

Regeringens proposition

2000/01:137

Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet

Prop.
2000/01:137

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 maj 2001

Lena Hjelm-Wallén

Björn Rosengren
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen, lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och lagen om undersökning av olyckor. Förslagen syftar till att höja sjösäkerheten. Genom förslagen genomförs dels vissa artiklar i direktivet 95/21/EG¹ och ändringsdirektivet 98/25/EG² av den 19 juni 1995 respektive den 27 april 1998 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), dels rådets direktiv 1999/35/EG³ av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

I huvudsak föreslås bestämmelser som gör det möjligt för svenska myndigheter att agera i vissa situationer när ett fartyg på grund av brister skall hållas kvar i en inspektionshamn eller när fartyget skall hindras från att anlöpa svenska hamnar. Ett förbud att lämna inspektionshamnen skall i de flesta fall bestå tills rättelse skett och betalning erlagts eller säkerhet ställts för kostnaderna för tillsynsförrättningen. Det föreslås vidare bestämmelser om obligatoriska kontroller och besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik. Sådana fartyg skall kunna besiktigas planmässigt oavsett flagg. Således skall även utländska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg genomgå sådana besiktningar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2002.

¹ EGT L 157, 7.7.1995 s.1 (Celex 31995L0021).

² EGT L 133, 7.5.1998 s. 19 (Celex 31998L0025).

³ EGT L 138, 1.6.1999 s. 1 (Celex 31999L0035).

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Författningsförslag	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	14
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.....	17
3	Ärendet och dess beredning	18
4	Bakgrund	19
4.1	Internationella konventioner	19
4.2	EU och sjösäkerhet	20
4.2.1	Inledning.....	20
4.2.2	Direktiven om hamnstatskontroll	20
4.2.3	Värdstatsdirektivet.....	22
4.3	Svenska bestämmelser	23
4.3.1	Inledning.....	23
4.3.2	Fartygssäkerhetslagen.....	24
4.3.3	Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.....	25
4.3.4	Lagen om undersökning av olyckor	26
5	Genomförande av vissa artiklar i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll	27
5.1	Förbud för fartyg att lämna hamn m.m.....	27
5.2	Förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn m.m.....	28
5.2.1	Regleringen i huvudsak	28
5.2.2	Information om ett förbud att anlöpa svensk hamn	31
5.2.3	Straffbestämmelser	32
5.2.4	Beslut m.m.....	33
5.3	Betalning för tillsynsförrättning.....	34
6	Genomförande av värdstatsdirektivet.....	35
6.1	Tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.....	35
6.2	Inledande kontroll och besiktning m.m.	37
6.3	Förbud mot användning av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg	41
6.3.1	Regleringen i huvudsak	41
6.3.2	Straffbestämmelser	43
6.3.3	Beslut	44
6.4	Underrättelser om åtgärder	45
6.5	Utredning av olyckor	45
7	Kostnader och ikraftträdande	48
7.1	Kostnader för tillsyn	48
7.2	Ikraftträdande.....	50
8	Författningskommentar	50

8.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49).....	50	Prop. 2000/01:137
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	56	
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.....	57	
	Utredningens lagförslag.....	98	
	Förteckning över remissinstanserna avseende SOU 2000:16	108	
	Lagrådsremissens lagförslag.....	109	
	Lagrådets yttrande	110	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 maj 2001.....	110	
	Rättsdatablad	110	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49) dels att 10 kap. 5 och 9 §§, 11 kap. 1–3 och 5 §§ och 12 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nio nya paragrafer, 10 kap. 9 a–9 e §§ och 11 kap. 1 a–1 d §§ samt närmast före 10 kap. 9 a § en ny rubrik av följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny rubrik närmast före 10 kap. 10 § som skall lyda ”Verkställande av tillsynsförrättningar m.m.”

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

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

Den tillsyn som anges i 1 § första stycket utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, *inledande besiktningar och kontroller enligt 9 b §*, rederikontroller eller inspektioner.

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

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt, för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg, för att bestämma dess minsta tillåtna fribord och för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

9 §²

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. *I fråga om tillsyn av sådana utländska fartyg som omfattas av regleringen i 9 a–e §§ får dock tillsyn ske genom inspektion endast om det behövs av någon särskild anledning.* När det gäller förhållanden som omfattas av certi-

¹ Senaste lydelse 1995:927.

² Senaste lydelse 1995:927.

säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

fikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, 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.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Särskilt om tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg

9 a §

Bestämmelserna i 9 b–e §§ gäller när ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg används eller skall användas i reguljär trafik där fartyget anlöper eller avgår från en svensk hamn på internationella resor eller på inrikes resor inom de fartområden som regeringen bestämmer. Är fartyget svenskt gäller dessutom bestämmelserna i 5–8 §§.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses det samma som 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 trafik³.

9 b §

Innan ett fartyg som avses i 9 a § tas i bruk i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten göra

³ EGT L 138, 1.6.1999 s. 1 (Celex 31999L0035).

1. en inledande kontroll av fartyget och av det företag som avser att använda fartyget i reguljär trafik (rederiet), och

2. en inledande besiktning av fartyget.

En inledande kontroll och besiktning skall också göras när ett fartyg tas i bruk i annan reguljär trafik än tidigare, om det inte med hänsyn till omständigheterna är obehövt.

Den inledande besiktningen skall göras senast inom en månad från det att tillsynsmyndigheten har mottagit det underlag som behövs för den inledande kontrollen.

9 c §

Fartyg som avses i 9 a § skall besiktigas planmässigt, varvid tillsynsmyndigheten en gång inom varje tolv månadersperiod skall göra dels en särskild besiktning, dels en besiktning under en reguljär resa.

Ett sådant fartyg skall dessutom besiktigas särskilt

1. när det i något väsentligt avseende har reparerats, byggts om eller förändrats,

2. när det byter flagg, när det överförs till en ny klass eller när rederiets ledning ändras på sådant sätt som kan antas inverka på fartygets säkra drift.

En särskild besiktning enligt andra stycket 2 behöver inte göras om det med hänsyn till omständigheterna är obehövt.

9 d §

Tillsynsmyndigheten får avstå från en tillsynsförrättning enligt 9 b och 9 c §§, om motsvarande förrättning har utförts av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska sam-

arbetsområdet och den reguljära trafiken omfattar en hamn i den staten.

9 e §

Om ett ersättningsfartyg på grund av oförutsedda omständigheter snabbt måste sättas in i sådan trafik som avses i 9 a § för att kontinuiteten skall kunna upprätthållas, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget används även om det inte har kontrollerats eller besiktigats enligt 9 b §, under förutsättning att fartyget kan antas uppfylla kraven för säker drift.

Tillsynsmyndigheten skall inom en månad från det att tillåtelse givits utföra den inledande kontrollen av fartyget och rederiet samt den inledande besiktningen av fartyget.

11 kap.

1 §⁴

Ett fartygs resa får förbjudas *tills rättelse har skett*, om det finns skäligen anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten, att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan eller

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas *tills rättelse har skett*.

Om det finns skäligen anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas *tills rättelse har skett*.

⁴ Senaste lydelse 1995:927.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget *eller dess rederi* saknar ett certifikat, *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller en motsvarande handling* som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 § *och det saknade certifikatet är av annat slag än som avses i 1 a §.*

1 a §

Ett fartygs resa skall förbjudas,

1. om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller

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

Förbudet får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen och det inte finns andra brister som medför att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Upphävs förbudet på denna grund gäller vad som sägs i 1 c §.

1 b §

Ett förbud mot fartygs resa enligt 1 och 1 a §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

1 c §

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndig-

het i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,

2. ett förbud mot fartygets resa hävts av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom EES för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har för den myndighet som förbjudit fartygets resa visat att bristen avhjälpes.

Tillsynsmyndigheten får trots bestämmelserna i denna paragraf tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister skall avhjälpas,

förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

I d §

Ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § skall förbjudas att användas i reguljär trafik, om

1. rederiet vid en inledande kontroll enligt 10 kap. 9 b § inte har visat att kraven för sådan trafik är uppfyllda, eller

2. flaggstaten, utan att först ha samrått med behörig svensk myndighet, utfärdat

a) dispenscertifikat enligt regel I B/12 (a) (vi) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) eller

b) trafikillstånd för höghastighetsfartyg enligt punkt 1.9.3 i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) (Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg).

2 §

Ett beslut enligt 1 § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1, 1 a, 1 c eller 1 d § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

I de fall en inledande kontroll eller en inledande besiktning, som skall ske innan ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § sätts i trafik, föranleder ett reseförbud enligt 1 § eller förbud mot användning i reguljär trafik enligt 1 d §, skall ett sådant beslut fattas inom en månad efter den inledande besiktningen.

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

3 §⁵

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna.

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa *eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn* skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna *samt Kustbevakningen*.

Polismyndigheten skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Polismyndigheten *och Kustbevakningen* skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på den.

Om fartyget står under tullkontroll, får Tullverket inte tillåta det att avgå. Tullverket får också tillfälligt ta hand om fartygets nationalitetshandling, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till myndigheten.

⁵ Senaste lydelse 1999:414.

5 §

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

Om det föreligger en brist som avses i 1 § *eller om ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § och som redan går i reguljär trafik inte uppfyller ett krav för reguljär trafik som avses i 1 d §*, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen *eller uppfylla kravet* inom viss tid.

Gentemot den som har skyddsansvar enligt 7 kap. 2–13 §§ får en myndighet som avses i 2 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna i 6 och 7 kap. eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. skall efterlevas.

Om den som har fått ett föreläggande inte följer det eller om han inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med föreläggandet.

Följs inte ett föreläggande angående ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § i reguljär trafik, skall myndigheten besluta att fartyget inte får användas i trafiken.

12 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa *eller* mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i *andra* eller *tredje* stycket av *nämnda paragraf*,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud *som meddelats* enligt 11 kap. 1, 1 a, 1 c eller 1 d § mot

a) ett fartygs resa,

b) användning av en anordning för arbetet eller *arbetsredskap* eller annat som nämns i *tredje* eller *fjärde* stycket av 1 §,

c) *tillträde till hamn* eller

d) *användning av ett fartyg i reguljär trafik*,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.
 2. Om ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § är i bruk i reguljär trafik den 1 januari 2002, skall tillsynsförrättningar enligt 10 kap. 9 b § göras senast tolv månader därefter.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg¹

dels att 7 kap. 7 och 10 §§, 9 kap. 2 §, 10 kap. 3 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 7 kap. 6 a och 7 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 a §

Sjöfartsverket skall förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, om fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har för den myndighet som förbjudit fartygets resa visat att bristen avhjälpes.

Tillsynsmyndigheten får trots bestämmelserna i denna paragraf tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister skall avhjälpas,

förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

¹ Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

7 §

Beslut enligt 4 *eller* 5 § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt *samma* paragrafer skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Beslut enligt 4, 5 *eller* 6 a § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 *eller* 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

7 a §

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

10 §²

Den myndighet som med stöd av 4, 5 eller 6 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandlingar till *denna myndighet*.

Den myndighet som med stöd av 4, 5, 6 *eller* 6 a § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa *eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn* skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten *och Kustbevakningen* skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandlingar till myndigheten.

² Senaste lydelse 1988:437.

9 kap.**2 §³**

Beslut som har meddelats av Sjöfartsverket i frågor som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Beslut som har meddelats av Sjöfartsverket i frågor som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6 eller 6 a § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut i andra frågor som avses i 1–7 kap. får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller

2. hos regeringen, om beslutet har meddelats av Sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

10 kap.**3 §**

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

1. en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, eller

3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 a §.

6 §

1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §,

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §, eller

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 a §, eller

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,

döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

³ Senaste lydelse 1995:52.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

4 a §

Trots vad som föreskrivs i 4 § skall en undersökning enligt denna lag inledas när ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik har varit inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud och

a) olyckan eller tillbudet har inträffat inom Sveriges sjöterritorium, eller

b) olyckan eller tillbudet har inträffat på andra vatten och fartyget senast besökte Sverige.

Har en undersökning inletts skall den fortgå till dess berörda stater enats om vilken stat som skall ansvara för undersökningen.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses det samma som 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 trafik¹.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

¹ EGT L 138, 1.6.1999 s. 1 (Celex 31999L0035).

3 Ärendet och dess beredning

I rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 samt i ändringsdirektivet 98/25/EG av den 28 april 1998 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), nedan kallade direktivet respektive ändringsdirektivet om hamnstatskontroll, finns det bl.a. regler om förbud att anlöpa hamn och om att kvarhållande av fartyg inte skall upphävas förrän betalning skett eller säkerhet ställts för betalning av tillsynskostnader. Direktivet och ändringsdirektivet bifogas som *bilagorna 1 och 2*.

Rådet antog den 29 april 1999 direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, nedan kallat värdestatsdirektivet. Direktivet bifogas som *bilaga 3*. Detta direktiv innehåller bestämmelser om bl.a. besiktningar och kontroller av fartygen.

Regeringen beslutade den 23 juni 1999 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen. I uppdraget ingick att i ett delbetänkande redovisa ett förslag till införlivande av dels artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll, dels värdestatsdirektivet. Utredaren avlämnade i mars 2000 delbetänkandet, SOU 2000:16, Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet. Betänkandet innehåller förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Utredningens lagförslag bifogas som *bilaga 4*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena och en sammanställning av dessa finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2000/2435/TP).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 26 april 2001 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 6*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*.

Lagrådet har föreslagit ändringar i 11 kap. 1 c § fartygssäkerhetslagen (1988:49) och 7 kap. 6 a § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (7 kap. 6 b § i lagrådsremissens lagförslag). Regeringen har följt Lagrådets förslag. Enligt Lagrådet bör det övervägas om ändringar skall göras i 7 kap. 10 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Lagrådets synpunkter behandlas i författningskommentaren till aktuella paragrafer.

I propositionens lagförslag har också vissa redaktionella ändringar gjorts i förhållande till lagrådsremissen.

4.1 Internationella konventioner

För att underlätta för den internationella sjöfarten och samtidigt finna en gemensam, hög sjösäkerhetsnivå, har de sjöfarande länderna antagit en rad internationella konventioner om säkerhet till sjöss och om skydd för den marina miljön. Konventionerna ställer krav på att flaggstaternas bestämmelser om tillsyn över fartygen är tillräckliga och internationellt jämförbara. Samtidigt ger konventionerna kuststaterna befogenheter att inspektera utländska fartyg och på så sätt öka sina möjligheter att övervaka säkerheten på det egna territorialvattnet.

Ett flertal länder, däribland Sverige, har genom undertecknandet av ett i Paris framlagt memorandum om hamnstatskontroll (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982, med tillägg), Paris MOU 1982, åtagit sig att genom hamnstatskontroller tillse att kraven enligt vissa angivna konventioner är uppfyllda, exempelvis 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974). Mycket av arbetet bakom de internationella konventionerna har utförts inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO, vilken är en organisation under FN.

SOLAS 1974 är den viktigaste konventionen om sjösäkerhet och anger konstruktions- och säkerhetskrav för fartyg i internationell trafik. Enligt konventionen skall varje flaggstat ansvara för att dess fartyg uppfyller kraven. Fartygen skall innan de används i internationell trafik kontrolleras och godkännas, och som bevis på att de godkänts skall fartygen medföra certifikat som utfärdas av flaggstatens administration. Flaggstaten kan dock överlåta på en erkänd organisation (klassificeringssällskap) att besiktiga dess fartyg och utfärda certifikat. Ifrågavarande konvention ger länder som är anslutna till konventionen rätt att inspektera andra länders fartyg (hamnstatskontroll). Inspektioner av förhållanden som omfattas av utfärdade certifikat får dock endast göras om det finns grundad anledning att anta att fartygen avviker från de säkerhetsnormer som framgår av certifikaten. I SOLAS 1974 sägs vidare att hamnstatens behöriga myndighet skall förbjuda fartyg, som inte uppfyller konventionskraven, att lämna inspektionshamnen.

I kapitel IX i SOLAS behandlas krav på rederiernas och fartygens säkerhetsorganisation såsom de anges i ISM-koden, the International Safety Management Code genom IMO:s resolution A.741(18).

Genom ISM-koden tas ett helhetsgrepp om säkerhetsfrågorna i det att koden omfattar såväl de individuella fartygens som rederiernas säkerhetsorganisation. Huvudansvaret för säkerheten skall ligga hos rederiet. ISM-koden innehåller detaljerade bestämmelser om hur rederiernas säkerhetsorganisation, safety management system (SMS), skall vara utformad och bedrivs. Säkerhetsorganisationen syftar till att medföra säkrare fartygsdrift och en säkrare arbetsmiljö genom att riskfyllda situationer identifieras och undviks samt genom att man genomför en fortlöpande träning av personalen i säkerhetsarbete och i att klara av nödsituationer. Rederierna skall ha en uttalad säkerhetspolicy för landorganisationen och för fartygen samt skall genomföra återkommande revisioner

av säkerhetsorganisationssystemet. Genom kapitel IX i SOLAS 1974 har ISM-koden gjorts tvingande, och som bevis på att kraven på säkerhetsorganisation är uppfyllda skall flaggstatens sjöfartsmyndighet eller sjöfartsmyndigheten i det land där verksamheten bedrivs (eller ett klassificeringssällskap, om den nationella lagstiftningen medger det) utfärda dokument för rederiet (document of compliance). Vidare skall flaggstaten utfärda certifikat för rederiets fartyg (safety management certificates). Vid en inspektion skall fartygets befälhavare kunna visa upp certifikatet och en kopia av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation.

Med kapitel X har the International Code of Safety för High-Speed Craft, HSC-koden, resolution MSC. 36 (63) införts i SOLAS 1974. HSC-koden tar sikte på höghastighetsfartyg och anger säkerhetsbestämmelser för sådana fartyg. Rederierna skall bl.a. införa särskilda kvalitetssäkringssystem. I huvudsak är besiktningsförfarandet detsamma som för andra fartygstyper. En flaggstat skall emellertid därutöver kontrollera att kvalitetssäkringssystemen och räddningsresurserna är godtagbara för trafik med fartygen.

Koden ger hamnstaterna ett stort inflytande över trafiken med höghastighetsfartyg. Hamnstaterna har bl.a. ökade befogenheter att inspektera höghastighetsfartyg jämfört med andra fartyg. Konstateras brister vid en inspektion, t.ex. att ett fartyg inte uppfyller de särskilda villkoren för trafiken, skall trafikillståndet dras in till dess att bristerna är åtgärdade.

4.2 EU och sjösäkerhet

4.2.1 Inledning

Sjötransporter ingår i EU:s gemensamma transportpolitik och är därför föremål för gemenskapens normgivning. Fram till år 1993 var normgivningen om sjösäkerhet begränsad till bestämmelser om särskilda förhållanden. Det året antog rådet en resolution av den 8 juni 1993 om ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss (a common policy on safe seas). Resolutionen är utgångspunkten för de fortsatta gemenskapsbestämmelserna om sjösäkerhet.

I resolutionen drogs riktlinjerna upp för ett samlat handlingsprogram i fråga om sjösäkerhet, vari en utgångspunkt är att antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten kommer att drastiskt minska om internationella konventioner, koder och resolutioner tillämpas strikt genom bestämmelser på gemenskapsnivå. Som led i handlingsprogrammet har rådet utfärdat både förordningar och direktiv på sjösäkerhetens område.

4.2.2 Direktiven om hamnstatskontroll

Genom direktivet 95/21/EG den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (direktivet om hamnstatskontroll) avser man att åstadkomma en minskning av

antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt ökad efterlevnad av internationella regler och tillämplig gemenskapslagstiftning.

Hamnstatskontrollen av utländska fartyg sker genom inspektioner som utförs av hamnstatens behöriga sjöfartsmyndighet. Minst 25 procent av det antal fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar under ett representativt kalenderår skall inspekteras.

Medlemsstatens behöriga myndighet skall försäkra sig om att alla brister som upptäcks vid en inspektion rättas till. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten enligt artikel 9 se till att fartyget kvarhålls eller att den verksamhet i samband med vilken bristen upptäckts stoppas. Beslutet om kvarhållande får upphävas först när faran bedöms obefintlig. Kan bristen inte åtgärdas i inspektionshamnen får fartyget enligt artikel 11.1 resa till anvisat reparationsvarv under förutsättning att fartyget uppfyller villkoren för resan. Medlemsstaten är skyldig att underrätta berörda myndigheter i andra medlemsländer om villkoren för färden. Om fartyget fortsätter sin resa utan att uppfylla de uppställda villkoren eller utan att anlöpa anvisat reparationsvarv skall medlemsstaterna enligt artikel 11.4 vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget vägras tillträde till varje hamn inom gemenskapen till dess att bevis föreligger om att det uppfyller alla krav på säkerhet som anges i den för fartyget tillämpliga konventionen. Enligt artikel 11.6 får en hamnstats behöriga myndighet tillåta att fartyget anlöper en anvisad hamn vid force majeure eller om bjudande säkerhetsskäl föreligger eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för åtgärdande av brister, förutsatt att garantier kan ställas för säkert anlöp.

Enligt artikel 16 skall, om sådana brister som utgör skäl för kvarhållande upptäcks eller bekräftas, alla kostnader som har samband med inspektionen täckas av fartygets ägare. Enligt artikel 16.3 skall ett beslut om kvarhållande inte upphävas innan full betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för betalning av kostnaderna.

Genom ändringsdirektivet 98/25/EG infördes artikel 9a i direktivet 95/21/EG. Ändringen var en följd av att ISM-koden gjorts obligatorisk och förts in som ett särskilt kapitel IX i SOLAS 1974. I ingressen till ändringsdirektivet anges att det är nödvändigt att fastställa särskilda åtgärder som skall vidtas inom den europeiska gemenskapen för att kunna behandla de fall då ISM-handlingar saknas ombord. Enligt artikel 9a skall behörig sjöfartsmyndighet besluta att kvarhålla fartyg, om det vid inspektion framkommer att certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation eller kopia av dokument avseende sådan säkerhetsorganisation saknas ombord. Ett beslut om kvarhållande som endast är grundat på att ISM-handlingar saknas får dock hävas om det är nödvändigt för att undvika överbeläggning i hamnen. Hävs ett beslut om kvarhållande på denna grund skall fartyget vägras tillträde till alla hamnar inom EU till dess att ägaren kan visa att fartyget innehar giltiga handlingar enligt ISM-koden. Endast den medlemsstat som beslutade om kvarhållandet kan häva förbudet mot tillträde till gemenskapens hamnar. Dock får fartyg på de skäl som framgår av artikel 11.6 i vissa fall ändå anlöpa anvisad hamn, nämligen vid bl.a. force majeure eller om det eljest föreligger bjudande säkerhetsskäl.

Direktivet 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 (världstatsdirektivet) tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i reguljär trafik till eller från medlemsstats hamn och som används på internationella resor eller på inrikes resor i fartområde A eller annat fartområde som medlemsstaten bestämmer. Världstaternas tillsyn av de fartyg som omfattas av direktivet innebär att staterna skall göra inledande kontroller samt regelbundna och ingående förebyggande besiktningar av fartygen. Vissa omständigheter skall kontrolleras innan fartygen används i reguljär trafik, bl.a. att fartygen uppfyller vissa normer för konstruktion och stabilitet samt innehar certifikat. Fartyg som redan går i trafik när direktivet börjar tillämpas skall, liksom rederierna som använder fartygen, kontrolleras senast 12 månader därefter.

Vid den inledande kontrollen skall rederiet tillhandahålla bevis för att de krav som ställs är uppfyllda. Den inledande kontrollen innebär således att sjöfartsmyndigheterna granskar dessa bevis. Genom inledande särskilda besiktningar kan världstaterna övertyga sig om att rederierna och deras fartyg uppfyller nödvändiga krav för säker drift i reguljär trafik.

En ny inledande kontroll och en ny inledande besiktning skall i princip göras varje gång som ett fartyg av aktuellt slag tas i bruk i en annan reguljär trafik än tidigare. Sådana tillsynsförrättningar kan dock underlåtas om tidigare kontroller och besiktningar är relevanta för den nya trafiken. Detsamma kan gälla för ett fartyg som skall ersätta ett annat fartyg. Världstaterna måste då i vart fall vid en okulär besiktning och vid en kontroll av fartygets dokument inte ha funnit något som inger farhågor om att fartyget inte skulle uppfylla kraven på säker drift. En annan förutsättning för nämnda undantag är att fartyget därefter inom en månad kontrolleras och besiktigas.

Världstaterna skall inom varje tolv månadersperiod utföra dels en besiktning som har samma innehåll som den inledande särskilda besiktningen, dels en besiktning under en reguljär resa. Dessutom skall ett fartyg besiktigas varje gång som det genomgår reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende, vid förändringar i rederiets ledning, vid byte av flagg eller vid överföring till ny klass. I artikel 8 sägs vidare att om sådana brister som motiverar hindrande av fartygets användning avslöjas vid en besiktning, skall rederiet stå för alla kostnader i samband härmed.

Världstaterna skall hindra att ett fartyg tas i bruk i reguljär trafik bl.a. om de inte har kunnat få en bekräftelse på att kraven som ställts i den inledande kontrollen uppfyllts. I bruktagandet skall hindras varje gång sådana brister upptäcks som medför omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget, dess besättning och passagerare. Vidare skall användningen hindras om de minimikrav som uppställts enligt vissa i bilaga II till i direktivet angivna EG-direktiv och EG-förordningar inte uppfyllts och detta medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning och passagerare. Slutligen skall världstaterna hindra användningen av fartyg om flaggstaten inte rådfrågat världstaterna vid utfärdandet av dispenscertifikat eller, för höghastighetspassagerarfartyg, trafikillstånd.

Om brister upptäcks på ett fartyg som redan går i reguljär trafik skall värdstaterna i stället kräva att rederiet vidtar nödvändiga åtgärder för att omedelbart rätta till bristerna, eller om dessa inte utgör en omedelbar fara för fartygets, besättningens eller passagerarnas säkerhet, rätta till bristerna inom rimlig tid. Har inte rättelse skett skall värdstaterna hindra att fartyget används.

Ett fartyg som genomgått besiktningarna enligt direktivet till värdstaternas belåtenhet undantas från utökade inspektioner enligt direktivet om hamnstatskontroll. Artikel 11 behandlar också hur värdstaterna bör samarbeta med varandra när de berörs av en särskild besiktning av samma fartyg. Enligt artikeln får en berörd värdstat utföra en besiktning på begäran av en annan berörd värdstat. Besiktningar kan också utföras av en grupp inspektörer från de olika värdstaterna. Flaggstatens administration skall informeras om brister som konstaterats vid besiktningarna.

Direktivet innehåller också bestämmelser om utredning av olyckor. Enligt artikel 12.1 skall medlemsstaterna, inom ramen för sina nationella rättssystem, göra det möjligt för dem och varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller, där så föreskrivs i koden för utredning av sjöolyckor (IMO:s resolution A.849(20) av den 27 november 1997), leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat.

Direktivet föreskriver också bl.a. att medlemsstaterna bör bedriva landbaserade trafikledningssystem och förse kommissionen med besiktningssrapporter. Det skall vidare finnas ett integrerat system för beredskapsplanering för nödsituationer ombord på ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg.

4.3 Svenska bestämmelser

4.3.1 Inledning

Grundläggande bestämmelser om sjöfarten finns i sjölagen (1994:1009). Den lagen innehåller också en del bestämmelser om fartygs säkerhet samt om redarens och befälhavarens skyldigheter och ansvar för sjösäkerheten. Den viktigaste författningen i fråga om säkerheten på fartyg är dock fartygssäkerhetslagen (1988:49) som kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (1988:594). Av intresse är också lagen (1980:424) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Med stöd av bemyndiganden i de nämnda lagarna och förordningarna meddelar behöriga myndigheter – främst Sjöfartsverket – föreskrifter. Föreskrifterna avspeglar också olika internationella överenskommelser på sjösäkerhetens område, exempelvis får ett flertal av de detaljerade säkerhetsnormer som anges i EG-direktiv sin nationella tillämpning genom föreskrifter som meddelas av Sjöfartsverket.

Fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt på svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även alla svenska rederier samt utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Med rederier likställs den som i redarens ställe har befattning med fartyget. En betydelsefull ändring av fartygssäkerhetslagen skedde när ISM-koden införlivades i svensk rätt (SFS 1995:927). Lagens krav och den tillsyn som skall göras har härefter kommit att omfatta även att en redare och dennes fartyg har en fungerande säkerhetsorganisation.

Ett fartyg skall ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd därav, och ett rederi skall ha dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Det framgår av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation att kopia av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation liksom certifikat angående sådan säkerhetsorganisation skall finnas ombord på fartyget.

I 10 kap. fartygssäkerhetslagen finns vidare bestämmelser om tillsyn av fartyg och kontroll av redare, vilken i första hand utövas av Sjöfartsverket. Det är redaren och ägaren som ansvarar för att fartyget och rederiverksamheten undergår tillsyn enligt lagen. Tillsynen utövas vid förrättningar, vilka utförs som besiktningar, rederikontroller eller inspektioner.

Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt och i övrigt när det finns särskild anledning till det. Inspektioner görs när det är motiverat.

Besiktningar skall enligt 10 kap 5 § fartygssäkerhetslagen göras främst för att undersöka bl.a. om ett fartyg är sjövärdigt och för att undersöka om det är lämpligt att använda som passagerarfartyg. Av 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen framgår att vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas bl.a. om arbetsmiljön är tillfredställande, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt eller fartyget i övrigt är i behörigt skick.

En besiktning skall ske innan ett fartyg som har byggts för en svensk beställare används till sjöfart, när ett utländskt fartyg blivit svenskt eller när ett fartyg genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller det har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i lagen och i de föreskrifter om rederiets säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av lagen.

Tillsynen av utländska fartyg sker genom inspektion. Någon inspektion av de förhållanden som omfattas av sådana certifikat eller dokument som det utländska fartyget visar upp vid tillsynsförrättningen skall som huvudregel inte förekomma. Om det emellertid vid inspektionen finns grundad anledning att anta att fartyget avviker från vad som anges i certifikaten, skall tillsynen också omfatta de säkerhetsaspekter som omfattas av certifikaten.

Sjöfartsverket har meddelat föreskrifter om tillsyn (jfr SJÖFS 1999:17). Enligt föreskrifterna skall fartyg som omfattas av vissa angivna konventioner och koder genomgå de tillsynsförrättningar som framgår av dessa. Andra fartyg som är underkastade periodisk tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen skall enligt föreskrifterna genomgå vissa regelbundna besiktningar.

Det finns också bestämmelser om kostnaderna för tillsynen. Sjöfartsverket får anlita sakkunniga att utföra tillsynen och ersättningen till de sakkunniga skall utges av redaren. Även undersökning av ämnen som används på fartyget skall enligt 10 kap. 13 § fartygssäkerhetslagen bekostas av redaren. Enligt 10 kap. 22 § fartygssäkerhetslagen får regeringen eller Sjöfartsverket meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn enligt detta kapitel. Sådana föreskrifter finns i SJÖFS 1999:17.

Beslut om inskränkningar i rätten att använda fartyg får meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Ett beslut kan innebära att fartyget inte får avgå från inspektionshamnen, att användningen av vissa lokaler, anordningar, redskap, ämnen eller arbetsmetoder ombord förbjuds eller att fartygsägaren föreläggs att åtgärda brister ombord. Ett fartygs resa får enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt, har brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, inte är lastat, barlastat eller bemannat på ett betryggande sätt eller om det medför för många passagerare. Är det fråga om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap eller om användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne som innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får i stället användningen förbjudas. Ett fartyg får slutligen förbjudas att fortsätta sin resa om det inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget eller dess rederi saknar ett certifikat, dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller en motsvarande handling. Finns en sådan brist som anges i 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen, men finns inte tillräckliga skäl för ett förbud, får den beslutande myndigheten i stället meddela ett föreläggande att åtgärda bristen. I vissa fall kan myndigheten föranstalta om att bristen åtgärdas på redarens eller fartygsägarens bekostnad. Besluten om förbud och förelägganden får förenas med vite samt skall innehålla uppgifter om skäl och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

4.3.3 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift i syfte att förhindra förorening från fartyg. Föreskrifter får meddelas om att de fartyg som inte innehar certifikat, vilka visar att fartygen uppfyller vissa krav, eller som i övrigt inte uppfyller kraven på konstruktion och utrustning, inte får användas till sjöfart. Är det fråga om utländska fartyg får de inte användas till sjöfart inom svenskt territorium.

I lagen finns vidare bestämmelser om tillsyn i form av besiktningar och inspektioner. Svenska fartyg skall besiktigas innan de sätts i trafik och skall därefter genomgå regelbundna besiktningar samt vid behov inspekteras.

Inspektion av utländska fartyg på svenskt territorialhav för de ändamål som anges i lagen, får endast ske om det föreligger klara skäl att anta att ett förbjudet utsläpp skett i territorialhavet. Är det fråga om utsläpp utanför territorialhavet men inom Sveriges ekonomiska zon är utrymmet för inspektion än mer begränsat. Vid inspektion av ett utländskt fartyg som har sådana certifikat som avses i 4 kap. 1 § i lagen eller motsvarande handlingar, skall inspektionen begränsas till en granskning av dessa handlingar om det inte finns en grundad anledning att anta att fartyget i väsentliga avseenden avviker från vad som sägs i certifikaten. I 6 kap. 8 § i lagen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela bestämmelser om avgifter för tillsynen.

Regeringen eller myndigheten får föreskriva begränsningar av eller förbud mot trafik vid väsentliga brister i exempelvis fartygs konstruktion eller utrustning. Ett beslut om sådana begränsningar kan avse förbud mot fartygets avgång eller vidare resa, förbud att använda viss utrustning eller förbud att lasta och lossa. Beslutet kan också avse ett föreläggande för fartyget att följa en viss färdväg, att anlöpa eller avgå från en viss hamn eller i övrigt gälla fartygets framförande eller drift. I stället för dessa beslut, kan myndigheten meddela föreläggande att bristerna skall avhjälpas. Besluten skall innehålla uppgift om de åtgärder som behövs för rättelse. Vidtas inte åtgärderna kan den beslutande myndigheten i vissa fall besluta att verkställa rättelsen på redarens eller fartygsägarens bekostnad.

Regeringen föreslår i prop. 2000/01:139 att det införs bestämmelser som syftar till att förbättra möjligheterna att beivra olagliga utsläpp av olja och andra skadliga ämnen från fartyg. Det föreslås bl.a. att svensk domsrätt införs beträffande olagliga utsläpp och andra brott enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som begås på utländska fartyg i Sveriges ekonomiska zon.

4.3.4 Lagen om undersökning av olyckor

Undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall göras i fråga om händelser som inträffat i Sverige. Om händelsen berör ett utländskt fartyg får undersökningen dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium. Lagen tillämpas också på undersökningar i fråga om händelser som berör svenskt fartyg och har inträffat utomlands, om annat inte följer av internationella överenskommelser. Undersökningen skall utföras av myndighet som regeringen bestämmer. Denna myndighet får dock överlåta åt annan att göra undersökningen.

Till lagen ansluter förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Av förordningen framgår att undersökande myndighet i fråga om olyckor och olyckstillbud är Statens haverikommission. Sjöolyckor av mindre omfattning utreds dock av Sjöfartsverket. Av 8 § i förordningen framgår att haverikommissionen i fråga om samarbete med utländska myndigheter skall beakta riktlinjerna i den av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antagna resolutionen A.637(16), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

5 Genomförande av vissa artiklar i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll

Prop. 2000/01:137

5.1 Förbud för fartyg att lämna hamn m.m.

Regeringens förslag: Ett fartygs resa skall förbjudas vid avsaknad av dokument eller certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget eller rederiet skall ha enligt författningsbestämmelser. Ett sådant förbud får upphävas för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen, om det inte finns andra brister som medför att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Regleringen avser både svenska och utländska fartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningens uppfattning är att ett reseförbud skall få upphävas för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen, om det inte finns andra brister som bör föranleda att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Utredningen har dock inte föreslagit någon författningsreglering i detta avseende.

Remissinstanserna: I sak tillstyrker remissinstanserna förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Genom ändringsdirektivet om hamnstatskontroll införs bestämmelser om kvarhållande av fartyg när certifikat eller kopia av dokument saknas ombord på ett fartyg på vilket ISM-koden är tillämplig (artikel 9a i direktivet om hamnstatskontroll). I denna artikel finns vidare bestämmelser om när fartyg trots dessa brister får lämna hamn. Artikeln behandlar också förbud att anlöpa hamn. Den del av bestämmelsen som avser kvarhållande av fartyg har redan delvis införlivats i svensk rätt genom ändringar i 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (1995:927) (prop. 1994/95:186, bet. 1994/95:TU27, rskr. 1994/95:413). Enligt 11 kap. 1 § fjärde stycket fartygssäkerhetslagen får den behöriga myndigheten förbjuda ett fartygs resa vid avsaknaden av handlingar enligt ISM-koden. Lagen lämnar därmed utrymme för myndigheten att låta ett fartyg lämna inspektionshamnen trots att dessa handlingar saknas ombord. Enligt artikel 9a.1 i direktivet om hamnstatskontroll skall dock ett beslut om kvarhållande alltid följa om fartyg vid inspektion uppvisar denna brist.

Ett korrekt införlivande av direktivet innebär nämligen att fartyg som omfattas av ISM-koden och som saknar ISM-certifikat endast skall få lämna hamnen under de särskilda omständigheter som framgår av artikel 9a. 2. Enligt denna punkt får ett beslut om kvarhållande upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen, dock under förutsättning att fartyget inte har andra brister som innebär att det inte får lämna hamnen.

Fartygssäkerhetslagen bör därför ändras så att ett fartygs resa *skall* förbjudas vid avsaknad av certifikat och dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget eller rederiet skall ha enligt författningsbestämmelser. I lagen bör därutöver en bestämmelse införas om att förbudet får hävas för att förhindra överbeläggning av hamnen, om det

inte finns andra brister som bör medföra att fartyget skall hållas kvar i hamnen.

Det nu aktuella direktivet avser inte åtgärder mot hamnstatens fartyg. Regeringen är dock av uppfattningen att tillsynsmyndigheterna bör ha samma möjligheter att vidta åtgärder mot svenska fartyg som mot utländska fartyg. De föreslagna bestämmelserna bör därför omfatta även svenska fartyg.

Genom de föreslagna bestämmelserna genomförs de artiklar i direktivet om hamnstatskontroll 9 a.1 och 2, vilka tillförts genom ändringsdirektivet om hamnstatskontroll.

5.2 Förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn m.m.

5.2.1 Regleringen i huvudsak

Regeringens förslag: Fartyg skall förbjudas i vissa fall att anlöpa svenska hamnar. Ett förbud skall gälla för ett fartyg som fått tillstånd att resa till ett anvisat reparationsvarv men som inte gör detta eller inte uppfyller villkoren för sådan resa. Vidare skall ett fartyg som saknar giltiga ISM-certifikat men fått lämna hamnen på grund av överbeläggning, förbjudas att anlöpa svenska hamnar. Bestämmelserna gäller för såväl svenska som utländska fartyg.

Nämnda bestämmelser skall också tillämpas om en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet fattat motsvarande beslut.

Vidare regleras hur länge ett förbud att anlöpa hamn skall bestå. Ett fartyg som förbjudits att anlöpa hamn skall kunna få tillstånd att resa till anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt eller för att minska föroreningsrisk eller för rättelse av fartygets brister, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Enligt utredningens uppfattning skall dock ett förbud för fartyg att anlöpa hamn omfatta även fartyg som trotsar ett reseförbud och lämnar inspektionshamnen oavsett om förbudet har meddelats av en svensk myndighet eller en behörig myndighet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Remissinstanserna: Det stora flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. *Sjöfartsverket* föreslår att det skall tas in bestämmelser som medför rätt för Sjöfartsverket att förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg. Det är också Sjöfartsverkets uppfattning att ett förbud att anlöpa svensk hamn bara skall gälla utländska fartyg. *Malmö tingsrätts* uppfattning är att utredningens förslag om att ett fartyg skall omfattas av förbudet att anlöpa svenska hamnar när det trotsat ett förbud att resa och lämnat inspektionshamnen, inte är i överensstämmelse med vad som föreskrivs i artikel 11.4 i direktivet om hamnstatskontroll, eftersom denna artikel endast gäller fartyg som fått tillstånd att resa till anvisat reparationsvarv, och som om vissa

Skälen för regeringens förslag

Förbud att anlöpa svenska hamnar

Om ett fartyg är behäftat med sådana brister enligt artikel 9 i direktivet om hamnstatskontroll, som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö, skall behörig myndighet se till att fartyget kvarhålls till dess att bristerna är åtgärdade. Enligt artikel 11.1 får hamnstatens behöriga myndighet emellertid tillåta fartyget att fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv om bristerna inte kan åtgärdas i inspektionshamnen. En förutsättning för resan är att fartyget följer sådana villkor som uppställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av den medlemsstat där inspektionen skett. Om ett fartyg som avses i artikel 11.1 lämnar inspektionshamnen för resa till reparationsvarv utan att uppfylla villkoren för resan eller om fartyget inte anlöper det anvisade reparationsvarvet, skall medlemsstaterna enligt artikel 11.4 vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget vägras tillträde till varje hamn inom gemenskapen. Fartyget skall få tillträde till hamnarna först när fartygets ägare eller den som ansvarar för fartygstransporten bevisat för den behöriga myndigheten i den medlemsstat, där fartyget befanns vara undermåligt, att fartyget uppfyller alla tillämpliga konventionskrav.

Enligt den genom ändringsdirektivet om hamnstatskontroll införda artikeln 9a.3 skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyg, som saknar dokument eller certifikat om godkänd säkerhetsorganisation men som tillåtits att lämna inspektionshamnen för att förhindra överbeläggning, vägras tillträde till alla hamnar i gemenskapen. Först efter det att fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten visat att fartyget har giltiga ISM-certifikat, skall förbudet att anlöpa hamnarna upphävas.

För att säkerställa att dels fartyg som fått tillstånd att resa till ett anvisat reparationsvarv men som inte gör detta eller inte uppfyller villkoren för sådan resa, dels fartyg som saknar giltiga ISM-certifikat men fått lämna hamnen på grund av överbeläggning, vägras tillträde till hamnar inom gemenskapen, bör fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg ändras så att sådana fartyg skall förbjudas tillträde till svenska hamnar. Enligt 11 kap. 4 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg finns bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även avser att skydda miljön, i fartygssäkerhetslagen. Vad som sägs i artikel 9a.3 i direktivet om hamnstatskontroll bör därför endast regleras i fartygssäkerhetslagen. Eftersom direktivet tillämpas inom hela Europeiska samarbetsområdet (EES), bör åtgärderna omfatta säkerställandet av att fartygen vägras tillträde till staterna inom EES.

I utredningen finns vidare förslag om att också ett fartyg som trotsar ett förbud att resa och lämnar inspektionshamnen skall omfattas av förbudet att anlöpa svenska hamnar. Det är utredningens uppfattning att en sådan bestämmelse visserligen överskrider tillämpningsområdet för artikel 11.4, men ändå är i överensstämmelse med direktivet, eftersom det i in-

gressen till direktivet uttalas att bristfälliga fartyg skulle fortsätta att utgöra ett hot mot säkerhet, hälsa och miljö och åtnjuta ekonomiska fördelar genom att brister enligt gällande konventionsbestämmelser inte åtgärdas, och att fartygen därför bör vägras tillträde till alla gemenskapens hamnar. *Malmö tingsrätts* uppfattning är att utredningen har överskridit tillämpningsområdet för artikel 11.4 och att uttalandet i ingressen till direktivet hänför sig till just de situationer som regleras i artikel 11.4.

Av ingressen till direktivet framgår också att regler och förfaranden för hamnstatskontroll, däribland förutsättningar för att kvarhålla fartyg, måste harmoniseras för att garantera likvärdig effektivitet i alla hamnar. När ett område är harmoniserat är utrymmet begränsat för att i den nationella lagstiftningen avvika från vad som uttalas i direktivet. Regeringen delar utredningens uppfattning, att fartyg som trotsar ett förbud att resa och lämnar inspektionshamnen inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 11.4. Med hänsyn härtill och till vad som anförts om harmonisering av direktivets bestämmelser bör de nu aktuella reglerna inte omfatta fartyg som trotsar ett förbud att resa.

I artikel 11.4 och i artikel 9a.3 i direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa, att fartyg som avses ovan vägras tillträde till alla hamnar inom gemenskapen. Direktiven tillämpas inom EES. För att genomföra vad som föreskrivs i artiklarna i svensk rätt fordras således bestämmelser i fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, om att ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn när en behörig myndighet i en annan stat inom EES fattat beslut att ett fartyg trots brister får gå till reparationsvarv och fartyget inte uppfyller villkoren för sådan resa eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet. Vidare införs en bestämmelse i fartygssäkerhetslagen, att ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om behörig myndighet i EES-stat fattat beslut om upphävande av reseförbud för att hindra överbeläggning av hamn.

Hur länge skall förbudet att anlöpa svensk hamn bestå?

Vad gäller frågan om hur länge ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå finns detta föreskrivet i artikel 11.4 respektive 9a.3. Beträffande brister avseende dels artikel 9.2, dvs. brister som innebär fara för säkerhet, liv eller miljö, dels artikel 9a.1 om avsaknad av giltiga dokument och certifikat utfärdade i enlighet med ISM-koden, skall förbudet bestå till dess ägaren, eller den som annars är ansvarig, för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt, har framlagt tillräcklig bevisning om att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav i konventionen respektive har giltiga certifikat enligt nämnda kod. Denna reglering bör införas i 11 kap. fartygssäkerhetslagen. Regleringen beträffande brister som avses i artikel 9.2 bör införas i 7 kap. 6 a § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Sjöfartsverket har i sitt remissvar efterlyst en möjlighet att förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg beträffande vilka sjöfartsinspektionen eller dess systemmyndigheter inom unionen fattat beslut enligt artikel 11.4, eftersom det enligt verkets uppfattning ställs större krav på en medlemsstat än att enbart förbjuda ett fartyg att anlöpa varje svensk hamn. Frågan om ett mot hamnarna riktat förbud att ta emot fartyg är inte okomplicerad, bl.a. mot bakgrund av att olika hamnar utgörs av olika slag av rättssubjekt. Ett mot hamnarna riktat förbud har inte närmare övervägts vad avser bl.a. utkrävande av straffrättsligt eller annat ansvar vid överträdelse av ett sådant förbud. Något berett underlag för att införa ett mot hamnarna riktat förbud föreligger således inte. Förbudet att anlöpa svensk hamn skall därför endast rikta sig mot fartygen. Ett sådant förbud torde vara tillräckligt för att upprätthålla de aktuella bestämmelserna.

Enligt *Sjöfartsverket* är det inte lämpligt att ett förbud att anlöpa skall gälla för svenska fartyg, eftersom man vill kunna ta ett svenskt fartyg som "smiter" till närmaste svenska hamn. Regeringens ståndpunkt i denna fråga är redovisad i avsnitt 5.1. Såväl fartygssäkerhetslagen som lagen om åtgärder mot förorening från fartyg skall innehålla en reglering motsvarande artikel 11.6 i direktivet om att fartyg trots förbud att anlöpa hamn kan tillåtas anlöpa anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl föreligger. Ett sådant tillstånd kan också medges för att minska eller begränsa föroreningens risk eller för att rätta till brister. Ett svenskt fartyg som annars inte skulle få anlöpa hamnen kan således anvisas till svensk hamn för att exempelvis åtgärda brister.

Genom de föreslagna bestämmelserna genomförs den genom ändringsdirektivet införda artikel 9a.3 och artiklarna 11.4 och 11.6 i direktivet om hamnstatskontroll.

5.2.2 Information om ett förbud att anlöpa svensk hamn

<p>Regeringens förslag: Ett beslut om förbud att anlöpa svensk hamn skall anmälas till bl.a. Kustbevakningen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra att förbudet att resa och anlöpa hamn överträds.</p>

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen föreslår dock inte att lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ändras, så att Kustbevakningen även enligt denna lag ges befogenhet att vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet för ett fartygs avgång eller vidare resa eller att anlöpa hamn.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. *Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen* föreslår att det även i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg skall regleras att Kustbevakningen skall vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet att anlöpa hamn.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverket bör informera de svenska hamnarna om att ett fartyg inte får anlöpa hamnarna. Sjöfarts-

verket bör också anmäla sådana beslut till de myndigheter som kan bistå verket med att upprätthålla förbudet. Enligt 11 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen skall den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull och lotsmyndigheterna. Till de myndigheter som i dag anges i lagen bör fogas Kustbevakningen som redan finns angiven i 7 kap. 10 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Ett förbud att anlöpa svensk hamn torde i de flesta fall kunna verkställas endast med hjälp av Kustbevakningen. Regeringen instämmer därför i de synpunkter som framförts av *Rikspolisstyrelsen* och *Kustbevakningen*, om att det skall regleras i fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg att Kustbevakningen skall vidta åtgärder för att hindra att förbudet överträds. Förbudet avser ett fartygs avgång, vidare resa samt tillträde till svensk hamn.

För att göra det möjligt för behöriga myndigheter i andra stater inom EES att förbjuda fartygen att anlöpa deras hamnar, bör Sjöfartsverket informera dessa utländska myndigheter om förhållanden som enligt direktivet bör innebära att fartygen skall vägras tillträde till dessa staters hamnar. Sjöfartsverkets skyldighet att informera hamnarna och de utländska myndigheterna bör regleras i förordning.

5.2.3 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: En överträdelse av ett förbud att anlöpa hamn skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om påföljder finns i 12 kap. fartygssäkerhetslagen och i 9 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. I 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen anges bl.a. att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra eller tredje stycket av nämnda paragraf döms till böter eller fängelse i högst ett år. Motsvarande bestämmelse finns i 10 kap. 3 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Detsamma gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. Om förbudet eller föreläggandet är förenat med vite, skall den som bryter mot det dock inte dömas till ansvar.

Enligt 12 kap. 2 § 8 fartygssäkerhetslagen döms redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt den lagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen till böter eller fängelse i högst sex månader. Av 12 kap. 3 § 14 fartygssäkerhetslagen framgår att den döms till böter som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga

uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av vissa skyldigheter eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten.

Enligt artikel 18 i värdestatsdirektivet skall medlemsstaterna fastställa ett påföljdssystem för brott mot de bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Detsamma bör enligt regeringens mening gälla överträdelser av de bestämmelser som behövs för att införliva direktivet om hamnstatskontroll. Överträdelse av ett förbud att anlöpa svenska hamnar bör således straffsanktioneras. Det bör inte vara någon skillnad i straffskalan mellan överträdelse av förbud att lämna hamn respektive att anlöpa hamn. Av 10 kap. 6 § 4 lagen om åtgärder mot förorening från fartyg framgår att om det sker en överträdelse av bl.a. ett reseförbud döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade. Samma regleringen bör gälla för en överträdelse av ett förbud att anlöpa hamn. Med hänsyn till det anförda skall det således göras ändringar i 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen samt 10 kap. 3 och 6 §§ lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

5.2.4 Beslut m.m.

Regeringens förslag: Ett beslut om förbud mot fartygs resa och förbud att anlöpa svensk hamn skall meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Beslutet skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Ett sådant beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Utredningens förslag : Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 11 kap. 2 § första stycket fartygssäkerhetslagen skall ett beslut om reseförbud enligt 1 § meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Lagen bör ändras så att även beslut enligt 11 kap. 1 a och c §§ om reseförbud respektive förbud att anlöpa svensk hamn omfattas av den bestämmelsen. Av 7 kap. 6 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg framgår att det är Sjöfartsverket som fattar ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa hamn, när det beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om bl.a. försäkringsskyldighet. Det bör framgå av 7 kap. 6 a § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg att det är Sjöfartsverket som skall fatta beslut om ett förbud att anlöpa svensk hamn, i de fall som anges i den paragrafen.

I direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs det inte, vad ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa hamn skall innehålla. Enligt 11 kap. 2 § andra stycket fartygssäkerhetslagen skall ett beslut innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Denna bestämmelse kan tillämpas avseende reseförbud och förbud att anlöpa svensk hamn. I 7 kap. 7 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg finns reglerat att vissa beslut skall innehålla uppgifter om

de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Här bör föras in även bestämmelser att beslut om förbud att anlöpa hamn skall innehålla sådana uppgifter.

Rätten att överklaga beslut regleras i 13 kap. 2–3 §§ fartygssäkerhetslagen respektive i 9 kap. 2 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, av vilka paragrafer bl.a. framgår att beslut som meddelats av Sjöfartsverket om reseförbud för fartyg får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs inte om rätt till överklagande av beslut om förbud att anlöpa hamn. Ett beslut om att förbjuda ett fartyg att anlöpa hamn bör dock kunna överklagas på samma sätt som övriga beslut som inskränker rätten att använda fartyg. De ifrågavarande bestämmelserna om rätten att överklaga beslut i fartygssäkerhetslagen kommer utan ändring att omfatta beslut om förbud att anlöpa hamn. Motsvarande överklagandebestämmelse i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg bör dock kompletteras så att sådana beslut skall kunna överklagas.

5.3 Betalning för tillsynsförrättning

Regeringens förslag: Ett beslut om förbud mot fartygs resa skall gälla till dess full betalning skett för en tillsynsförrättning eller tillfredställande säkerhet för betalningen ställts.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Det stora flertalet remissinstanser stöder utredningens förslag eller har ingenting att erinra däremot. *Sveriges hamnar, Umeå kommun och Göteborgs stad* har dock anfört att ett förbud mot fartygs avgång också bör gälla till dess betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader som uppstår för hamnmyndigheten och/eller hamninnehavaren.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg skall jämföras med artikel 16 i direktivet om hamnstatskontroll. I artikel 16.1 sägs att alla kostnader för inspektioner som bekräftar sådana brister eller som leder till att sådana brister uppdagas, som utgör skäl för att hålla kvar ett fartyg, skall täckas av fartygets ägare eller av den som är ansvarig för fartygstransporten eller av hans representant i hamnstaten. Enligt artikel 16.2 skall alla kostnader i samband med inspektioner som utförs av en medlemsstats behöriga myndighet enligt artikel 11.4 debiteras fartygets ägare eller den som ansvarar för fartygstransporten. Av artikel 16.3 framgår att ett beslut om kvarhållande inte skall upphävas innan betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för betalning av kostnaderna.

Fartygssäkerhetslagen innehåller bestämmelser om att kostnaden för inspektion skall bäras av fartygsägaren. Närmare bestämmelser om avgifter för tillsyn återfinns i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation. Enligt 18 § i denna föreskrift är redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget eller, om uppgift om detta saknas, fartygsägaren eller den som beställt

förrättningen betalningsansvarig för avgiften. Sjöfartsverket har rätt att kräva att säkerhet skall ställas för betalning av avgiften för en förrättning. Vidare föreskriver 10 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen att kostnaden för sådana sakkunniga som förordnats att biträda vid tillsynsförrättningar skall ersättas av redaren. I kapitlet finns ytterligare bestämmelser om kostnader som skall bäras av redaren eller ägaren (se bl.a. 13 §). Artikel 16.1 och 16.2 är således redan genomförda i svensk rätt.

Någon bestämmelse motsvarande artikel 16.3 finns däremot inte i fartygssäkerhetslagen eller i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, varför en sådan bestämmelse bör införas i dessa lagar. Ett förbud att lämna inspektionshamnen enligt 11 kap. 1 och 1 a §§ fartygssäkerhetslagen eller enligt 7 kap. 4–6 §§ lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, bör alltså bestå tills rättelse skett och betalning erlagts eller säkerhet ställts för kostnaderna för tillsynsförrättningen.

Genom nu föreslagna bestämmelser får även artikel 16.3 i direktivet om hamnstatskontroll sin motsvarighet i svensk lagstiftning.

Sveriges hamnar, Umeå kommun och Göteborgs stad har föreslagit att rätten att kvarhålla fartyg i hamn utvidgas till att även avse det fall till dess betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader som uppstår för hamnmyndigheten/hamninnehavaren. Någon närmare belysning av denna frågeställning föreligger emellertid inte och det saknas följaktligen underlag för att ta upp frågan.

6 Genomförande av värdstatsdirektivet

6.1 Tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

Regeringens förslag: Nya bestämmelser om inledande kontroller och besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg införs. Bestämmelserna omfattar sådana fartyg när de används i reguljär trafik på internationella resor eller vid inrikes resor i de fartområden som regeringen bestämmer och avser både svenska och utländska fartyg. Tillsyn av utländska sådana fartyg får också ske genom inspektion, om det av någon särskild anledning behövs. För definitionerna av ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik görs en hänvisning till värdstatsdirektivet.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran i sak. *Sjöfartsverket* anser att det svenska tillämpningsområdet bör utökas till att omfatta även fartområde B. *SEKO* ifrågasätter om svenska fartyg skall kontrolleras mer än vad som görs i dag, eftersom detta kan bli felaktigt ur konkurrenssynpunkt.

Utländska och svenska fartyg

Enligt 10 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen skall tillsyn av utländska fartyg ske genom inspektion. För förhållanden som omfattas av ett utländskt fartygs certifikat skall inspektionen begränsas till granskning av certifikaten, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende. Rätten att enligt 9 § inspektera utländska fartyg omfattar inte en rätt för Sjöfartsverket att göra regelbundna och ingående förebyggande besiktningar och kontroller av utländska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. Sjöfartsverket har därmed inget bemyndigande i lagen att meddela föreskrifter om tillsynen av nämnda fartyg motsvarande vad som sägs i värdestatsdirektivet. För att tillsynsmyndigheten (Sjöfartsverket) skall kunna utföra inledande kontroller och besiktningar enligt direktivet av utländska fartyg bör det i fartygssäkerhetslagen införas sådana bestämmelser.

Tillsyn av utländska fartyg skall således ske genom inspektion. Av 10 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen framgår att det vid en inspektion sker en undersökning av bl.a. att arbetsmiljön på fartyget är tillfredställande och att fartyget är i behörigt skick. I artikel 11.1 i direktivet föreskrivs att ett ro-ro-passagerarfartyg och ett höghastighetspassagerarfartyg som har genomgått besiktning och blivit godkänt skall undantas från de utökade inspektioner som avses i bl.a. artikel 7.4 i direktivet om hamnstatskontroll. Vad som föreskrivs om utökade inspektioner avser inte exempelvis arbetsmiljön på fartyg.

Även om behovet av kontroll av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i normalfallet tillgodoses genom de nu införda reglerna om kontroller och besiktningar kan det finnas behov av kontroll av exempelvis arbetsmiljön ombord. Det nämnda visar enligt regeringens mening att det kan finnas ett behov av att företa inspektion enligt fartygssäkerhetslagen även beträffande utländska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. En sådan inspektion skall dock endast ske om det behövs för att tillsyn i något särskilt avseende skall komma till stånd.

När det gäller svenska sådana fartyg, kan Sjöfartsverket i och för sig med stöd av bemyndiganden i gällande lagstiftning meddela nödvändiga föreskrifter om tillsynen. Det är emellertid av vikt att tillsynen av de svenska ro-ro-passagerarfartygen och höghastighetspassagerarfartygen också omfattar samtliga de moment som inbegrips i värdestatskontrollen av de utländska fartygen. I detta syfte bör de nya bestämmelserna gälla såväl svenska som utländska fartyg såsom utredningen föreslagit.

Tillämpningsområde

Lagen bör ange vilka fartyg och vilken trafik som omfattas av bestämmelserna. Direktivet omfattar enligt artikel 3.1 ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en medlemsstats hamn på internationella resor och på inrikes resor i fartområden

som ligger mer än 20 nautiska mil från en kustlinje där nödställda kan föras i land (fartområde A enligt EG-direktivet 98/18/EG¹). Medlemsstaterna får dock, enligt artikel 3.2, tillämpa direktivet på andra inrikes resor. Fartygssäkerhetslagen tillämpas enligt 1 kap. 1 § på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Tillämpningsområdet omfattar alltså även fartområdena B–E enligt 1 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen.

Utredningen föreslår att bestämmelserna endast skall tillämpas på fartyg som förs i reguljär trafik där fartyget anlöper eller avgår från svensk hamn på internationella resor eller inhemska resor inom fartområde A. *Sjöfartsverket* har föreslagit att även fartområde B skall omfattas av värdstatskontrollen och påpekar att om bestämmelserna bara skall gälla för inrikestrafik i fartområde A skulle de fartyg som trafikerar Gotland från fastlandet omfattas, medan fartyg som går från Öland till Gotland skulle hamna utanför det nya tillsynssystemet. Regeringen delar *Sjöfartsverkets* uppfattning och föreslår därför att tillämpningsområdet för de nya bestämmelserna skall omfatta de fartområden som regeringen bestämmer, vilka lämpligen bör vara i vart fall fartområdena A och B.

De föreslagna bestämmelserna genomför artikel 3.1.

Definition

I fartygssäkerhetslagen kan lämpligen göras en hänvisning till direktivet för definitionerna av ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik

6.2 Inledande kontroll och besiktning m.m.

Regeringens förslag: Krav införs på inledande kontroll av rederier och dess fartyg samt inledande besiktning av fartyg innan ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg används i reguljär trafik. En inledande besiktning skall ske inom viss tid. En inledande kontroll och besiktning skall också ske när fartyg skall användas i annan reguljär trafik än tidigare om det inte är obehövt.

Det skall vidare företas regelbundna (planmässiga) besiktningar av fartyg. I övrigt regleras när besiktningar i vissa andra situationer skall ske, och när ett fartyg får tas i bruk i reguljär trafik innan en inledande kontroll och inledande besiktning skett. Bestämmelser införs om när en inledande kontroll och en inledande besiktning senast skall ske, efter det att tillstånd givits att ta ett ersättningsfartyg i bruk. Tillsynsmyndigheten får avstå från en tillsynsförrättning, om åtgärden redan vidtagits av en behörig myndighet i en annan stat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

¹ EGT L 144, 15.5.98 s. 1 (31998L0018).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran i sak. *Sjöfartsverket* har föreslagit att den tidsfrist som anges i direktivet för inledande särskild besiktning skall tas in i lagen.

Bakgrund

De centrala artiklarna i värdestatsdirektivet behandlar den tillsyn som värdestaterna skall göra i anledning av den reguljära trafiken med dessa fartyg. Med en värdestat avses en medlemsstat till eller från vars hamnar ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg går i reguljär trafik. Tillsynen utförs som inledande (obligatoriska) kontroller, inledande särskilda besiktningar, särskilda besiktningar och övriga besiktningar.

Inledande kontroll

En inledande kontroll av ett rederi (företag) och dess fartyg sker innan fartyget tas i bruk i reguljär trafik. Värdestaten skall kontrollera att fartyget och rederiet uppfyller vissa krav samt att flaggstat som inte är medlemsstat är införstådd med att den godkännt rederiets åtaganden. Enligt artikel 4 skall värdestaten kontrollera att fartyget a) medför giltiga certifikat, b) har besiktigats för utfärdandet av certifikat, c) uppfyller de normer som anges för klassificering enligt ett erkänt klassificeringssällskaps regler eller enligt regler för konstruktion m.m. som flaggstatens administration anser likvärdiga, d) är utrustat med en färdskrivare (VDR) (denna bestämmelse skall tillämpas senast 30 månader efter offentliggörandet av IEC-standard nr 61996 eller senast den 1 januari 2002, beroende på vilket av dessa datum som infaller sist) samt e) uppfyller särskilda stabilitetskrav som antagits på regional nivå och som införts i flaggstatens nationella lagstiftning. Värdestaten skall vidare enligt artikel 5 kontrollera att rederiet vidtagit åtgärder för att säkerställa vissa i bilaga I till direktivet angivna krav. Rederiet skall tillhandahålla värdestaten bevis om att åtgärderna har vidtagits och att kraven som anges i artikel 4 är uppfyllda. Vidare skall rederiet samtycka till att värdestater och medlemsstater med väsentligt intresse får leda, delta fullt ut i eller samarbeta inom ramen för utredning av olyckor eller tillbud med rederiets fartyg inblandade och att utredarna då får tillgång till information som finns lagrad i fartygens färdskrivare. Slutligen skall värdestaten kontrollera att en flaggstat som inte är medlemsstat är införstådd med att den har godkännt rederiets åtaganden.

Inledande besiktning

Värdestaten skall innan ett fartyg tas i bruk göra en inledande särskild besiktning, varvid skall undersökas om fartyget uppfyller nödvändiga krav för att på ett säkert sätt bedriva reguljär trafik. Av artikel 6.2 framgår att innan ett fartyg tas i drift skall värdestaterna fastställa en tidpunkt för den inledande särskilda besiktningen vilken skall äga rum senast en månad efter mottagandet av de bevis som behövs för att fullgöra kontrollen

enligt artiklarna 4 och 5. Den närmare omfattningen av denna inledande särskilda besiktning framgår av direktivets bilagor I och III.

Bilaga I beskriver de åtgärder som rederierna skall vidta på sina fartyg. Enligt bilaga III är syftet med den särskilda besiktningen att säkerställa att föreskrivna krav som rör konstruktion, indelning och stabilitet, maskiner och elektriska anläggningar, lastning, brandskydd, högsta antal passagerare, livräddningsredskap och transport av farligt gods, radio-kommunikationer och navigering är uppfyllda. Besiktningen omfattar därför en lång rad tester av utrustning m.m. Vidare skall besättningens utbildning och beredskap i säkerhetsfrågor kontrolleras.

Särskild besiktning och övriga besiktningar

Den inledande särskilda besiktningen skall efterföljas av regelbundna särskilda besiktningar och övriga besiktningar (artikel 8) efter det att fartyget börjat användas i trafiken. Inom varje tolv månadersperiod skall värdstaten göra dels en särskild besiktning som inbegriper de moment som framgår av bilaga III till direktivet, dels en besiktning enligt bilagorna I, III och IV under en reguljär resa. En ny särskild besiktning skall också ske efter varje ombyggnad, skada m.m. (artikel 8.2).

Undantag från inledande kontroll och inledande besiktning

I vissa fall får fartyg tas i bruk i reguljär trafik innan en inledande kontroll och en inledande särskild besiktning skett. Dels gäller detta under en övergångsperiod fartyg som redan går i trafik när bestämmelserna träder i kraft, dels kan värdstaterna ge rederierna tillstånd att sätta in ersättningsfartyg i trafiken. Ett sådant tillstånd förutsätter att det vid en okulär besiktning och granskning av fartygets handlingar inte framkommit något som inger farhågor om att fartyget inte uppfyller nödvändiga krav för säker drift. En inledande kontroll och besiktning skall dessutom göras inom en månad därefter.

Skälen för regeringens förslag

Fartygssäkerhetslagen utgör en ramlagstiftning och kompletteras med dels förordning, dels myndighetsföreskrifter. De nya bestämmelserna i lagen bör därför vara av övergripande karaktär och endast ange ramarna för tillsynen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. I övrigt bör direktivet genomföras genom Sjöfartsverkets tillämpningsföreskrifter, varför lagen inte bör räkna upp varje delmoment av kontrollerna och besiktningarna. Bemyndiganden för Sjöfartsverket att meddela sådana föreskrifter framgår av 10 kap. 21 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen, vilka kan tillämpas också när Sjöfartsverket skall meddela föreskrifter om tillsyn motsvarande vad som sägs i direktivet.

Med hänsyn till vad som anförts ovan bör det vara tillräckligt att det införs bestämmelser om att inledande kontroller och inledande besiktningar skall göras av fartygen innan dessa används i reguljär trafik samt när fartygen används i en annan reguljär trafik än tidigare om det inte är obehövt. I sist nämnda fall skall således hänsyn tas till de kontroller och besiktningar som tidigare utförts. Det skall också ske inledande kontroller av rederierna. En sådan reglering och utfyllande föreskrifter genomför artiklarna 4, 5, 6, 7.1 och 7.2.

Sjöfartsverket har anført att tidsramen för när en inledande besiktning skall ske bör tas in i fartygssäkerhetslagen. Som redovisats ovan skall värdstaterna innan ett fartyg tas i drift fastställa en tidpunkt för den ifrågasatt besiktningen vilken skall äga rum inom en månad efter mottagande av de bevis som behövs för att fullgöra den inledande kontrollen. Regeringen instämmer i *Sjöfartsverkets* bedömning och föreslår därför att en sådan bestämmelse införs i lagen, vilken motsvarar artikel 6.2.

Planmässiga besiktningar

I direktivet, artikel 8, föreskrivs bl.a. att värdstaterna inom varje tolv månadersperiod skall utföra dels en särskild besiktning, dels en besiktning under en reguljär resa av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. I utredningens förslag anges att fartygen skall besiktigas planmässigt. Det är regeringens uppfattning att det i bestämmelserna även skall anges när de planmässiga besiktningarna skall ske, och vilka besiktningar som avses. Bestämmelser om besiktningarnas närmare innehåll kan dock meddelas av *Sjöfartsverket* i form av föreskrifter. På så sätt genomförs artikel 8.1.

Övriga särskilda besiktningar

Av lagen bör också framgå när besiktningar i övrigt skall ske, t.ex. när fartygen genomgår reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende.

Besiktningar skall vidare ske vid förändringar i företagsledning, byte av flagg eller vid överföring till ny klass. Utredningen har dessutom föreslagit att besiktning skall ske när fartyget har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. Denna bestämmelse motsvaras inte av någon artikel i direktivet, men rekvisitet har sin motsvarighet i 10 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen. Som redovisats i avsnitt 5.2.1 är utrymmet begränsat för att i den nationella lagstiftningen avvika från vad som uttalas i direktivet. Regeringens uppfattning är därför att sist nämnda rekvisit i utredningens förslag bör tas bort. Det nämnda hindrar dock inte att ett svenskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg besiktigas för att en undersökning av sjövärdigheten skall komma till stånd, 10 kap. 5–7 §§ fartygssäkerhetslagen, eller att ett sådant utländskt fartyg inspekteras, 10 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen.

Vid förändringar i företagsledning, byte av flagg eller vid överföring till ny klass kan det vara obehövt med en besiktning, om hänsyn tas till

tidigare kontroller och besiktningar av fartyget, och fartygets säkra drift inte påverkas av förändringen, bytet eller överföringen. Genom de föreslagna bestämmelserna får artikel 8.2 sin motsvarighet i svensk rätt.

Ersättningsfartyg

Att ersättningsfartyg i vissa fall kan sättas in i reguljär trafik utan föregående kontroller och besiktningar bör framgå av lagen. Detta skall kunna ske i det fall det på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett fartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken. Ett krav är dock att fartyget kan antas uppfylla kraven för säker drift. Dessutom skall det utföras en inledande kontroll och en besiktning av fartyget inom en månad från det att tillståndet till ersättningsfartyget utfärdats. På så sätt genomförs artikel 7.3 i direktivet.

Samarbete mellan tillsynsmyndigheter i stater inom EES

Enligt artikel 11.2 och 3 i direktivet skall de värdstater som berörs av den reguljära trafiken samarbeta vid besiktningarna. Ett fartyg som går i trafik där hamnar i två eller flera värdstater berörs, bör alltså inte av den anledningen bli föremål för fler tillsynsförrättningar än ett fartyg som enbart trafikerar hamnar i en stat. En berörd värdstat får också enligt direktivet utföra en besiktning på begäran av en annan berörd värdstat.

Enligt direktivet är det medlemsstaterna i EU som är värdstater. Gemensamma EES-kommittén har dock den 17 december 1999, nr 179/1999, beslutat att värdstatsdirektivet bör införlivas med EES-avtalet. Regeringen finner därför att samtliga stater inom EES bör betraktas som värdstater.

Fartygssäkerhetslagen bör innehålla en bestämmelse om fördelningen av ansvaret för tillsyn mellan värdstaterna i de fall fartyg används i reguljär trafik mellan svensk hamn och en hamn i ett annat EES-land. Bestämmelsen kan lämpligen utformas så att Sjöfartsverket får avstå från en tillsynsförrättning, om åtgärden redan vidtagits av en behörig myndighet i en annan värdstat.

Bestämmelsen genomför artikel 11.2 och 3 i direktivet.

6.3 Förbud mot användning av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg

6.3.1 Regleringen i huvudsak

Regeringens förslag: Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg skall förbjudas att användas i reguljär trafik då kraven för sådan trafik inte är uppfyllda vid inledande kontroller eller då en flaggstat före utfärdandet av vissa certifikat och tillstånd skall samråda med värdstaten och detta inte har skett, men det saknas skäl att enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen meddela förbud för fartygs resa. Ett fartygs resa skall alltid förbjudas, om vad som framkommit

om sjövärdighet, bemanning m.m. medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

När ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg redan går i reguljär trafik, skall påträffade brister, om de inte är så allvarliga att det finns skäl att meddela förbud för resa eller användning i reguljär trafik enligt fartygssäkerhetslagen, föranleda att rederiet eller ägaren föreläggs att åtgärda fartygets brister. Om bristerna därefter inte åtgärdas skall Sjöfartsverket förbjuda användningen av det bristfälliga fartyget.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Användningen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik förutsätter att de genomgår de kontroller och besiktningar som framgår av värdstatsdirektivet. Däremot krävs inte att värdstaterna meddelar särskilda tillstånd för att rederierna skall få använda fartygen. I stället skall värdstaterna enligt artikel 10.1 i direktivet hindra att ett rederi använder ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik om vissa krav för användningen inte är uppfyllda. Värdstaterna skall således hindra att ett fartyg används i reguljär trafik, om värdstaterna inte fått bekräftelse på att de särskilda kraven som anges i artiklarna 4 och 5 avseende inledande kontroller är uppfyllda, om det vid besiktningar upptäckts brister som medför omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget, dess besättning och passagerare, om det föreligger underlåtenhet att uppfylla vad som sägs i vissa EG-rättsakter som anges i direktivets bilaga II och underlåtenheten medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning och passagerare, och om flaggstaten inte rådfrågat värdstaterna i fråga om utfärdandet av dispenscertifikat eller, för höghastighetspassagerarfartyg, trafikillstånd.

Om bristerna konstateras när ett rederi redan tagit fartyget i bruk i reguljär trafik skall rederiet enligt artikel 10.2 först föreläggas att åtgärda bristerna. Följs inte föreläggandet skall rederiet hindras från att använda fartyget i reguljär trafik. Utgör bristerna en omedelbar fara för fartygets, besättningens eller passagerarnas säkerhet skall bristerna rättas omgående.

Som redovisats ovan föreskriver artikel 10.1 att ett fartyg *skall* förbjudas att användas i reguljär trafik bl.a. när brister upptäcks under besiktningar, som medför omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget. Det föreskrivs vidare ett förbud att använda fartyg när det föreligger underlåtenhet att uppfylla vad som sägs i vissa gemenskapsinstrument, och detta medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning och passagerare. Vad som stadgas i 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att ett fartygs resa får förbjudas omfattar också de flesta fall då det finns anledning att hindra användningen av ett fartyg i reguljär trafik.

För att nå överensstämmelse mellan artikel 10.1 i värdstatsdirektivet och svensk rätt fordras dock att det görs en ändring i 1 §, så att ett fartygs resa *skall* förbjudas om vissa förutsättningar är uppfyllda. Det är emellertid inte lämpligt att upptäckta brister enligt 1 § första stycket all-

tid skall medföra ett reseförbud, utan bristerna bör vara av viss art. Vid denna bedömning är det lämpligt att beakta vad som föreskrivs i artikel 10.1 c). Det införs således en bestämmelse i andra stycket, om att ett fartygs resa *skall* förbjudas om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Direktivet ställer krav på ett rederi och dess fartyg som, om de inte uppfylls, inte nödvändigtvis bör föranleda åtgärder enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Genomförandet av direktivet fordrar därför bestämmelser om att ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg skall förbjudas i reguljär trafik om rederiet vid inledande kontroll inte visat att kraven för sådan trafik är uppfyllda. Likaså bör användningen förbjudas i de fall då en flaggstat före utfärdandet av vissa certifikat och tillstånd skall samråda med värdstaten och detta inte har skett.

När ett bristfälligt fartyg redan används i reguljär trafik, skall rederiet i stället föreläggas att vidta rättelse. Det bör framgå av 11 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen att rederierna skall föreläggas att rätta sådana brister som inte är så allvarliga att fartygets resa eller dess fortsatta användning i reguljär trafik skall förbjudas. Följs inte föreläggandet skall fartyget inte få användas i reguljär trafik.

6.3.2 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: En överträdelse av ett förbud att använda fartyg i reguljär trafik skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen är det straffbart att bryta mot t.ex. ett meddelat reseförbud. De föreslagna nya bestämmelserna i 11 kap. om förbud att i vissa fall använda fartyg i reguljär trafik bör förenas med ansvarsbestämmelser. Den som använder ett fartyg i strid mot ett sådant förbud, bör straffas på samma sätt som den som överträder ett förbud att resa. Straffskalan bör vara densamma, dvs. förutom böter fängelse i högst ett år.

Enligt 12 kap. 2 § 8 döms redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som meddelat med stöd av lagen till böter eller fängelse högst sex månader. Av 12 kap. 3 § 14 framgår att den döms till böter som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av vissa skyldigheter eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten. Vad som uttalas i 12 kap. 2 och 3 §§ kan tillämpas också på tillsyn enligt de nya bestämmelserna. I dessa delar behövs ingen ändring i lagen.

Regeringens förslag: Ett beslut om att förbjuda ett fartygs användning i reguljär trafik skall meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Ett beslut om reseförbud eller om att hindra ett fartygs användning i reguljär trafik skall fattas inom en månad efter den inledande särskilda besiktningen, om beslutet avser fartyg som ännu inte satts i trafik.

Regeringens bedömning: Vad som föreskrivs i direktivet dels om att fartygets rederi skall informeras om ett beslut att förbjuda användning av fartyg i reguljär trafik, dels om att uppgifter om skälen för förbudet skall anges i beslutet föranleder inte någon lagändring.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. *Sjöfartsverkets* uppfattning är att det i enlighet med artikel 10.4 i direktivet skall föreskrivas i lagen, att ett beslut att hindra ett fartygs användning skall fattas inom en månad efter den inledande särskilda besiktningen, om det gäller ett fartyg som ännu inte satts i trafik.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: En värdstat skall enligt andra stycket i artikel 10.1 och artikel 10.3 informera fartygets rederi om ett beslut att hindra användningen av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg och ange fullständiga skäl samt informera rederiet om möjligheten att överklaga beslutet. Rätten att överklaga skall tillgodoses genom lämpliga förfaranden i nationell lagstiftning.

Enligt 11 kap. 2 § första stycket fartygssäkerhetslagen skall ett beslut om reseförbud enligt 1 § meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Bestämmelsen bör ändras så att även beslut att förbjuda fartygs användning i reguljär trafik omfattas av den bestämmelsen. Av 11 kap 2 § andra stycket framgår att ett sådant beslut skall innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Någon ytterligare åtgärd krävs således inte för att uppfylla andra stycket i artikel 10.1.

Sjöfartsverket har föreslagit att den tidsangivelse för beslut som är föreskriven i artikel 10.4 också skall anges i fartygssäkerhetslagen. I nämnda artikel stadgas att ett beslut om att hindra ett fartygs användning skall fattas inom en månad efter den inledande särskilda besiktningen. Regeringen instämmer i *Sjöfartsverkets* förslag och föreslår att en sådan bestämmelse införs i lagen. För att nå överensstämmelse med artikel 10.4 kommer den nya bestämmelsen att omfatta beslut om förbud mot fartygs resa som meddelats i enlighet med 11 kap. 1 § och beslut att förbjuda fartygs användning i reguljär trafik enligt 11 kap. 1 d §.

Rätten att överklaga beslut regleras i 13 kap. 2–3 §§ fartygssäkerhetslagen där det bl.a. framgår att ett beslut som inte skall underställas någon får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Bestämmelserna är utformade så att de utan ändring kommer att inbegripa beslut att förbjuda

6.4 Underrättelser om åtgärder

Regeringens bedömning: Vad som föreskrivs i direktivet om att värdstaterna omgående och skriftligen skall informera rederierna om resultatet av kontroller och besiktningar föranleder inte någon lagändring. Detsamma gäller för Sjöfartsverkets informationsskyldighet till andra värdstater och om besiktningsrapporter.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Remissinstanserna delar utredningens bedömning eller lämnar den utan erinran.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 9 i direktivet skall värdstaterna omgående och skriftligen informera rederierna om resultatet av de kontroller och besiktningar som sker enligt artiklarna 4, 5, 6 och 8.

I bilaga 4 till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation uttalas att statusrapport alltid skall översändas till redaren och befälhavaren. Rapport efter förrättning skall översändas till, om så önskas, befälhavaren eller rederiet. Resultatet av kontroller och besiktningar bör kunna innefattas i sådana rapporter. I denna del finns det således inte något behov av lagändring.

Av artikel 11.2 i direktivet framgår att administrationerna i två eller flera värdstater, som berörs av en särskild besiktning av samma fartyg, skall samarbeta med varandra. Brister skall rapporteras till värdstaternas administrationer som skall vidarebefordra informationen till flaggstaten. Enligt artikel 14 skall värdstater som berörs av samma trafik ta kontakt med varandra vid tillämpningen av direktivet. Enligt artikel 13.3 skall kommissionen förses med besiktningrapporter. Kommissionen skall upprätta och underhålla en databas med de upplysningar som lämnats.

Sjöfartsverkets informationskyldighet bör regleras i fartygssäkerhetsförordningen. Det bör också framgå av förordningen att Sjöfartsverket skall förse kommissionen med besiktningrapporter. Även berörda värdstater och flaggstater bör med stöd av bestämmelserna i förordningen informeras om resultatet av kontroller och besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om de åtgärder som vidtagits mot fartygen enligt 11 kap. fartygssäkerhetslagen.

6.5 Utredning av olyckor

Regeringens förslag: En bestämmelse införs om att en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall sättas igång när ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik är inblandat i sjöolycka eller ett tillbud och olyckan eller tillbudet sker inom Sveriges sjöterritorium, eller olyckan eller tillbudet sker på andra vatten och fartyget besökte Sverige senast.

Den myndighet som gör en sådan utredning skall vara ansvarig för undersökningen och samordningen med övriga utländska myndigheter som kan vara berörda till dess att man gemensamt enats om vilken stat som skall ha ansvar för undersökningen.

Regeringens bedömning: Det behövs inte någon ytterligare lagändring för att genomföra värdestatsdirektivets artiklar om utredning av olyckor m.m.

Utredningens bedömning: Utredningen gör bedömningen att artikel 12 i direktivet kan genomföras utan att svensk lag behöver ändras.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser delar utredningens bedömning eller lämnar den utan erinran. *Sjöfartsverket* ifrågasätter dock om lagen kan ge utrymme för ett svenskt agerande i enlighet med vad som uttalas i artikel 12.3.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Svensk rätt om undersökning av olyckor till sjöss finns dels i sjölagen (1994:1009), dels i lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Av 18 kap. 20 § sjölagen framgår att lagen om undersökning av olyckor tillämpas på undersökningar från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor och andra händelser som berör sjöfarten. Det är sådana undersökningar som avses i värdestatsdirektivet.

Enligt artikel 12.1 skall medlemsstaterna, inom ramen för sitt nationella rättssystem, definiera en rättsstatus som gör det möjligt för dem och varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller, där det föreskrivs i IMO:s resolution A.849 (20) (koden för utredning av sjöolyckor), leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat. Vad som avses med "stat med väsentligt intresse" framgår av koden för utredning av sjöolyckor. Med sådan stat avses flaggstat, stat på vars vatten olyckan skett, stat som i miljöhänseende eller annars utsatts för risk för skada på grund av olyckan, stat vars medborgare avlidit eller skadats allvarligt i olyckan, stat som förfogar över information som är väsentlig för utredningen eller stat som i övrigt har ett intresse i utredningen som bedöms vara väsentligt av den stat som utreder olyckan.

Enligt artikel 6 i koden för utredning av sjöolyckor skall, om en olycka inträffar inom en stats territorialvatten men berör fartyg hemmahörande i en annan stat, dessa stater gemensamt besluta vilken av dem som skall leda utredningen. Sker olyckan på internationellt vatten skall utredningen ledas av flaggstaten. Är fartyg från flera flaggstater inblandade, skall dessa stater gemensamt bestämma vem som skall leda utredningen av olyckan.

Av artikel 12.3 i värdestatsdirektivet framgår att utredningen skall sättas i gång av den stat på vars vatten olyckan eller tillbudet skett eller, om olyckan eller tillbudet skett på andra vatten, av den medlemsstat som fartyget besökte senast. Denna stat skall vara ansvarig för utredningen och samordningen till dess att man gemensamt enats om vilken stat som skall ha ansvar för utredningen.

Enligt 4 § lagen om undersökning av olyckor skall svensk rätt tillämpas på händelser som inträffat i Sverige. Berör händelsen ett utländskt fartyg, får undersökning enligt lagen göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Lagen

tillämpas också på en händelse som har inträffat utomlands och som rör ett svenskt fartyg, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige.

Vad som framgår av 4 § lagen om undersökning av olyckor skall jämföras med artikel 12.3 vari föreskrivs vilken stat som skall sätta i gång en undersökning av sjöolycka där ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat. Utredningens bedömning är att en undersökning av olyckor med sådant fartyg kan genomföras på det sätt som anges i direktivet, utan att svensk rätt behöver ändras. *Sjöfartsverket* har dock ifrågasatt om den svenska lagen i sin nuvarande lydelse kan ge utrymme för ett svenskt agerande i enlighet med vad som uttalas i nämnda artikel.

Innebörden av artikel 12.3 är att en utredning skall sättas igång av den stat på vars vatten olyckan eller tillbudet sker eller, om olyckan sker på andra vatten, av den medlemsstat som fartyget besökte senast. Denna stat skall vara ansvarig för utredningen och samordningen med övriga stater till dess att man gemensamt enats om vilken stat som skall ha ansvar för utredningen. Med avseende på händelser som berör utländska fartyg anges emellertid i nu gällande lagtext som en förutsättning för att en undersökning enligt 4 § lagen om undersökning av olyckor skall få äga rum att det finns särskilda skäl och att fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Detta är enligt regeringens uppfattning inte förenligt med artikel 12.3, varför en särskild bestämmelse som avser utländska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg bör införas i lagen.

I koden för utredning av sjöolyckor finns närmare bestämmelser om bl.a. samarbete mellan stater och vilken stat som skall leda en utredning av olycka. En ändring får dock göras i 8 § andra stycket i förordningen om undersökning av olyckor för att denna kod skall vara tillämplig. När det gäller sjöolycka med svenskt fartyg delar regeringen utredningens uppfattning, att direktivet kan genomföras utan ändring i lagstiftningen.

Samarbete med utländska myndigheter m.m. vid utredning av olyckor

Enligt 8 § andra stycket i förordningen om undersökning av olyckor skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta riktlinjerna i den av IMO den 19 oktober 1989 antagna resolutionen A.637(16), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Vem som skall ha huvudansvar för utredning av sjöolyckor framgår dock inte i resolutionen men i artikel 6 i koden för utredning av sjöolyckor. Det framgår också av koden att den har ersatt den ovan nämnda resolutionen A.637(16), varför 8 § andra stycket i förordningen om undersökning av olyckor bör ändras så att det där framgår att Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter skall beakta koden för utredning av sjöolyckor i stället för nämnda resolution. Alltjämt gäller att koden skall beaktas endast om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Svensk rätt medger genom de ovan nämnda bestämmelserna att andra stater medverkar i utredningar om olyckor till sjöss. Sverige torde genom motsvarande bestämmelser i andra länders lagstiftning kunna delta i

sådana utredningar som skall ledas av andra länders utredande myndigheter. Vad som sägs i koden för utredning av sjöolyckor om vilken stat som skall leda utredningen, strider inte mot vad som sägs i 4 § lagen om undersökning av olyckor om när denna lag skall tillämpas. I beaktande härav är det regeringens uppfattning att artikel 12.1 i direktivet är genomförd, utan att svensk lag i övrigt behöver ändras.

Rapporter

I artikel 12.5 i värdestatsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna skall se till att rapporter från en utredning enligt artikel 12.3 offentliggörs i enlighet med punkt 12.3 i koden för utredning av sjöolyckor och delges kommissionen. Av denna punkt framgår att en sådan rapport, eller relevanta delar av den, skall sammanställas så fort som möjligt och därefter hållas tillgänglig för allmänheten.

Vad gäller upprättande av rapport m.m. sägs följande i svensk rätt. Enligt 13 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor skall Statens haverikommission slutföra undersökningen snarast möjligt, om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet, samt upprätta en rapport med redogörelse för undersökningen. I rapporten som tas fram med anledning av tillbud skall inblandade personers namn inte anges. Enligt 15 § skall, om det inte strider mot lag, en kopia av rapporten sändas till bl.a. Europeiska gemenskapens kommission. Skulle översändandet av en sådan kopia strida mot lag skall i stället ytterligare en rapport tas fram utan de uppgifter som inte får översändas, varefter denna rapport sänds till kommissionen.

Enligt direktivet skall rapporterna offentliggöras i enlighet med koden för undersökning av sjöolyckor och delges kommissionen. När det sägs i koden att rapporterna skall hållas tillgängliga för allmänheten, bör det dock betonas att koden enligt artikel 1 endast tillämpas i den utsträckning som inhemsk lag medger. Upprättade utredningsrapporter är enligt svensk rätt allmänna handlingar och därför offentliga om inte annat följer av sekretesslagen (1980:100). I den mån innehållet i en rapport omfattas av sekretess enligt sekretesslagen, kan det inte anses strida mot direktivet att den delen av rapporten inte offentliggörs. Att rapporter skall delges kommissionen framgår av förordningen om undersökning av olyckor. Regeringens bedömning är att genomförandet av direktivet inte heller i denna del fordrar någon lagändring.

7 Kostnader och ikraftträdande

7.1 Kostnader för tillsyn

De lagändringar som föreslås i avsnitten 5.1, 5.2.1 och 5.3 för att genomföra artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll torde inte medföra att antalet tillsynsförrättningar ökar. Genom ändringarna ges dock tillsynsmyndigheterna ytterligare möjligheter att vidta åtgärder mot bristfälliga fartyg, bl.a. kommer Sjöfarts-

verket att kunna förbjuda bristfälliga fartyg att anlöpa svenska hamnar. Troligen hade ett sådant fartyg med nuvarande lagstiftning inspekterats efter att det anlöpt en hamn och därefter förbjudits att lämna hamnen. Kostnaderna för att upprätthålla ett förbud att anlöpa svenska hamnar kan alltså i viss mån jämföras med kostnaderna för att hålla ett bristfälligt fartyg kvar i hamn. De först nämnda kostnaderna bör i vart fall inte vara större, varför dessa lagändringar inte bör medföra ökade kostnader.

I dag kontrolleras utländska fartyg endast genom inspektioner. Med de bestämmelser som regeringen föreslår kommer utländska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik att besiktigas regelbundet, vilket i dag redan sker av sådana svenska fartyg. Genomförandet av värdstatsdirektivet medför dock att även de svenska fartygen måste genomgå ett större antal besiktningar inom en tolv månadersperiod än vad som för närvarande anges i Sjöfartsverkets tillsynsföreskrifter. I viss mån bör beaktas att besiktningar av fartyg som går i trafik mellan hamnar i två eller flera värdstater kan fördelas på ett lämpligt sätt mellan värdstaterna, vilket torde begränsa det ytterligare antal tillsynsförrättningar som Sjöfartsverket skall göra. Svenska fartyg som går i regelbunden trafik till hamnar i andra medlemsstater i EES, torde därför inte komma att besiktigas oftare än vad som sker i dag. När det gäller utländska fartyg och fartyg som går i regelbunden trafik till stater som inte är medlemsstater, kommer dock genomförandet av direktivet att medföra att Sjöfartsverket skall göra ett ökat antal tillsynsförrättningar.

Sjöfartsverket har inför antagandet av direktivet uppskattat att de ytterligare tillsynsförrättningarna kommer att medföra ett behov av i vart fall ytterligare fem kvalificerade inspektörer. De årliga kostnaderna för en sådan inspektör kan uppskattas till ca 600 000 kr. Till detta skall läggas kostnaderna för att utbilda de nya inspektörerna samt kostnaderna för ytterligare lokaler och utrustning m.m. De årliga kostnaderna för att genomföra värdstatsdirektivet kan därmed uppskattas till ca 4 miljoner kr.

Det är rimligt att tillsynen finansieras av de rederier som vill använda sina fartyg i reguljär trafik. Besiktningarna bör avgiftsbeläggas. Sjöfartsverket kan med stöd av bemyndiganden i 10 kap. 22 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen meddela föreskrifter om avgifterna. Med hänsyn till det anförda är det regeringens uppfattning att lagstiftningen inte kommer att leda till ökade kostnader för det allmänna.

Ändringarna i lagarna betyder även att området för överklagande till allmän förvaltningsdomstol utökas. Domstolsprövning med anledning av lagändringarna förväntas dock förekomma i ytterst begränsad omfattning och bedöms därför inte påverka förvaltningsdomstolarnas resursbehov.

Ändringen i lagen om undersökning av olyckor avser endast utländska ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Bestämmelsen medför att haverikommissionen i vissa fall skall inleda en undersökning av en sjöolycka där sådant fartyg varit inblandat. Med beaktande av det begränsade tillämpningsområdet för lagstiftningen är det regeringens uppfattning att det inte kommer att leda till ökade kostnader för det allmänna.

Direktivet om hamnstatskontroll och dess ändringsdirektiv föreskriver att medlemsstaterna skall ha antagit och offentliggjort de lagar och andra författningsändringar som är nödvändiga för att genomföra direktiven senast den 30 juni 1996 respektive den 1 juli 1998. Det först nämnda direktivet är också till övervägande del genomfört i svensk rätt.

Enligt artikel 19 i värdestatsdirektivet skall medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 1 december 2000.

Fartyg, som redan går i reguljär trafik när lagändringarna träder i kraft, skall enligt värdestatsdirektivet kontrolleras och besiktigas på samma sätt som de fartyg som därefter sätts in i en sådan trafik. Sjöfartsverket skall senast tolv månader efter ikraftträdandet göra inledande kontroller och en inledande besiktning av fartygen. Detta motsvarar vad som sägs i artiklarna 4.1, 5 första meningen och 6.1 i direktivet. Det behövs därför en övergångsbestämmelse till den nya lagstiftningen med denna innebörd.

Kravet att fartygen skall vara utrustade med godkänd färdskrivare (VDR), artikel 4.1 d i värdestatsdirektivet, skall dock tillämpas senast 30 månader efter offentliggörandet av IEC-standard nr 61996 eller senast den 1 januari 2002, beroende på vilket av dessa datum som infaller sist. De närmare kraven för användning i reguljär trafik bör meddelas av Sjöfartsverket med stöd av lagens bemyndiganden. Att det först vid en senare tidpunkt krävs att fartygen skall vara utrustade med VDR, påverkar därför inte utformningen av övergångsbestämmelserna.

Den nu föreslagna lagstiftningen bör träda i kraft den 1 januari 2002.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

10 kap.

5 §

Enligt värdestatsdirektivet skall tillsynen utföras som inledande obligatoriska kontroller, inledande särskilda besiktningar, särskilda besiktningar och övriga besiktningar. Den inledande (obligatoriska) kontrollen och besiktningen nämns inte bland tillsynsförrättningarna i första stycket och det stycket kompletteras därför med ett tillägg om att tillsynsförrättningar också kan utövas som inledande kontroller och besiktningar.

9 §

Ändringen i lagen motsvaras av artikel 11.1 i värdestatsdirektivet.

Svenska tillsynsmyndigheter får utöva hamnstatskontroll av utländska fartyg. Detta sker genom inspektioner på sätt som anges i paragrafen. Hamnstatskontrollen omfattar inte regelbundna och ingående förebyggande besiktningar och kontroller av ro-ro-passagerarfartyg och hög-

hastighetspassagerarfartyg. Sådan tillsyn regleras särskilt i 9 a–e §§. Normalt bör utländska fartyg, som omfattas av de bestämmelserna, undantas från inspektioner enligt denna paragraf. Det kan dock finnas behov av inspektion av att exempelvis arbetsmiljön på ett sådant fartyg är tillfredställande, vilket inte omfattas av de utökade inspektioner som avses i artikel 11.1.

9 a §

Av paragrafen framgår att tillsynen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik omfattar fartyg som används i trafik på internationella resor och inrikes resor i fartområden som regeringen bestämmer. Bestämmelserna tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg oavsett flagg. Sjöfartsverket gör redan i dag regelbundna besiktningar av svenska fartyg. De nya bestämmelserna om tillsyn skall inte ersätta vad som i dag gäller för tillsynen av de svenska fartyg som omfattas av bestämmelserna. I stället skall Sjöfartsverket förvissa sig om att tillsynsförrättningarna såvitt gäller dessa fartyg uppfyller kraven både enligt de nya bestämmelserna och enligt de bestämmelser som gäller i dag.

Denna del av bestämmelsen motsvarar artikel 3.1 och 2 i värdstatsdirektivet.

Paragrafen innehåller en hänvisning till vissa av de definitioner som finns i artikel 2 i värdstatsdirektivet. Begreppen ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik definieras inte i fartygs-säkerhetslagen. Definitioner av fartygstyper och av reguljär trafik återfinns på ett flertal ställen både i Sjöfartsverkets författningssamling och i förordningar på sjötrafikens område. Definitionerna är inte enhetliga utan anpassade till syftet med föreskrifterna eller förordningarna. Det är därför lämpligt att i lagen i stället hänvisa till definitionerna som de anges i direktivet.

9 b §

Genom paragrafen, de föreskrifter som skall meddelas med stöd av bemyndigandena i lagen och fartygssäkerhetsförordningen får artiklarna 4, 5 och 6 samt delar av artikel 7.1 och 2 i värdstatsdirektivet sin mot-svarighet i svensk lagstiftning.

I fartygssäkerhetslagen bör anges endast ramarna för den inledande kontrollen. Där bör sålunda anges när en sådan kontroll skall ske och att kontrollen omfattar både rederiet och dess fartyg. Ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg skall besiktigas innan det används i reguljär trafik. Enligt 10 kap. 21 § fartygssäkerhetslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om tillsynsförrättningar. Av 7 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen följer att det är Sjöfartsverket som meddelar sådana ytterligare föreskrifter.

Innan ett fartyg som avses i 9 a § tas i bruk i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten göra en inledande kontroll av fartyget och av det företag som skall använda fartyget i reguljär trafik (rederiet) samt en inledande besiktning av fartyget.

En sådan inledande kontroll och besiktning skall också göras när ett sådant fartyg tas i bruk i annan reguljär trafik, om inte tillsynsmyndig-

heten med hänsyn till omständigheterna finner att det är obehövt, med hänsyn till exempelvis de kontroller och besiktningar som tidigare har utförts på fartyget.

Genom att utföra inledande kontroller och besiktningar särskilt för reguljär trafik kontrollerar värdstaterna att rederierna och deras passagerarfartyg följer de säkerhetsnormer som överenskommit inom IMO och, i förekommande fall, på regional nivå. En inledande kontroll av rederiet och dess fartyg skall göras innan fartyget används i trafik eller – om det behövs – innan det används i en ny trafik.

Vid en inledande kontroll skall ett rederi visa för Sjöfartsverket att dess fartyg – som det sägs i ingressen till direktivet – uppfyller vissa harmoniserade krav på certifiering och besiktning i flaggstaten, att de följer de tillämpliga klassificeringsnormerna för konstruktion och underhåll av skrov, huvudframdrivningsmaskineri och hjälpmaskineri, elektriska anläggningar och kontrollanläggningar, att de är utrustade med en färdskrivare (VDR) som uppfyller relevanta internationella krav samt att de, när det är tillämpligt, uppfyller vissa stabilitetskrav. Rederiet skall också visa att det vidtagit åtgärder (närmare beskrivna i bilaga 1 till direktivet) som innebär att trafiken bedrivs på ett sådant sätt att största möjliga säkerhet garanteras.

Sjöfartsverket skall vidare kontrollera att rederiet samtycker till värdstaternas medverkan vid utredning av olyckor eller tillbud med rederiets fartyg inblandade, likaså att informationen från färdskrivarna hålls tillgänglig vid sådana utredningar. Slutligen skall verket kontrollera att flaggstater som inte är medlemsstater har en administration som är införstådd med företagets förpliktelser att samarbeta i alla utredningar av olyckor eller tillbud till sjöss.

9 c §

Genom paragrafen och de föreskrifter som Sjöfartsverket skall meddela genomförs artikel 8 i värdstatsdirektivet.

Ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg skall besiktigas innan det används i reguljär trafik. Därefter skall värdstaterna en gång inom varje tolv månadersperiod utföra en särskild besiktning i enlighet med bilaga III till värdstatsdirektivet och en besiktning under en reguljär resa, som skall ta sikte på att täcka så många av punkterna i bilagorna I, III och IV till direktivet att värdstaten blir övertygad om att fartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift. Ett fartyg skall också besiktigas i enlighet med vad som sägs i andra stycket i denna paragraf.

I paragrafen anges när de planmässiga besiktningarna skall ske. Bestämmelser om besiktningarnas närmare innehåll meddelas av Sjöfartsverket i form av verkställighetsföreskrifter. Det anges dock i lagen när en inledande särskild besiktning skall ske, vilket är i överensstämmelse med hur fartygssäkerhetslagen är utformad idag, jfr. 10 kap. 7 §.

9 d §

Genom paragrafen får vad som sägs i 11.2 och 3 i värdstatsdirektivet sin motsvarighet i svensk lagstiftning.

Tillsynsmyndigheten kan avstå från en förrättning, om motsvarande åtgärd vidtagits av den behöriga myndigheten i en annan värdstat. Fartyg

som går i reguljär trafik mellan hamnar i två eller flera värdstater skall inte av den anledningen bli föremål för fler tillsynsförrättningar än fartyg som trafikerar en enda stats hamnar. I detta syfte bör Sjöfartsverket samarbeta med den behöriga myndigheten i andra värdstater som omfattas av en reguljär trafik. Man bör då kunna komma överens om att fördela tillsynsförrättningarna på ett lämpligt sätt.

9 e §

Genom paragrafen genomförs artikel 7.3 i värdstatsdirektivet.

Det bör finnas en möjlighet för ett rederi att snabbt sätta in ett ersättningsfartyg i reguljär trafik. En förutsättning är att Sjöfartsverket vid en preliminär bedömning finner att fartyget är säkert för detta ändamål. Fartyget skall också inom en månad underkastas tillsyn enligt de nya bestämmelserna.

11 kap.

1 §

Rekvisitet *tills rättelse skett* lyfts ut ur första stycket och regleras i stället i den nya paragrafen 1 b §.

I artikel 10.1 i värdstatsdirektivet föreskrivs att en värdstat *skall* hindra att ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg används i reguljär trafik om vissa angivna förhållanden är för handen. Vad som föreskrivs i artikeln får sin motsvarighet i svensk rätt genom redan befintlig lagstiftning i 1 § och genom att det införs en ny bestämmelse 1 d §. I 1 § första stycket stadgas dock att ett fartygs resa *får* förbjudas om det föreligger vissa brister. För att nå överensstämmelse mellan artikel 10.1 i värdstatsdirektivet och svensk rätt fordras därför att det görs en ändring i 1 §, så att ett fartygs resa *skall* förbjudas om vissa förutsättningar är uppfyllda. Det är emellertid inte lämpligt att upptäckta brister enligt 1 § första stycket alltid skall medföra ett reseförbud, utan bristerna bör vara av viss art. Vid denna bedömning är det lämpligt att beakta vad som föreskrivs i artikel 10.1 c). Det införs således en bestämmelse i andra stycket, om att ett fartygs resa *skall* förbjudas om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Av 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen framgår att ett fartyg skall ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd därav. Ett rederi skall ha ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i lagen. Enligt Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden) skall en kopia av dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation finnas ombord på fartyget. Bestämmelser som gäller avsaknaden av dokument eller certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation som skäl för att förbjuda ett fartygs avgång lyfts ut ur fjärde stycket och regleras i stället i 1 a §.

1 a §

Genom paragrafen genomförs artikel 9a.1–2 i ändringsdirektivet om hamnstatskontroll.

Bestämmelser som gäller avsaknaden av certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation och dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som skäl för att förbjuda ett fartygs avgång lyfts ut ur 1 § och regleras särskilt i en ny paragraf 1 a §. Fartyg som i strid mot lag eller föreskrifter saknar dessa handlingar ombord skall sålunda enligt 1 a § första stycket förbjudas att resa från inspektionshamnen. Detsamma skall gälla om rederiet inte har ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Förbudet kan dock upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av hamnen och andra skäl för förbudet inte finns. Rätten att lämna hamnen bör dock på sätt som föreslås i 1 c § förenas med ett förbud att anlöpa andra hamnar inom EES till dess att fartyget innehar handlingarna.

1 b §

Paragrafen genomför artikel 16.3 i direktivet om hamnstatskontroll.

Förbudet att resa skall, utom i det fall förbudet upphävts för att förhindra överbeläggning av hamn, bestå till dess att rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för kostnaderna för tillsynsförordningen. Vad som uttalas om upphävande av reseförbud för att hindra överbeläggning av hamn behöver dock inte anges i paragrafen.

1 c §

Bestämmelsen motsvarar artiklarna 9a.3, 11.4 och 11.6 i direktivet om hamnstatskontroll.

De närmare övervägandena avseende detta förslag finns i avsnitt 5.2.1.

På förslag från Lagrådet har paragrafen fått en annan redaktionell utformning, vilken i högre grad är i överensstämmelse med artikel 11.4 i direktivet om hamnstatskontroll.

1 d §

Bestämmelsen genomför artikel 10.1 a och d i värdstatsdirektivet.

Vad som föreskrivs i artikel 10.1 b) och c) i värdstatsdirektivet om att användningen av fartyg skall hindras dels om det vid en besiktning enligt artikel 6 eller 8 upptäcks farliga brister hos ett fartyg, dels om det föreligger underlåtenhet att uppfylla vad som sägs i vissa gemenskapsinstrument, bör medföra att ett fartyg med stöd av 1 § förbjuds att lämna inspektionshamnen tills bristerna har åtgärdats. I de fall då kraven för användning i reguljär trafik inte är uppfyllda men det saknas tillräckliga skäl att meddela ett förbud enligt 1 §, dvs. vad avser artikel 10.1 a) och d), bör fartygens användning i reguljär trafik förbjudas enligt denna paragraf. Paragrafen kommer i princip bara att omfatta fartyg som ännu inte tagits i bruk i reguljär trafik. Upptäcks brister hos fartyg som redan går i trafik, bör rederierna – om bristerna inte bör föranleda förbud enligt 1 § – föreläggas att åtgärda bristerna med stöd av 5 §.

2 §

Genom dels tillägget till denna paragraf, dels bilaga 4 (tillsynsförordnings resultat och dokumentation) till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation genomförs artikel 10.1 andra stycket och 10.4 i värdstatsdirektivet. De närmare övervägandena i denna del finns i avsnitten 5.2.4 och 6.3.3.

3 §

Sjöfartsverket bör meddela de nämnda myndigheterna också när ett fartyg förbjuds att anlöpa en svensk hamn. Myndigheterna skall bistå Sjöfartsverket med att upprätthålla förbudet.

I paragrafen omnämns i dag inte Kustbevakningen. Ett beslut att förbjuda ett fartyg att anlöpa en svensk hamn torde i de flesta fall kunna verkställas endast med hjälp av Kustbevakningen. Det bör därför anges i paragrafen att Sjöfartsverket skall anmäla ett sådant beslut till bl.a. Kustbevakningen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall vidta åtgärder för att hindra att förbudet att resa och förbudet att anlöpa svensk hamn överträds.

5 §

Bestämmelsen genomför artikel 10.2 i värdstatsdirektivet.

När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg redan går i reguljär trafik skall påträffade brister, om de inte är så allvarliga att 11 kap. 1 § eller 1 d § fartygssäkerhetslagen bör tillämpas, inte omedelbart medföra att fartyget skall tas ur trafiken. I stället skall rederiet föreläggas att åtgärda fartygets brister. Om rederiet inte åtgärdar bristerna inom förelagd tid bör Sjöfartsverket få förbjuda användningen av det bristfälliga fartyget i reguljär trafik.

12 kap.

1§

Bestämmelsen grundar sig på artikel 18 i värdstatsdirektivet.

Enligt artikel 18 i direktivet skall medlemsstaterna fastställa ett påföljdssystem för brott mot de bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Detsamma bör gälla överträdelser av de bestämmelser som behövs för att införliva direktivet om hamnstatskontroll. De närmare övervägandena för förslaget i denna del finns i avsnitten 5.2.3 och 6.3.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2002. Fartyg, som redan går i reguljär trafik när lagändringarna träder i kraft, skall kontrolleras och besiktigas på samma sätt som de fartyg som därefter sätts in i en sådan trafik. Av punkt 2 framgår att Sjöfartsverket senast tolv månader efter ikraftträdandet skall göra inledande kontroller och en inledande besiktning av fartygen. Detta motsvarar vad som sägs i artiklarna 4.1, 5 första meningen och 6.1 i värdstatsdirektivet.

Enligt artikel 19 i värdstatsdirektivet skall medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 1 december 2000. Kravet att fartygen skall vara utrustade med godkänd färdskrivare (VDR) skall dock tillämpas senast 30 månader efter offentliggörandet av IEC-standard nr 61996 eller senast den 1 januari 2002, beroende på vilket av dessa datum som infaller sist. De närmare kraven för användning i reguljär trafik bör meddelas av Sjöfartsverket med stöd av lagens bemyndiganden. Att det först vid en

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

7 kap.

6 a §

Paragrafen motsvarar 6 b § i lagrådsremissen.

Förslaget motsvarar delvis den föreslagna 11 kap. 1 c § fartygssäkerhetslagen.

På förslag från Lagrådet har paragrafen fått en annan utformning, vilken i högre grad är i överensstämmelse med artikel 11.4 i direktivet om hamnstatskontroll. Det har utöver vad Lagrådet påtalat skett en redaktionell ändring i tredje stycket för att nå överensstämmelse med 11 kap. 1 c § tredje stycket fartygssäkerhetslagen.

7 §

Förslaget om ändring av denna paragraf motsvarar delvis förslaget om ändring av 11 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen.

7 a §

Paragrafen motsvarar 6 a § i lagrådsremissen.

Förslaget motsvarar delar av 11 kap. 1 b § fartygssäkerhetslagen.

10 §

Förslaget om ändring av denna paragraf motsvarar förslaget om ändring av 11 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. I 7 kap. 10 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg finns dock anmälningsskyldigheten till Kustbevakningen redan omnämnd. Den föreslagna ändringen i första stycket innebär att också beslut om förbud enligt 7 kap. 6 a § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg skall anmälas till Kustbevakningen, som om det behövs skall vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Förslaget avser det fall att fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, däremot inte det fallet att fartyget befinner sig i Sveriges ekonomiska zon. Som Lagrådet uppfattat det remitterade lagförslaget är ett förbud enligt 7 kap. 6 a § nära jämförbart med förbud enligt 7 kap. 4 och 5 §§. Enligt Lagrådet bör det övervägas om inte paragrafen bör avse förbud enligt 7 kap. 6 a § även i fall när fartyget befinner sig i Sveriges ekonomiska zon. Lagrådets synpunkt aktualiserar bl.a. frågan om det är förenligt med havsrättskonventionen att redan i den ekonomiska zonen förhindra ett fartygs anlop till svensk hamn. Frågan, som inte är okomplicerad mot bakgrund av bl.a. folkrätten, har inte beretts närmare. Det är mot bakgrund härav inte möjligt att ta upp frågan i detta lagstiftningsärende. Det kan dock finnas anledning att senare överväga, om det finns behov av lagändring.

9 kap.

2 §

Ett beslut om att förbjuda ett fartyg att anlöpa hamn skall kunna överklagas på samma sätt som övriga beslut som inskränker rätten att använda fartyg.

10 kap.

3§

Se kommentaren till 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen.

6 § 4

Detta är en följdändring av 7 kap. 6 a §.

8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

4 a §

Ändringen i lagen motsvaras av artikel 12.3 i direktivet värdstatsdirektivet.

Lagen om undersökning av olyckor medger undersökning av olyckor dels för bl.a. svenska fartyg för händelser som inträffat i Sverige, dels när händelsen berör ett svenskt fartyg utomlands, om annat inte följer av internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. Den nya bestämmelsen bör därför utformas med avseende på utländska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg.







Förslag till Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49) dels att 10 kap. 5 §, 11 kap. 1–3 och 5 §§, 12 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 10 kap. 9 a–d §§, 11 kap. 1 a och 1 b §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap. 5 §

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

Den tillsyn som anges i 1 § första stycket utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, *inledande kontroller*, rederikontroller eller inspektioner.

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

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt, för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg, för att bestämma dess minsta tillåtna fribord och för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

9 §

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, 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.

Tillsyn av utländska fartyg *som inte omfattas av 9 a–d §§* sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, 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.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett

fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Prop. 2000/01:137
Bilaga 4

9 a §

Med ro-ro passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses det-samma som sägs 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 trafik¹

.När ett ro-ro passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg används eller skall användas i reguljär trafik där fartyget anlöper eller avgår från svensk hamn utförs tillsynsförrättningar enligt vad som sägs i denna paragraf och 9 b–d §§. Bestämmelserna tillämpas enbart när trafiken omfattar internationella resor och inrikes resor inom fartområde A enligt 1 kap. 7 § fartygs-säkerhetsförordningen (1988:594). Är fartyget svenskt gäller dessutom vad som sägs i 5–8 §§.

Tillsynsmyndigheten får avstå från en förrättning som avses i 9 b–c §§, om motsvarande förrättning utförts av en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen vars hamnar omfattas av den reguljära trafiken.

9 b §

Innan ett fartyg som avses i 9 a § tas i bruk i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten göra en inledande kontroll av fartyget och av det företag som skall använda fartyget i reguljär trafik (rederiet).

Sådana inledande kontroller skall också göras när ett sådant fartyg tas i bruk i annan reguljär trafik, om inte tillsynsmyndigheten

¹ EGT L 138, 01.06.1999 s. 1 (Celex 399L0035).

*med hänsyn till omständigheterna
finner att det är obehövt.*

Prop. 2000/01:137
Bilaga 4

9 c §

*Fartyg som avses i 9 a § skall
besiktigas planmässigt. Ett sådant
fartyg skall dessutom besiktigas
särskilt*

- 1. innan det tas i bruk i trafiken,*
- 2. när det har genomgått någon
större ombyggnad, reparation
eller förnyelse eller har lidit skada
som kan inverka menligt på sjö-
värdigheten,*
- 3. när det tas i bruk i annan
reguljär trafik, när det byter flagg
eller överförs till en ny klass eller
när ledningen för rederiet som
använder fartyget ändras, om det
med hänsyn till omständigheterna
inte är obehövt.*

9 d §

*Tillsynsmyndigheten får ge till-
stånd till att ett fartyg som avses i
9 a § och som inte har kontrolle-
rats eller besiktigats enligt 9 b-
c §§ används i reguljär trafik, om
det på grund av oförutsedda om-
ständigheter är nödvändigt att
snabbt sätta in fartyget som er-
sättning och för att säkerställa
kontinuitet i trafiken samt fartyget
kan antas uppfylla kraven för
säker drift.*

*Tillsynsmyndigheten skall inom
en månad från det att ett tillstånd
utfärdats enligt första stycket ut-
föra en inledande kontroll och en
besiktning av fartyget särskilt för
reguljär trafik.*

11 kap.

1 §

*Ett fartygs resa får förbjudas
tills rättelse har skett, om det finns
skälig anledning att anta*

*Ett fartygs resa får förbjudas,
om det finns skälig anledning att
anta*

*att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot
ohälsa eller olycksfall,*

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,
att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan
eller

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget *eller dess rederi* saknar ett certifikat, *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller en motsvarande handling* som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om dess rederi saknar ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller om fartyget saknar ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation eller en kopia av rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §. Förbudet får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Upphävs förbudet på denna grund gäller vad som sägs i 1a §.

I andra fall än som sägs i femte stycket andra meningen skall ett förbud att resa gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag

eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Prop. 2000/01:137
Bilaga 4

1 a §

Lämnar ett fartyg hamnen i strid mot ett förbud som meddelats enligt 1 § eller har det tillåtits att resa till ett reparationsvarv och lämnar hamnen utan att uppfylla villkoren för en sådan resa eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet, skall fartyget förbjudas att anlöpa varje svensk hamn. Detsamma gäller när ett förbud att resa hävts enligt 1 § femte stycket andra meningen.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten visat för den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är åtgärdad.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller också om ett fartyg överträtt ett förbud att resa som meddelats av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Tillsynsmyndigheten får trots vad som sägs i denna paragraf tillåta att ett fartyg reser till en anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för rättelse av fartygets brister.

1 b §

Användningen av ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § får förbjudas i reguljär trafik, om

1. rederiet vid en inledande kontroll enligt 10 kap. 9 b § inte har visat att kraven för sådan trafik är uppfyllda,

2. flaggstaten, när det är tillämpligt, utfärdat dispenscerti-

fikat enligt regel I B/12 (a) (vi) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) eller trafikillstånd för höghastighetsfartyg enligt punkt 1.9.3 i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) (Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg) utan att först ha samrått med behörig svensk myndighet.

2 §

Ett beslut enligt 1 § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

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

Ett beslut enligt 1–1 b §§ meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

3 §

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna.

Polismyndigheten skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på den.

Om fartyget står under tullkontroll, får Tullverket inte tillåta det att avgå. Tullverket får också tillfälligt ta hand om fartygets nationalitetshandling, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till myndigheten.

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa *eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn* skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna. *Ett förbud att anlöpa svensk hamn skall också anmälas till Kustbevakningen.*

Polismyndigheten *och Kustbevakningen* skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

5 §

Om det föreligger en brist som avses i 1 § men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller

Om det föreligger en brist som avses i 1 § *eller om ett krav för reguljär trafik som avses i 1 b § inte är uppfyllt*, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som

ägare att avhjälpa bristen inom viss tid.

enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

Prop. 2000/01:137
Bilaga 4

Gentemot den som har skyddsansvar enligt 7 kap. 2–13 §§ får en myndighet som avses i 2 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna i 6 och 7 kap. eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. skall efterlevas.

Om den som har fått ett föreläggande inte följer det eller om han inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med föreläggandet.

Följs inte ett föreläggande som avser användningen av ett fartyg enligt 10 kap. 9 a § i reguljär trafik, får myndigheten besluta att fartyget inte får användas i trafiken.

12 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra eller tredje stycket av nämnda paragraf,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1–1 b §§ mot ett fartygs resa, mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i andra eller tredje stycket av 1 §, mot tillträde till hamn eller mot användning i reguljär trafik,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Ikraftträdande m.m.

1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2000.

2. Om ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § är i bruk i reguljär trafik den 1 december 2000, skall tillsynsförrättningar enligt 10 kap. 9 b och 9 c §§ göras senast tolv månader därefter.

**Förslag till
Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från
fartyg**

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

dels att 7 kap. 7 och 10 §§, 9 kap. 2 §, 10 kap. 3 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i 7 kap. skall införas två nya paragrafer 6 a och 6 b §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 a §

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

6 b §

Lämnar ett fartyg hamnen i strid mot ett förbud som meddelats enligt 4–6 §§ eller har det tillåtits att resa till ett reparationsvarv och lämnar hamnen utan att uppfylla villkoren för en sådan resa eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet, skall Sjöfartsverket meddela förbud för fartyget att anlöpa varje svensk hamn.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten visat för Sjöfartsverket att bristen är åtgärdad.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller också om ett fartyg överträtt ett förbud att resa som meddelats av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Sjöfartsverket får trots vad som sägs i denna paragraf ge ett fartyg tillstånd att resa till en anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för rättelse av fartygets brister.

7 §

Beslut enligt 4 eller 5 § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt samma paragrafer skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Beslut enligt 4, 5 eller 6 b § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

10 §

Den myndighet som med stöd av 4, 5 eller 6 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Den myndighet som med stöd av 4, 5, 6 eller 6 b § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa eller tillträde till svenska hamnar skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandlingar till denna myndighet.

9 kap.

2 §

Beslut som har meddelats av Sjöfartsverket i frågor som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Beslut som har meddelats av Sjöfartsverket i frågor som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6 eller 6 b § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut i andra frågor som avses i 1–7 kap. får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller
2. hos regeringen, om beslutet har meddelats av Sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

10 kap.

3 §

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

1. en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,
2. ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, eller
3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.
3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 *eller 6 b* §.

6 §

1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §,

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §, *eller 6 b* §, eller

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,

döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Denna lag träder i kraft den 1 december 2000.

Förteckning över remissinstanserna avseende SOU 2000:16

Prop. 2000/01:137
Bilaga 5

Följande remissinstanser har beretts tillfälle att avge synpunkter på delbetänkandet SOU 2000:16, Införlivande av vissa direktiv om fartygs-säkerhet.

Hovrätten för Västra Sverige, Hovrätten för Nedre Norrland, Malmö tingsrätt, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Försvarmakten, Kustbevakningen, Statens Räddningsverk, Sjöfartsverket, Statens Haverikommission, Fiskeriverket, Göteborgs kommun, Umeå kommun, Svenska Kommunförbundet, Sveriges hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Seko-Sjöfolk och Svenska Sjöassuradörensas förening.

Författningsförslag

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49) dels att 10 kap. 5 och 9 §§, 11 kap. 1–3 och 5 §§ och 12 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nio nya paragrafer, 10 kap. 9 a–e §§ och 11 kap. 1 a–d §§ samt närmast före 10 kap 9 a § en ny rubrik av följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny rubrik närmast före 10 kap. 10 § som skall lyda ”Verkställande av tillsynsförrättningar m.m.”

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

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

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

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt, för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord och för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

9 §²

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. *I fråga om tillsyn av sådana utländska fartyg som omfattas av regleringen i 9 a–e §§ får dock tillsyn ske genom inspektion endast om det behövs av någon särskild anledning.* När det gäller förhållanden som om-

¹ Senaste lydelse 1995:927.

² Senaste lydelse 1995:927.

att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

fattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, 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.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Särskilt om tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg

9 a §

Bestämmelserna i 9 b–e §§ gäller när ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg används eller skall användas i en reguljär trafik där fartyget anlöper eller avgår från en svensk hamn på internationella resor eller på inrikes resor inom de fartområden som regeringen bestämmer. Är fartyget svenskt gäller dessutom bestämmelserna i 5–8 §§.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses det samma som 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 trafik³.

9 b §

Innan ett fartyg som avses i 9 a § tas i bruk i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten göra

³ EGT L 138, 1.6.1999 s. 1 (Celex 31999L0035).

1. en inledande kontroll av fartyget och av det företag som avser att använda fartyget i reguljär trafik (rederiet), och

2. en inledande besiktning av fartyget.

En sådan inledande kontroll och besiktning skall också göras när ett fartyg tas i bruk i annan reguljär trafik än tidigare, om det inte med hänsyn till omständigheterna är obehövligt.

Den inledande besiktningen skall göras senast inom en månad från det att tillsynsmyndigheten har mottagit det underlag som behövs för den inledande kontrollen.

9 c §

Fartyg som avses i 9 a § skall besiktigas planmässigt, varvid tillsynsmyndigheten en gång inom varje tolv månadersperiod skall göra dels en särskild besiktning, dels en besiktning under en reguljär resa.

Ett sådant fartyg skall dessutom besiktigas särskilt

1. när det i något väsentligt avseende har reparerats, byggts om eller förändrats,

2. när det byter flagg, när det överförs till en ny klass eller när rederiets ledning ändras på sådant sätt som kan antas inverka på fartygets säkra drift.

En särskild besiktning enligt andra stycket 2 behöver inte göras om det med hänsyn till omständigheterna är obehövligt.

9 d §

Tillsynsmyndigheten får avstå från en tillsynsförrättning enligt 9 b–c §§, om motsvarande förrättning har utförts av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och den reguljära

trafiken omfattar en hamn i den staten.

Prop. 2000/01:137
Bilaga 6

9 e §

Om ett ersättningsfartyg på grund av oförutsedda omständigheter snabbt måste sättas in i sådan trafik som avses i 9 a § för att kontinuiteten skall kunna upprätthållas, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget används även om det inte har kontrollerats eller besiktigats enligt 9 b §, under förutsättning att fartyget kan antas uppfylla kraven för säker drift.

Tillsynsmyndigheten skall inom en månad från det att tillåtelse givits utföra den inledande kontrollen av fartyget och rederiet samt den inledande besiktningen av fartyget.

11 kap.

1 §⁴

Ett fartygs resa får förbjudas *tills rättelse har skett*, om det finns skäligen anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten, att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan eller

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

Ett fartygs resa skall förbjudas, om någon brist som avses i första stycket medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap, får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas *tills rättelse har skett*.

Om det finns skäligen anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas *tills rättelse har skett*.

⁴ Senaste lydelse 1995:927.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget *eller dess rederi* saknar ett certifikat, *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller en motsvarande handling* som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat, som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 § *och det saknade certifikatet är av annat slag än som avses i 1 a §.*

1 a §

Ett fartygs resa skall förbjudas,

1. om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller

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

Förbudet får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen, om det inte finns andra brister som medför att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Upphävs förbudet på denna grund gäller vad som sägs i 1 c §.

1 b §

Ett förbud mot fartygs resa enligt 1 och 1 a §§ skall, utom i det fall förbudet upphävts för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen, gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

1 c §

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn om

1. fartyget tillåtits att gå till ett reparationsvarv men lämnar hamnen utan att uppfylla villkoren för resan eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet, eller

2. ett förbud mot fartygs resa hävts för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har för den myndighet som förbjudit fartygets resa visat att bristen är åtgärdad.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också om en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet fattat beslut om

1. att ett fartyg, trots brister, får gå till reparationsvarv, och fartyget inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet, eller

2. upphävande av ett förbud mot fartygs resa för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Tillsynsmyndigheten får trots bestämmelserna i denna paragraf tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar eller

3. för att fartygets brister skall åtgärdas,

förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlop till hamnen.

1 d §

Ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § skall förbjudas att användas i reguljär trafik, om

1. rederiet vid en inledande kontroll enligt 10 kap. 9 c § inte

har visat att kraven för sådan trafik är uppfyllda,

2. flaggstaten, utan att först ha samrått med behörig svensk myndighet, utfärdat

a. dispenscertifikat enligt regel I B/12 (a) (vi) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) eller

b. trafiktillstånd för höghastighetsfartyg enligt punkt 1.9.3 i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) (Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg).

2 §

Ett beslut enligt 1 § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1, 1 a, 1 c eller 1 d § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

I de fall en inledande kontroll eller en inledande besiktning, som skall ske innan ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § sätts i trafik, föranleder ett reseförbud enligt 1 § eller förbud mot användning i reguljär trafik enligt 1 d §, skall ett sådant beslut fattas inom en månad efter den inledande besiktningen.

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

3 §⁵

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna.

Polismyndigheten skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen.

Polismyndigheten och Kustbevakningen skall vidta de åtgärder som behövs för att hindra att förbudet överträds.

⁵ Senaste lydelse 1999:414.

Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på den.

Om fartyget står under tullkontroll, får Tullverket inte tillåta det att avgå. Tullverket får också tillfälligt ta hand om fartygets nationalitetshandling, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna den för fartyget gällande nationalitetshandlingen till myndigheten.

5 §

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

Om det föreligger en brist som avses i 1 § *eller om ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § och som redan går i reguljär trafik inte uppfyller ett krav för reguljär trafik som avses i 1 d §*, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får en myndighet som enligt 2 § får meddela ett förbud i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen *eller uppfylla kravet* inom viss tid.

Gentemot den som har skyddsansvar enligt 7 kap. 2–13 §§ får en myndighet som avses i 2 § meddela föreläggande som behövs för att bestämmelserna i 6 och 7 kap. eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. skall efterlevas.

Om den som har fått ett föreläggande inte följer det eller om han inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans bekostnad. Detsamma gäller även i andra fall när ett föreläggande har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan förväntas bli vidtagen av den som avses med föreläggandet.

Följs inte ett föreläggande om ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § i reguljär trafik, skall myndigheten besluta att fartyget inte får användas i trafiken.

12 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § mot ett fartygs resa *eller* mot användning av en anordning för arbetet eller annat som nämns i *andra* eller *tredje* stycket av *nämnda* paragraf,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud *som meddelats* enligt 11 kap. 1, *1 a, 1 c eller 1 d §* mot

a. ett fartygs resa,

b. användning av en anordning för arbetet eller *arbetsredskap*

*eller annat som nämns i tredje
eller fjärde stycket av 1 §
c. tillträde till hamn eller
d. användning av ett fartyg i
reguljär trafik,*

Prop. 2000/01:137
Bilaga 6

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002

2. Om ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § är i bruk i reguljär trafik den 1 januari 2002, skall tillsynsförrättningar enligt 10 kap. 9 b § göras senast tolv månader därefter.

Förslag till
lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening
från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg¹

dels att 7 kap. 7 och 10 §§, 9 kap. 2 §, 10 kap. 3 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen. skall införas två nya paragrafer 7 kap. 6 a och b §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 a §

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

6 b §

Sjöfartsverket skall förbjuda ett fartyg att anlöpa varje svensk hamn om fartyget tillåtits att gå till ett reparationsvarv men lämnar hamnen utan att uppfylla villkoren för resan eller fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat för Sjöfartsverket att bristen är åtgärdad.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också om en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet fattat beslut om att ett fartyg, trots brister, får gå till reparationsvarv och fartyget inte uppfyller villkoren för resan eller

¹ Lagen omtryckt 1983:463.
Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

fortsätter resan utan att anlöpa reparationsvarvet.

Sjöfartsverket får trots bestämmelserna i denna paragraf ge ett fartyg tillstånd att anlöper en anvisad hamn

- 1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,*
- 2. för att minska risken för föroreningar eller*
- 3. för rättelse av fartygets brister skall åtgärdas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.*

7 §

Beslut enligt 4 eller 5 § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt *samma paragrafer* skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Beslut enligt 4, 5 eller 6 b § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

10 §²

Den myndighet som med stöd av 4, 5 eller 6 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Den myndighet som med stöd av 4, 5, 6 eller 6 b § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa *svensk hamn* skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk

² Senaste lydelse 1988:437.

9 kap.

2 §³

Beslut som har meddelats av Sjöfartsverket i frågor som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Beslut som har meddelats av Sjöfartsverket i frågor som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6 eller 6 b § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut i andra frågor som avses i 1–7 kap. får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller

2. hos regeringen, om beslutet har meddelats av Sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

10 kap.

3 §

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

1. en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, eller

3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 b §.

6 §

1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §,

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §, eller

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 b §, eller

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,

döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002

³ Senaste lydelse 1995:52.

Förslag till
lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Prop. 2000/01:137
Bilaga 6

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

4 a §

Trots vad som föreskrivs i 4 § skall en undersökning enligt denna lag inledas när ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik har varit inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud och

a) olyckan eller tillbudet har inträffat inom Sveriges sjöterritorium, eller

b) olyckan eller tillbudet har inträffat på andra vatten och fartyget senast besökte Sverige.

Har en undersökning inletts skall den fortgå till dess berörda stater enats om vilken stat som skall ansvara för undersökningen.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses det samma som 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 trafik¹.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

¹ EGT L 138, 1.6.1999 s. 1 (Celex 31999L0035).

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2001-05-10

Närvarande: f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Leif Thorsson, regeringsrådet Rune Lavin.

Enligt en lagrådsremiss den 26 april 2001 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Mikael Ohlsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

11 kap. 1 c §

De föreslagna bestämmelserna innebär enligt första stycket att ett fartyg i vissa fall skall förbjudas att anlöpa svensk hamn. Förbud skall också enligt tredje stycket meddelas på grundval av vissa beslut av en behörig myndighet inom EES. Av 2 § framgår att förbuden skall meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. Enligt det föreslagna fjärde stycket kan verket i vissa situationer medge undantag. Bestämmelserna i första och tredje styckena synes kunna samordnas, även om en effekt blir att i vissa fall som avses i första stycket ett förbud att anlöpa svensk hamn skall meddelas redan innan fartyget lämnat den svenska inspektionshamnen, något som dock synes vara en fördel. Lagtexten skulle förslagsvis kunna lyda på följande sätt.

”Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,
2. ett förbud mot fartygets resa hävts av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom EES för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Ett förbud att anlöpa -:- visat att bristen avhjälpes.

Tillsynsmyndigheten får -:-:-

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,
2. för att minska risken för föroreningar, eller
3. för att fartygets brister skall avhjälpas,
förutsatt att -:-:- anlöp till hamnen.”

Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

7 kap. 6 b §

På motsvarande sätt som Lagrådet anfört beträffande den föreslagna 11 kap. 1 c § fartygssäkerhetslagen bör förevarande bestämmelse kunna struktureras något enklare, förslagsvis så:

”Sjöfartsverket skall förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, om fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet.

Ett förbud att anlöpa -:-:- för den myndighet som förbjudit fartygets resa visat att bristen avhjälppts.

Tillsynsmyndigheten får -:-:-

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,
2. för att minska risken för föroreningar, eller
3. för att fartygets brister skall avhjälpas,
förutsatt att -:-:- anlöp till hamnen.”

7 kap. 10 §

Den föreslagna ändringen i första stycket innebär att beslut om förbud enligt 7 kap. 6 b § skall anmälas också till Kustbevakningen, som om det behövs skall vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Förslaget avser det fallet att fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, däremot inte det fallet att fartyget befinner sig i Sveriges ekonomiska zon. Motsvarande begränsning gäller inte förbud enligt 7 kap. 4 eller 5 §. Som Lagrådet uppfattat det remitterade lagförslaget är ett förbud enligt 7 kap. 6 b § nära jämförbart med förbud enligt 7 kap. 4 och 5 §§. Under det fortsatta beredningsarbetet bör därför övervägas om inte paragrafen bör avse förbud enligt 7 kap. 6 b § även i fall när fartyget befinner sig i Sveriges ekonomiska zon.

Förslaget till lag om ändring i lagen om undersökning av olyckor

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 maj 2001.

Närvarande: statsrådet Hjelm-Wallén, ordförande, och statsråden Thalén, Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Wärnersson, Lejon och Bodström.

Föredragande: statsrådet Björn Rosengren

Regeringen beslutar proposition 2000/01:137 Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om ändring i fartygs-säkerhetslagen (1988:49)	10 kap. 9 a §	31999L0035 31995L0021 31998L0025 31995L0021
Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg		
Lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor		31999L0035