

Regeringens proposition

1980/81: 94

om besiktning av fartyg;

beslutad den 29 januari 1981.

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Sverige anpassar sina bestämmelser om tillsyn av fartyg till reglerna i 1978 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, som träder i kraft internationellt den 1 maj 1981. Av två olika alternativ – ett system med oanmälda inspektioner resp. årliga obligatoriska besiktningar – förordas att Sverige väljer det senare för lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton.

Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg¹

dels att 7 kap. 1, 8 och 15 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §

De tillsynsförrättningar som *skola* företagas enligt denna lag *äro*

De tillsynsförrättningar som *skall* företas enligt denna lag *är*

a) regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning (*sjövärdighetsbesiktning*),

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar (*mellanbesiktning*),

c) *årlig undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss eller vissa delar (årlig besiktning)*,

c) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare (passagerarfartygsbesiktning),

d) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare. (passagerarfartygsbesiktning),

d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (fribordsbesiktning),

e) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (fribordsbesiktning),

e) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

g) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

Om det är möjligt *skola* flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.

Om det är möjligt *skall* flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.

¹ Lagen omtryckt 1978: 109.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

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

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

Bestämmelserna i första stycket gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

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

8b §

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

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

15 §

För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, och *icke* är äldre än tjugofyra år, *må* den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), d) eller e) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock *icke* sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligger att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligger i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.

Har fartyget *icke* klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, *må* sjöfartsverket efter

För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, och *inte* är äldre än tjugofyra år, *får* den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), c), e) eller f) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock *inte* sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligger att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligger i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.

Har fartyget *inte* klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, *får* sjöfartsverket efter

Nuvarande lydelse

prövning i varje särskilt fall godkända undersökningen såsom besiktning i den omfattning som *föreskrives* i första stycket.

Föreslagen lydelse

prövning i varje särskilt fall godkända undersökningen såsom besiktning i den omfattning som *föreskrivs* i första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1981.

Besiktningar, som är av minst samma omfattning som årlig besiktning och som har utförts under tiden den 1 maj–30 juni 1981, får räknas som årliga besiktningar.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde
1981-01-29

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Wikström, Friggebo, Mogård, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelsohn, Danell, Petri, Eliasson

Föredragande: statsrådet Adelsohn

Proposition om besiktning av fartyg

1 Inledning

Regler om tillsyn av handelsfartyg i form av besiktningar och inspektioner finns både i internationella konventioner och i svensk lagstiftning. Grundläggande bestämmelser om besiktningar av passagerarfartyg och lastfartyg finns sålunda i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen). Sverige tillträdde konventionen i juli 1978. Den trädde i kraft den 25 maj 1980. De krav som konventionen ställer upp täcks av bestämmelserna om tillsyn i 7 kap. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978:109, ändrad senast 1980:430, sjösäkerhetslagen) och i 7 kap. förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978:346, ändrad senast 1980:467, sjösäkerhetsförordningen).

Vid en diplomatkonferens som anordnades av den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen IMCO, FN:s fackorgan för tekniska sjöfartsfrågor, i februari 1978 antogs två internationella överenskommelser som syftar till att förbättra säkerheten för främst oljetankfartyg och skyddet av den marina miljön mot havsföroreningar från fartyg. Den överenskommelse som syftar till att höja säkerheten för fartygen gavs formen av ett protokoll till 1974 års SOLAS-konvention (SOLAS-protokollet). Protokollet innehåller, förutom nya eller ändrade utrustningskrav för främst oljetankfartyg, även skärpningar av tidigare konventionsbestämmelser om besiktningar och inspektioner av fartyg.

Sverige har den 21 december 1979 tillträtt SOLAS-protokollet. Förutsättningarna för att protokollet skall träda i kraft – ratifikationer av 15

länder med minst 50 procent av världshandelstonnaget – är nu uppfyllda och protokollet träder i kraft den 1 maj 1981.

Sjöfartsverket har i en skrivelse den 19 december 1980 till chefen för kommunikationsdepartementet föreslagit vissa ändringar i sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetsförordningen för att den svenska lagstiftningen skall anpassas till SOLAS-protokollets krav. Skrivelsen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

Sveriges redareförening har efter remiss yttrat sig över skrivelsen.

2 Föredraganden

Enligt den svenska sjösäkerhetslagstiftningen skall passagerarfartyg, som används i stor kustfart eller vidsträcktare fart, genomgå sjövärdighetsbesiktning årligen. Några skärpningar av tillsynen på sådana fartyg är inte aktuella. I det följande inskränker jag mig därför till att enbart tala om andra fartyg än passagerarfartyg.

Andra fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton (brt) skall genomgå regelbundna tillsynsförrättningar i form av sjövärdighetsbesiktningar och mellanbesiktningar. Sjövärdighetsbesiktningarna, som är de mest omfattande, äger rum vart fjärde år och mellanbesiktningarna två år efter den senast genomgångna sjövärdighetsbesiktningen.

Den främsta nyheten i fråga om tillsynen av fartyg i SOLAS-protokollet är att fördragsslutande parter skall inrätta ett system med oanmälda inspektioner (unscheduled inspections) på fartyg om minst 500 brt. Vid sådana inspektioner skall man från flaggstatens sida försäkra sig om att fartyget och dess utrustning i alla avseenden upprätthåller en tillfredsställande standard för den fart, vari fartyget avses att användas. Enligt SOLAS-protokollet får sådana oanmälda inspektioner ersättas av årliga besiktningar.

Hösten 1979 beslutade IMCO:s sjösäkerhetskommitté att systemet med oanmälda inspektioner innebär att det årligen skall utföras sådana kontroller på minst 25 procent av det totala antalet fartyg yngre än 10 år och på minst 50 procent av antalet fartyg äldre än 10 år. Dessa kontroller får inte utföras samtidigt med eller på andra sätt samordnas med andra besiktningar.

I sin skrivelse har sjöfartsverket, efter en redovisning av resursbehoven för de båda alternativen årlig besiktning och oanmälda inspektioner, förordat att alternativet med årliga besiktningar väljs för svenskt vidkommande. Enligt sjöfartsverkets mening är det administrativt mer lätthanterligt med årliga besiktningar. Det blir enklare att planera besiktningarna och lättare att söka upp fartygen. De årliga besiktningarna kan dessutom samordnas med nuvarande system, vilket inte blir möjligt med de oanmälda inspektionerna.

Sjöfartsverket uppger vidare att den nya giltighetstiden för konstruktionssäkerhetscertifikatet i SOLAS-protokollet, fem år, innebär att fem år kan löpa mellan varje sjövärdighetsbesiktning. Enligt verkets mening kan en femårsrytm accepteras från säkerhetssynpunkt, om det samtidigt införs krav på årliga besiktningar. Sjöfartsverket föreslår därför att en femårig besiktningstrytm införs för lastfartyg som omfattas av konventionen, dvs. lastfartyg om minst 500 brt (konventionsfartyg). För fartyg i intervallet 100–500 brt bör dock den nuvarande fyraåriga besiktningstrytmen bibehållas.

Mot denna bakgrund har sjöfartsverket föreslagit vissa tillägg till 7 kap. sjösäkerhetslagen. I 1 § förs den årliga besiktningen in i uppräknningen av olika tillsynsförrättningar. Genom ett nytt andra stycke i 8 § görs det möjligt att tillämpa en femårscykel för besiktningar av konventionsfartyg. I en ny 8 b § anges tidsintervallen mellan de årliga besiktningarna samt att dessa endast gäller för konventionsfartyg. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1981.

Sjöfartsverket föreslår vidare ett par ändringar i reglerna om certifikat i sjösäkerhetsförordningen. Jag ber att få återkomma till regeringen med förslag i dessa frågor.

Sveriges redareförening framhåller som sin bestämda uppfattning att systemet med obligatoriska årliga besiktningar är att föredra framför ett system med oanmälda inspektioner. Föreningen delar sjöfartsverkets uppfattning att resursbehovet kommer att öka och administrationen försvåras om det senare systemet väljs. Redareföreningen förutsätter emellertid att besiktningarna enbart skall avse sådana fartyg för vilka SOLAS-konventionen gäller, dvs. lastfartyg över 500 brt. Dessutom förutsätts att ingen extra besiktning behöver utföras när periodiska besiktningar och mellanbesiktningar sammanfaller med tiden för årliga besiktningar.

För egen del får jag anföra följande.

De skärpta krav på fartygens utrustning och på tillsynen av fartyg som finns intagna i SOLAS-protokollet skall ses mot bakgrund av det stora antalet fartygsolyckor under senare år. Även om fartygsolyckor i det övervägande flertalet fall beror på mänskliga felbedömningar är det av största betydelse att fartygens standard kontrolleras regelbundet. De nya konventionskraven bör rimligen främja sjösäkerheten, framför allt för tankfartyg.

SOLAS-protokollet träder i kraft internationellt den 1 maj 1981, vilket är tidigare än man bara för något halvår sedan hade anledning att räkna med. Det är därför nu hög tid att för svenskt vidkommande ta ställning till vilken av de nya tillsynsformerna, oanmälda inspektioner eller årliga besiktningar, som skall väljas.

Efter 1978 års konferens framstod reglerna om oanmälda inspektioner i SOLAS-protokollet som intressanta för svenskt vidkommande. Bl. a. inom sjöfartsverket menade man att ett väl utformat system med sådana inspek-

tioner skulle kunna bli effektivare än årliga besiktningar eller i vart fall leda till ett bättre utnyttjande av befintliga resurser. Den höga andel av fartygsbeståndet som enligt senare beslut i IMCO skall inspekteras varje år har emellertid medfört att vi får tänka om. Även jag finner att det blir dyrare och administrativt alltför besvärligt att hantera oanmälda inspektioner av ett så stort antal fartyg varje år. I likhet med sjöfartsverket och Sveriges redareförening får jag därför förorda systemet med årliga besiktningar.

F. n. gäller att svenska lastfartyg om minst 100 brt skall genomgå obligatoriska periodiska besiktningar. De nya kraven i SOLAS-protokollet gäller dock bara fartyg om minst 500 brt. För egen del finner jag att vi i detta avseende skall anpassa oss till protokollsbestämmelserna och således inte kräva årliga besiktningar på mindre lastfartyg.

Självfallet skall de årliga besiktningarna ingå i sjövärdighetsbesiktningarna och mellanbesiktningarna de år dessa äger rum och inte förekomma utöver dessa.

Jag delar sjöfartsverkets uppfattning att det med årliga besiktningar blir möjligt att införa en femårig besiktningscykel för konventionsfartygen. Verkets förslag på denna punkt bör genomföras. T. v. bör dock ingen ändring göras för mindre fartyg. På sikt kan det övervägas om man inte bör ha samma regler för dessa.

I författningsförslagen har en jämkning gjorts i 7 kap. 1 § sjösäkerhetslagen för att särskilja innehållet i b) och c). Vissa smärre följdändringar har också gjorts i 7 kap. 15 §.

Även om det är angeläget att författningsändringarna träder i kraft samtidigt som SOLAS-protokollet, dvs. den 1 maj 1981, är det på grund av riksdagsbehandlingen osäkert om det är möjligt. Jag får därför förorda att lagförslaget träder i kraft den 1 juli 1981. I den mån besiktningar som har utförts under tiden den 1 maj–30 juni 1981 täcker kraven för årliga besiktningar bör de dock få räknas som sådana. Jag förordar att en regel av denna innebörd beslutas, vilket medför fördelar både för sjöfartsverket och redarna.

Sjöfartsverket har i sin skrivelse framhållit att det är för tidigt att avgöra huruvida ökningen i tillsynsarbetets omfattning motiverar anspråk på förstärkningar av sjöfartsinspektionens totala resurser. Verket föredrar att utföra tillsynen under en försöksperiod och senare med stöd av gjorda erfarenheter eventuellt återkomma till resursanspråken.

Frågan om resurser till sjöfartsverket för tillsyn enligt de båda protokoll som beslutades vid konferensen i februari 1978 har redan prövats av riksdagen på grundval av prop. 1979/80: 167 (se prop. s. 38, JoU 48, rskr 366). Vid den tilldelning av resurser som då skedde togs hänsyn även till arbetsuppgifter till följd av SOLAS-protokollet.

Det kan i detta sammanhang påpekas att en särskild utredare (K 1979: B) f. n. undersöker klassificeringssällskapens verksamhet. Jag hoppas att det som en följd härav blir möjligt att i framtiden åstadkomma en bättre

samordning av sjöfartsinspektionens och klassificeringssällskapens besiktningar. Härigenom borde man kunna uppnå rationaliseringsvinster och kostnadsbesparingar.

Den av mig förordade lagstiftningen är författningstekniskt så okomplicerad och även i övrigt av sådan beskaffenhet att lagrådets hörande saknar betydelse.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om *ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.*

4 Beslut

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

SJÖFARTSVERKET Sjöfartsinspektionen	Datum 1980-12-19	Vår beteckning 31.271.06-7731 U/80
	Kommunikations- departementet	

Ändring i lagen (1965: 719) och förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg – 1978 års SOLAS protokoll

Sverige har i december 1979 ratificerat 1978 års SOLAS-protokoll. Det blir internationellt bindande 1 maj 1981.

Protokollet föreskriver ändrade regler för tillsyn genom flagglandet av fartyg, vars bruttodräktighet är minst 500 registerton. De nya tillsynsförrättningarna beskrivs på följande sätt:

1. För tankfartyg äldre än 10 år erfordras en besiktning av den utrustning som omfattas av utrustningssäkerhetscertifikatet. Eftersom detta certifikat har en giltighetstid av högst 2 år blir besiktningen årlig.
2. Oanmälda inspektioner skall företagas. Sådana kontroller skall utföras dels på minst 25% av totala antalet fartyg yngre än 10 år och dels på minst 50% av antalet fartyg äldre än 10 år. Dessa kontroller får inte utföras samtidigt eller på annat sätt samordnat med andra besiktningar. Oanmälda inspektioner får ersättas av obligatoriska årliga besiktningar.

Inom IMCO har en arbetsgrupp för besiktningar och inspektioner (GSI) utarbetat närmare föreskrifter (guidelines) för de tillsynsförrättningar som tillkommit genom SOLAS-protokollet. Dessa guidelines, som fastställts genom IMCO:s resolution A (XI) 413, riktar sig till medlemsländernas administrationer och anger nivå och innehåll för de olika besiktningarna. Av dessa riktlinjer framgår att en stickprovsinspektion skall vara mer ingående än en motsvarande årlig besiktning.

De nya tillsynsförrättningarna beräknas ta sjöfartsverkets resurser i anspråk på följande sätt:

Antalet fartyg vars bruttodräktighet är minst 500 registerton var 1980-03-31 380 st, varav 45 st passagerarfartyg. Enligt nuvarande bestämmelser genomgår i genomsnitt under ett år halva antalet fartyg regelbunden besiktning (mellanbesiktning, sjövärdighetsbesiktning). I den fortsatta redogörelsen berörs endast lastfartyg då passagerarfartyg i internationell fart redan har årlig besiktning enligt gällande SOLAS-regler.

Årlig besiktning

Resursbehovet bedöms till två persondagar per besiktning. Antalet fartyg att besiktiga årligen är 170 st. $170 \times 2 = 340$ persondagar.

Oanmälda inspektioner

Beräknad resursåtgång tre persondagar per inspektion. Antal fartyg (utom tankfartyg) äldre än 10 år är 120 st. Antal tankfartyg äldre än 10 år är 30 st.

25% av 245 = 61 fartyg
50% av 120 = 60 fartyg
100% av 30 = 30 fartyg

Summa 150 fartyg skall genomgå inspektion varje år, vilket ger
 $150 \times 3 = 450$ persondagar.

Alternativet med årliga besiktningar är administrativt mer lätthanterligt på grund av att besiktningarna kan planeras lättare och genom att fartygen blir lättare att söka upp. De årliga besiktningarna kan dessutom samordnas med nuvarande system, vilket inte de oanmälda inspektionerna får.

Enligt förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg gäller att samtliga fartyg vars bruttodräktighet är minst 100 registerton skall genomgå obligatoriska periodiska besiktningar. Det finns ingen differentiering av antalet besiktningar baserad på fartygsstorlek. Om protokollets regler avseende obligatoriska årliga besiktningar eller oanmälda inspektioner tillämpas endast för fartyg vars bruttodräktighet är minst 500 registerton frångås ovan nämnda princip. I förordningen finns emellertid ej något hinder för differentiering av besiktningintervallens längd med hänsyn till fartygsstorleken. Om protokollets regler skulle tillämpas på fartyg i intervallet 100–500 registerton brutto ökar behovet av inspektionsresurser kraftigt. För alternativet årliga besiktningar skulle 430 fartyg komma att beröras årligen, vilket betyder ca 860 persondagar.

Den nya giltighetstiden för konstruktionssäkerhetscertifikatet innebär att 5 år kan löpa mellan varje sjövärdighetsbesiktning. Detta kan göras utan ändring i lagen om säkerheten på fartyg. Sjöfartsverket anser att om obligatoriska årliga besiktningar införs kan en femårsrytm accepteras utan att säkerheten eftersättes. Giltighetstiden för att förnya detta måste ske vartannat år (mellanbesiktning).

Enligt SOLAS-protokollet gäller för tankfartyg över 10 år att en besiktning skall göras för den utrustning som omfattas av utrustningssäkerhetscertifikatet. Detta innebär i praktiken årlig besiktning för dessa fartyg. Väljes alternativet årlig besiktning, behövs inga ytterligare ändringar av lagstiftningen.

SOLAS-protokollet föreskriver dessutom för tankfartyg äldre än 10 år att en mellanbesiktning skall göras efter det halva giltighetstiden förflutit för konstruktionssäkerhetscertifikatet.

Besiktningen får vara avslutad sex månader före eller sex månader efter detta datum. Denna bestämmelse innebär ingen skärpning av gällande krav.

Med hänsyn till vad ovan anförts föreslår sjöfartsverket, att alternativet i SOLAS-protokollet avseende årliga besiktningar väljes. Vidare föreslår verket en femårig besiktningstrytm. Genom IMCO:s MSC/Cirk 265 uppmanas medlemsstaterna anmäla till IMCO-sekretariatet vilket av de två alternativen, oanmälda inspektioner eller obligatoriska årliga besiktningar, som avses tillämpas. För fartyg i intervallet 100–500 registerton brutto bör den nuvarande fyraåriga besiktningstrytmen bibehållas. Dessa förslag leder i sin tur fram till följande förslag till ändringar i lagen och förordningen om säkerheten på fartyg.

1. Lagen om säkerheten på fartyg.

7 kap 1 §. I denna paragraf införes som c) följande text varvid nuvarande c)–f) ändras till d)–g).

c) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar (årlig besiktning).

7 kap 8 §. Nytt andra stycke med följande text införes. Nuvarande andra stycket blir tredje stycke.

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

7 kap 8 b §. Ny paragraf med följande text.

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

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

2. Förordningen om säkerheten på fartyg.

1 kap 12 §. Sista meningen i första stycket ändras till:

Certifikat skall utfärdas att gälla högst fem år från dagen för besiktningens avslutande. Giltighetstiden för sådant certifikat får inte förlängas.

1 kap. 16 §. Andra stycket ändras till:

Är svenskt fartyg utom riket, då giltighetstiden i annat certifikat än konstruktionssäkerhetscertifikat utgår, må utlandsmyndighet efter be- myndigande av sjöfartsverket förlänga giltighetstiden för att fartyget skall kunna fullborda resa till svensk hamn eller annan hamn där fartyget skall genomgå sjövärdighetsbesiktning. Giltighetstiden må dock förlängas med högst fem månader.

Sjöfartsverket föreslår med hänsyn till riksdagsarbetet att författnings- ändringarna träder i kraft den 1 juni 1981.

Ovan har förts en diskussion om resursberäkning som underlag för val av tillsynsметод. Huruvida ökningen i tillsynsarbetets omfattning moti- verar anspråk på en förstärkning av sjöfartsinspektionens totala resurser är för tidigt att avgöra nu. Verket föredrar att utföra tillsynen under en försöksperiod och senare med stöd av gjorda erfarenheter eventuellt åter- komma till resursanspråken.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Johansson. I ären- dets handläggning har deltagit sjösäkerhetsdirektören Eriksson, avdel- ningsdirektören Stenmark, föredragande, överinspektören Tirén och byrå- direktören Bodén.

Lennart Johansson

Per Eriksson