformen (prop. 1970: 116, KU 32, prot. I: 25 och II: 25).

Genomförandet av förslaget till lag om allmänna förvaltningsdomstolar medför, att ändring bör ske i 11 kap. 3 § lagen om säkerheten på fartyg. Där föreskrivs att talan mot sjöfartsstyrelsens eller annan central myndighets beslut enligt lagen skall föras genom besvär hos Kungl. Maj:t. Om ej annat anges i beslutet, skall det utan hinder av besvär ända till efterrättelse till dess Kungl. Maj:t bestämmer annat.

Enligt 2 § 14:o sjunde stycket lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt ankommer det på regeringsrätten att pröva mål om förbud mot fartygs resa och mot begagnande av arbetsinrättning eller arbetsredskap på fartyg. Som jag tidigare har anfört anges förutsättningarna för sådant förbud i 8 kap. 1 § lagen om säkerheten på fartyg och befogenheten att meddela förbudet i 8 kap. 2 §. Annat administrativt besvärsmål enligt lagen om säkerheten på fartyg prövas av Kungl. Maj:t i statsrådet.

Förvaltningsdomstolskommittén har i betänkandet Förvaltningsrättskipning (SOU 1966: 70 s. 584) föreslagit, att besvär enligt lagen om säkerheten på fartyg i allmänhet skall avgöras av Kungl. Maj:t i statsrådet i sista instans. Ett beslut av sjöfartsstyrelsen om förbud mot fartygs resa innebär emellertid enligt kommittén ett så allvarligt och betungande ingrepp i enskild rätt, att besvär över sådant beslut bör handläggas av administrativ domstol. Övervägande skäl synes enligt kommittén tala för att också förbud att begagna arbetsinrättning eller arbetsredskap på fartyg avgörs av administrativ domstol.

Kommitténs förslag föranledde i denna fråga ingen erinran i remissyttranden som avgavs över betänkandet.

Sjöfartsverket föreslår i sin skrivelse, att 3 § ändras i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommittén förordat. För att hindra att samma fråga samtidigt prövas av flera myndigheter, vilket skulle kunna inträffa om beslut av annan tillsynsmyndighet än sjöfartsverket eller av tjänsteman vid sjöfartsinspektionsdistrikt dels överklagades hos kammarrätten och dels underställdes för godkännande, föreslår verket att besvär ej skall få anföras mot beslut, som fordrar sådant godkännande. Den som är missnöjd med sådant beslut i förbudsärende bör avvakta beslut i underställningsärendet och, om inte godkännande vägras, anföra besvär hos kammarrätten över beslutet i den underställda frågan.

Jag föreslår — under förutsättning att förslaget till lag om allmänna förvaltningsdomstolar antages — att 11 kap. 3 § ändras i huvudsaklig överensstämmelse med förvaltningsdomstolskommitténs förslag med det av sjöfartsverket förordade tillägget. Mitt förslag innebär att talan ej får föras mot beslut om förbud mot nyttjande som meddelats av sjöfartsverket genom annan än sjösäkerhetsdirektören eller av annan tillsynsmyndighet. Den som är missnöjd med sådant beslut får avvakta beslut av sjösäkerhetsdirektören i underställningsärendet. Talan mot sådant beslut av sjöfartsverket som fat-

tats av sjösäkerhetsdirektören i fråga om förbud mot nyttjande förs hos kammarrätten.

I övrigt bör liksom nu gälla, *dels* att i annat ärende än sådant som rör nyttjandeförbud talan mot beslut av sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som är central förvaltningsmyndighet förs hos Kungl. Maj:t i statsrådet, *dels* att varje beslut enligt lagen skall, utan hinder av besvär, lända till efterrättelse till dess besvärsmyndigheten — Kungl. Maj:t eller annan — bestämmer annat.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Med hänsyn främst till den bristande överensstämmelsen mellan lagens nuvarande utformning och sjöfartsverkets organisation bör den nya lagen träda i kraft redan dagen efter den, då lagen utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Den pågående lagstiftningen om förvaltningsrättskipningen är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1972. Det behövs därför en föreskrift om att talan mot beslut, som meddelats dessförinnan och som enligt 11 kap. 3 § i dess föreslagna lydelse skall föras hos kammarrätten, i stället skall föras hos Kungl. Maj:t. För tydlighetens skull bör också i lagen sägas, att tidigare gällande bestämmelser skall tillämpas i fråga om talan mot beslut som meddelats före lagens ikraftträdande.

Hemställan

Jag hemställer, att lagrådets yttrande över det upprättade förslaget till *lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg* inhämtas enligt 87 § regeringsformen genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Gunnel Anderson

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 14 december 1970.

Närvarande:

f. d. justitierådet	REGNER,
regeringsrådet	MARTENIUS,
justitierådet	BERNHARD,
justitierådet	HESSER.

Enligt lagrådet den 8 december 1970 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 20 november 1970, hade Kungl. Maj:t förordnat, att enligt 87 § regeringsformen lagrådets utlåtande skulle inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.*

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsassessorn Gunnar Torgils.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 4 januari 1971.

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets yttrande över förslag till *lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.*

Föredraganden upplyser, att lagrådet lämnat förslaget utan erinran, och anför.

Vissa smärre, redaktionella jämkningar bör göras i lagförslaget.

Vidare bör 11 kap. 1 §, i överensstämmelse med det föreslagna nya första stycket i 3 §, ändras så att därav framgår att vissa beslut är undantagna från paragrafens besvärsregel.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att antaga lagförslaget med angivna ändringar.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

MARCUS BOKTR. STHLM 1971 700632