

Regeringens proposition

2008/09:10



Vissa anpassningar av bestämmelserna om rederiers
och fartygs säkerhetsorganisation

Prop.
2008/09:10

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 11 september 2008

Fredrik Reinfeldt

Maud Olofsson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Huvuddelen av förslagen utgörs av redaktionella anpassningar av fartygssäkerhetslagen (2003:364) till EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden. Anpassningarna innebär inte några förändringar i sak för de fartyg och rederier som i dag omfattas av bestämmelserna om godkänd säkerhetsorganisation.

Vidare ändras kravet på att ha en godkänd säkerhetsorganisation från att gälla alla fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20, till att gälla samtliga passagerarfartyg, dvs. fartyg som medför fler än 12 passagerare, samt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500, med en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att utöka tillämpningsområdet. Någon förändring av den flotta som i praktiken omfattas av bestämmelserna om godkänd säkerhetsorganisation innebär förslaget emellertid inte. Förslaget innebär att bestämmelserna i lagen anpassas till den gällande tillämpningen men också att kravet i lagen att småningom kräva godkänd säkerhetsorganisation av fler fartyg än vad som sker i praktiken i dag tas bort.

Lagändringarna förslås träda i kraft den 1 mars 2009.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	12
4	Bakgrund	12
4.1	ISM-koden och EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden	12
4.2	Behov av lagändringar	13
5	Förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	14
5.1	Regeringen ska inte längre få bestämma när fartygssäkerhetslagens bestämmelser om säkerhetsorganisationsfrågor ska tillämpas	14
5.2	Anpassning av fartygssäkerhetslagen till EG- förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden.....	15
5.3	Kravet att fler rederier och fartyg än i dag ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation tas bort	18
6	Ikraftträdande.....	22
7	Kostnader och andra konsekvenser.....	22
7.1	Begränsning av antalet kategorier och storlekar på fartyg som ska omfattas av kraven.....	22
7.2	Lagens tillämpningsområde på rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen förtydligas	23
7.3	Ändrad överklagandebestämmelse.....	23
8	Författningskommentar.....	24
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006.....	26
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	62
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	69
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag.....	70
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	78
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 11 september 2008.		79
Rättsdatablad		80

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2008/09:10

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

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

Prop. 2008/09:10

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

dels att punkt 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 §, 3 kap. 9 §, 5 kap. 17, 18, 20, 21 och 30 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 3 §, 8 kap. 2 § samt 9 kap. 1 och 3–5 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 6 §, samt närmast före 1 kap. 6 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen *skall* dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagen gäller örlogsfartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen *ska* dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

I de delar bestämmelserna i 1 kap. 4 §, 2 kap. 9 §, 10 § första stycket andra meningen och 10 § andra stycket, 5 kap. 5–7 och 16 §§ samt 7 kap. 2 § avser rederiers och fartygs säkerhetsorganisation gäller bestämmelserna inte de rederier och fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemen-

Säkerhetsorganisation

6 §

För de fartyg och rederier som omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 ska förordningens definitioner gälla även vid tillämpning av denna lag.

3 kap.

9 §

Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt passagerarfartyg får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg eller fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

5 kap.

17 §

Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Den som verkställer en tillsynsförrättning enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna skall det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

Vid förrättningarna ska det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

¹ EUT L 64, 4.3.2006, s. 1 (Celex 32006R0336).

18 §

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskydds nämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag *eller* enligt föreskrifter som har *utfärdats* med stöd av lagen.

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskydds nämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har *meddelats* med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

20 §

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord *skall* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord *ska* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

21 §

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren *skall* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

Redaren *ska* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

30 §

Befälhavaren *skall* se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag *eller* föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

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

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

6 kap.

1 §²

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation, 6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,*

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som *skall* finnas ombord på fartyget. 10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som *ska* finnas ombord på fartyget.

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.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

² Senaste lydelse 2005:855.

7 kap.

3 §³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *skall* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *skall* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar, *samt*

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *skall* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygs-historik som *skall* finnas ombord på fartyg.

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *ska* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *ska* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *ska* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, *samt*

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försedd med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygs-historik som *ska* finnas ombord på fartyg.

8 kap.

2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som

³ Senaste lydelse 2005:855.

utfärdas enligt denna lag *eller* enligt *en föreskrift* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *skall* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag *eller* enligt *vad som har föreskrivits* med stöd av lagen,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna friboardsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. 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 har meddelats med stöd av lagen,

utfärdas enligt denna lag, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *ska* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt *föreskrifter som har meddelats* med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna friboardsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. 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, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots när han eller hon är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift, och

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 6.

9 kap.

1 §

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

3 §

Ett beslut enligt denna lag som inte *skall* underställas någon får överklagas

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* som inte *ska* underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en *myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet*,

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en *utlandsmyndighet*,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket *och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet*,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

4 §

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Om rätten för dem som anges i första stycket att överklaga beslut enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser i den lagen.

5 §

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag *eller*

utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2009.

Den 22 januari 2007 inkom till Näringsdepartementet en skrivelse från Sjöfartsverket med begäran om en översyn av bl.a. fartygssäkerhetslagen (2003:364) med anledning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95¹ (dnr N2007/919/TR). Förordningen finns som *bilaga 1* i denna proposition. Inom Näringsdepartementet utarbetades under vintern 2007/08 en promemoria med förslag till förändringar i fartygssäkerhetslagen. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2008/2411/RS).

Förslagen i denna proposition rör i första hand Sjöfartsverket. Inom Sjöfartsverket är det Sjöfartsinspektionen, en avdelning inom verket, som ansvarar för de frågor som berörs i denna proposition. Regeringen förbereder emellertid bildandet av en ny transportslagsövergripande trafikinspektionsorganisation, Transportstyrelsen. Avsikten är att den nya myndigheten ska inleda sin verksamhet den 1 januari 2009. Till de verksamheter som då kommer att föras över till den nya myndigheten hör verksamheten vid Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket. När överförandet av uppgifterna från Sjöfartsinspektionen till den nya myndigheten har skett kommer således skrivningarna i denna proposition att beröra Transportstyrelsen i stället för Sjöfartsverket.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 5 juni 2008 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget i *bilaga 4*. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran, *bilaga 5*. I den nu föreslagna lagtexten har en rubrik införts i förhållande till lagrådsremissens förslag.

4 Bakgrund

4.1 ISM-koden och EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden

Internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och förhindrande av förorening (International Safety Management Code), förkortad ISM-koden, antogs år 1993 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom resolution A.741(18). Koderna är en bilaga till kapitel IX i bilagan till den internationella konventionen om säkerhet till sjöss (SOLAS 1974). Syftet med koden är att tjäna som vägledning för rederiernas förvaltning och drift av sina flottor och för att främja

¹ EUT L 64, 4.3.2006, s. 1 (Celex 32006R0336).

utvecklingen av en allmän säkerhetskultur och ett miljötänkande inom rederinäringen. Något förenklat uttryckt gäller att sedan år 2002 omfattar ISM-koden samtliga passagerarfartyg i internationell trafik samt övriga fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell trafik. Statsfartyg omfattas inte.

ISM-koden genomfördes i svensk rätt den 1 juli 1995 genom ändringar i den dåvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49)² och den dåvarande fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) samt i Sjöfartsverkets föreskrifter. Bestämmelserna överfördes till den nu gällande fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) med förändrat innehåll³.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 innebär att ISM-koden görs obligatorisk inom gemenskapen. Förordningen utökar dessutom tillämpningsområdet till även inrikes trafik oberoende av flagg och reguljär linjetrafik till eller från hamnar inom gemenskapen oberoende av flagg. För passagerarfartygen gäller dock att endast de som går i fartområde A och B omfattas. Förordningen benämns i denna proposition fortsättningsvis EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden eller endast EG-förordningen.

4.2 Behov av lagändringar

Anpassning av fartygssäkerhetslagen till EG-förordningen om genomförande av säkerhetsorganisationskoden

En EG-förordning är bindande i sin helhet och direkt tillämplig för både enskilda och medlemsstaterna. Något nationellt införlivande är inte tillåtet enligt EG-rätten. En annan sak är att en del EG-förordningar behöver kompletteras med nationella föreskrifter. Detta kan framgå direkt av en förordning, men det kan även i andra fall behövas nationella föreskrifter för att en förordning ska kunna tillämpas och få genomslag i en medlemsstat. Kompletterande bestämmelser för att utse behöriga myndigheter, verkställighetsbestämmelser samt sanktioner kan vara nödvändiga för att se till att en EG-förordning blir effektiv och är då tillåtna att införa nationellt.

Eftersom de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden inte får omfattas av några motsvarande nationella krav, måste sådana nationella bestämmelser tas bort. För närvarande kan en sådan reglering göras i förordning (se därvid 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), men i avsnitt 5.1 redogörs för om det inte är lämpligare att tillämpningsområdet för lagen så långt det är möjligt också framgår av lagen. Därefter behandlas i avsnitt 5.2 frågan om vilka ISM-relaterade

² Prop. 1994/95:186, bet. 1994/95:TU27, rskr. 1994/95:413.

³ Prop. 2002/03:109, bet. 2002/03:TU5, rskr. 2002/03:191.

ISM-krav på andra rederier och fartyg

De områden som en EG-förordning lämnar oreglerade står det fritt för medlemsstaterna att reglera, så länge bestämmelserna står i överensstämmelse med övrig EG-rätt. Detta innebär t.ex. att det är tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa den aktuella EG-förordningen även på fartyg och rederier som inte omfattas av EG-förordningen. Detta är i förevarande fall dessutom uttryckligen angivet i regel 1.3 i del A i bilaga I till EG-förordningen, där det anges att "Kraven [- - -] får tillämpas på alla fartyg." ISM-bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen gäller också fler rederier och fartyg än som omfattas av ISM-koden (och EG-förordningen). Regeringen, som genom övergångsbestämmelserna till fartygssäkerhetslagen har delegerats uppgiften att bestämma när de olika ISM-bestämmelserna ska börja tillämpas, har dock aldrig beslutat att fullt ut tillämpa ISM-koden på alla de rederier och fartyg som omfattas av fartygssäkerhetslagen. Det finns därför anledning att åter överväga vilka rederier och fartyg – utöver de som omfattas av EG-förordningen – som även fortsättningsvis ska omfattas av ISM-krav. Detta görs i avsnitt 5.3.

5 Förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

5.1 Regeringen ska inte längre få bestämma när fartygssäkerhetslagens bestämmelser om säkerhetsorganisationsfrågor ska tillämpas

Regeringens förslag: Regeringen ska inte längre få bestämma när och för vilka rederier och fartyg bestämmelserna om säkerhetsorganisation ska tillämpas utan detta ska följa direkt av lagen. Övergångsbestämmelsen i fartygssäkerhetslagen med detta bemyndigande till regeringen ska därför upphävas.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget. Övriga remissinstanser som berör förslaget har inte något att erinra.

Skälen för regeringens förslag: Av punkt 2 i övergångsbestämmelserna till fartygssäkerhetslagen framgår att de ISM-relaterade bestämmelserna i lagen ska tillämpas från och med den dag som regeringen bestämmer. Syftet med att lämna frågan om tillämpningen av lagens bestämmelser i dessa frågor till regeringen var att ISM-koden skulle träda i kraft vid olika tidpunkter för olika typer av rederier och fartyg, jfr prop. 1994/95:186 s. 39. I 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) anges således för vilka kategorier av rederier och fartyg som ISM-bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen ska tillämpas. År 2002 trädde ISM-koden i kraft för den sista kategorin

fartyg och dess rederier som omfattas av koden. Något ytterligare ikraftträdande av koden kvarstår inte. Prop. 2008/09:10

Att lagen i dag ska tillämpas även när det gäller säkerhetsorganisationsfrågor skulle kunna framgå tydligare. *Sjöfartsverket* har också uppgett att det faktum att de ISM-relaterade bestämmelserna ska tillämpas efter beslut från regeringen har medfört missförstånd hos läsare av lagen. Ett sådant förtydligande uppnås enkelt genom att punkt 2 i övergångsbestämmelserna upphävs.

5.2 Anpassning av fartygssäkerhetslagen till EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden

Regeringens förslag: Fartygssäkerhetslagen ska anpassas till EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden

dels genom att ett antal av lagens bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation inte längre ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen,

dels genom att de bestämmelser i lagen som även fortsättningsvis ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen, där så är nödvändigt, ska kompletteras med en hänvisning till förordningen.

En bestämmelse ska införas i lagen om att EG-förordningens definitioner ska gälla även vid tillämpning av lagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* och *Hovrätten för Nedre Norrland* tillstyrker förslaget. Båda dessa remissinstanser samt *Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet)* anser att förslaget brister i användarvänlighet, men *Sjöfartsverket* anser att förslaget i dagsläget är det bästa medan *hovrätten* anser att den föreslagna lagtexten bör övervägas ytterligare och lämnar förslag på redaktionella förändringar. *Hovrätten* uppger också att det inte framgår tydligt varför vissa bestämmelser har undantagits från en fortsatt tillämpning. *Hovrätten* har slutligen också vissa lagtekniska synpunkter. *Sjörättsinstitutet* har vidare principiella synpunkter på det faktum att svensk konventionsgrundad lagstiftning måste anpassas till EG-rätten och anser att det har medfört en krånglig reglering genom parallella regelverk. *Sjörättsinstitutet* anser dock att det är positivt att förslaget behandlar samtliga fartyg enhetligt oavsett om de faller under EG-förordningen eller fartygssäkerhetslagen.

Skälen för regeringens förslag

Att EG-förordningen om genomförande av säkerhetsorganisationskoden är direkt tillämplig (se avsnitt 4.2) innebär att ett antal bestämmelser i fartygssäkerhetslagen inte längre får tillämpas för de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen. Det normala förfarandet är då att

upphäva de aktuella nationella bestämmelserna. En sådan lösning är dock inte lämplig, vilket också *Sjöfartsverket* har framfört, av följande skäl. Den gällande svenska regleringen innebär att ISM-kraven gäller för fler fartyg än vad som krävs enligt ISM-koden och EG-förordningen, något som är uttryckligen tillåtet enligt båda dessa regelverk (se avsnitt 4.2). Utgångspunkten för svensk del är att samma flotta som i dag även efter de ändringar som är nödvändiga med anledning av EG-förordningen ska tillämpa ISM-kraven, se också avsnitt 5.3. Många av de nuvarande bestämmelserna måste således fortsätta att gälla för de rederier och fartyg som inte omfattas av EG-förordningen. Detta innebär att bestämmelserna i lagen med ett ISM-relaterat innehåll bör kvarstå men kompletteras med ett tillägg, lämpligen i ett nytt tredje stycke i 1 kap. 1 §, där det anges vilka bestämmelser i lagen som inte ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen. Att det därmed uppstår parallella ISM-regelverk är ofrånkomligt. Denna lösning innebär också att den aktuella bestämmelsen kan bli något svårtillgänglig, vilket också flera remissinstanser har framfört. Förslaget torde ändå sammantaget innebära att tillgängligheten för användarna förbättras genom att tillämpningsområdet för ISM-bestämmelserna kommer att framgå direkt av lagen, och inte genom som i dag en samtidig läsning av lagens bestämmelser, en övergångsbestämmelse till lagen och en förordningsreglering. Också *Sjöfartsverket* har ansett att förslaget är det bästa i dagsläget. Det har tidigare nämnts (se avsnitt 5.1) att dagens reglering enligt *Sjöfartsverket* har medfört missförstånd. *Sjörättsinstitutet* har uppgett att det trots allt är positivt att det görs en enhetlig behandling av samtliga fartyg som faller inom lagens tillämpningsområde. Det ska slutligen också nämnas att omnämmandet av EG-rättsakten i författningsförslaget har gjorts enligt gällande riktlinjer.

Tillåtna nationella bestämmelser för de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen

I avsnitt 4.2 har redogjorts för att det är tillåtet att nationellt komplettera en EG-förordning med vissa typer av bestämmelser. Nationella bestämmelser som syftar till att se till att en EG-förordning blir effektiv, inbegripet administrativa och processuella bestämmelser, är tillåtna. Vidare anger EG-förordningen uttryckligen att sanktioner ska införas. Dessutom är det tillåtet med nationella bestämmelser för det fall en EG-förordning lämnar ett område oreglerat.

Den aktuella EG-förordningen innehåller inte några uttryckliga krav att rederier och fartyg ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation, men kräver att rederierna uppfyller kraven i koden, att detta kontrolleras av medlemsstaterna och manifesteras i dokument och certifikat. Dokumenten och certifikaten kan vidare återkallas enligt regel 13 i del A i bilaga I. Dessutom ska enligt direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll⁴ ett fartygs vidare resa förbjudas om det vid en hamnstats-

⁴ Rådets direktiv 95/21/EG av 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

kontroll konstateras att dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation saknas ombord på fartyget. Mot bakgrund av detta är det nödvändigt och tillåtet att behålla kraven på rederier och fartyg att ha dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Vidare finns i 2 kap. 3 § tredje stycket och 2 kap. 10 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen bestämmelser om när certifikat respektive dokument om godkänd säkerhetsorganisation ska förklaras ogiltiga. EG-förordningen innehåller inte några bestämmelser om ogiltigförklarande av certifikat eller dokument om säkerhetsorganisation, däremot om återkallelse av ett sådana. Det bör finnas kvar en möjlighet att förklara certifikat och dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt.

Sammanfattningsvis innebär detta att följande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen även fortsättningsvis bör kunna tillämpas på de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen:

- krav på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation samt ogiltigförklarande av dessa (2 kap. 3 § och delar av 10 § samt 3 kap. 9 §),
- tillsyn och tillsynsförrättningar (5 kap. 1, 4, 8, 9, 21 och 30 §§),
- krav på befälhavare att se till att en kopia av dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar (5 kap. 30 §),
- reseförbud (6 kap. 1–3 §§),
- bemyndigande att meddela föreskrifter om krav på att inneha dokument om godkänd säkerhetsorganisation (7 kap. 3 § 3)
- bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter, (7 kap. 6 § 4)
- bemyndigande att meddela föreskrifter om eller medge enskilda undantag (7 kap. 9 §)
- ansvar (8 kap. 2 och 3 §§),
- beslut och överklagande (9 kap. 1, 3 och 4 §§), samt
- tystnadsplikt (9 kap. 5 §)

Med anledning av vad *Hovrätten för Nedre Norrland* har uppgett bör sammanfattningsvis nämnas att de bestämmelser, eller delar av bestämmelser, med ett ISM-relaterat innehåll som inte ska tillämpas enligt den föreslagna uppräkningsregleringen har en motsvarande reglering i EG-förordningen eller av andra skäl har bedömts inte vara tillåtna att behålla. Exempelvis regleras de av hovrätten omnämnda bestämmelserna (2 kap. 9 § och delar av 2 kap. 10 § första stycket) i punkt 1.2 i del A respektive punkt 13.2 i del B i bilagan till EG-förordningen. Det bör också nämnas att båda dessa bestämmelser infördes i den svenska lagstiftningen just med anledning av ISM-kodens genomförande, jfr prop. 1994/95:186 s. 40 och 42. *Sjöfartsverket* har också tillstyrkt förslaget i denna del.

Vissa av de bestämmelser som även fortsättningsvis ska tillämpas behöver dock kompletteras med en hänvisning till EG-förordningen så att det framgår att dessa bestämmelser gäller även när EG-förordningen i övrigt är tillämplig.

territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53, Celex 32002L0084).

Bestämmelserna om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation i fartygs-säkerhetslagen har sitt ursprung i ISM-koden och den översättning som gjordes av koden när den infördes i svensk rätt. ISM-koden är intagen som en bilaga till EG-förordningen om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden, men i en översättning som inte i alla delar sammanfaller med den översättning av ISM-koden som gjordes när denna infördes i svensk rätt, eller med ordvalet i fartygssäkerhetslagen. Dessutom innehåller EG-förordningen och fartygssäkerhetslagen begrepp och definitioner som avser samma sak men som har formulerats på olika sätt. För att undvika att det uppkommer tolkningsproblem när rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen även ska tillämpa vissa bestämmelser i lagen bör det införas en bestämmelse i lagen att för de rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen ska förordningens definitioner gälla även vid tillämpningen av lagen. Bestämmelsen har utformats med beaktande av de synpunkter som *Hovrätten för Nedre Norrland* har lämnat.

5.3 Kravet att fler rederier och fartyg än i dag ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation tas bort

Regeringens förslag: Kravet att ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation ska ändras till att gälla fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt samtliga passagerarfartyg. Kraven ska dock inte gälla statsfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att andra fartyg än dessa får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Promemorians förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens. I promemorian undantas dock inte statsfartyg.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget och uppger att den föreslagna lydelsen i praktiken innebär att samma fartyg som i dag omfattas av reglerna även fortsättningsvis kommer att göra det. *Sjöfartsverket* påpekar dock att förslaget innebär att även statsfartyg kommer att omfattas av kraven. *Sveriges Redareförening* ställer sig bakom det nya tillämpningsområdet. *Sveriges Fiskares Riksförbund* har inget att erinra mot förslaget. *Sjörättsinstitutet* anser att förslaget är oklart i vissa delar. Institutet ställer sig också tveksamt till att ålägga andra fartyg krav.

Gällande reglering

Enligt 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen får ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg. ISM-koden däremot gäller dels passagerarfartyg, dels fartyg med en bruttodräktighet om minst 500. Ett passagerarfartyg är ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. Sverige valde således att utnyttja möjligheten enligt regel 1.3 i del A av ISM-koden att införa koden på fler fartyg än de som omfattas av koden, jfr prop. 1994/95:186 s. 25 och 43.

Bestämmelserna i säkerhetsorganisationsfrågor i fartygssäkerhetslagen skulle dock, enligt punkt 2 i övergångsbestämmelserna, inte tillämpas förrän regeringen bestämmer det, med möjlighet till en stegvis tillämpning för olika typer av rederier och fartyg. Denna lösning valdes bl.a. eftersom ISM-koden trädde i kraft vid olika tidpunkter för olika typer av fartyg, jfr a. prop. s. 38–39. Regeringen har, senast i 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen, beslutat att följande fartyg ska tillämpa de ISM-relaterade bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen:

- svenska passagerarfartyg och deras rederier,
- utländska passagerarfartyg när de används till sjöfart i svensk inrikes trafik eller i internationell sjöfart på svensk hamn, samt deras rederier,
- lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer,
- fiskefartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer,
- rederier som har sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige (svenska rederier) och som bedriver internationell sjöfart med utländska ro-ro-passagerarfartyg och med andra utländska passagerarfartyg som får transportera fler än 100 passagerare.

Därutöver har Sjöfartsverket meddelat föreskrifter om att svenska traditionsfartyg och fartyg sysselsatta med skolsegling ska omfattas av ISM-krav, jfr senast Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden) – SJÖFS 2002:8.

Ändrat tillämpningsområde

Regeringen har således ännu inte beslutat att tillämpa ISM-kraven på alla rederier och fartyg som fartygssäkerhetslagen omfattar. Något datum för när regeringen senast måste fatta ett sådant beslut är inte angivet och framgår inte heller av förarbetena till den lagändring varmed ISM-koden infördes. Det framgår dock klart av förarbetena att avsikten var att samtliga rederier och fartyg som omfattas av lagen också småningom ska tillämpa bestämmelserna även om några skäl för detta ställningstagande inte redovisades.

Med anledning av den tid som har förflutit sedan ISM-koden trädde i kraft fullt ut år 2002 finns det anledning att överväga om det fortfarande finns skäl att gå vidare och utöka tillämpningen av ISM-bestämmelserna till alla de fartyg som fartygssäkerhetslagen förutsätter.

De rederier och fartyg som i dag omfattas av krav i svensk rätt på godkänd säkerhetsorganisation är desamma som omfattades av kraven år 2002 när ISM-koden trädde i kraft fullt ut. Därefter har några förändringar av vilka rederier och fartyg som omfattas inte gjorts. Det kan också konstateras att under den tid som har förflutit sedan regeringen och Sjöfartsverket fattade sina senaste beslut om vilka fartyg som ska omfattas har det inte har uppkommit några skäl ur t.ex. sjösäkerhets-synpunkt att kräva dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation för ytterligare kategorier av fartyg än de som regeringen och Sjöfartsverket således har beslutat om. *Sjöfartsverket* har också uppgett att verket inte ser någon anledning att utöka omfattningen av kraven ytterligare.

Något annat har således inte framkommit än att kraven på godkänd säkerhetsorganisation i stället som utgångspunkt bör gälla passagerarfartyg samt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500, dvs. motsvarande den tillämpning som gäller i dag och i princip motsvarande det tillämpningsområde som EG-förordningen har. *Sjöfartsverket* har tillstyrkt detta förslag och bekräftat att den föreslagna lydelsen i praktiken innebär att samma fartyg som i dag omfattas av reglerna om godkänd säkerhetsorganisation även fortsättningsvis kommer att göra det. Enligt verket är det positivt att förslaget omfattar passagerarfartyg i stället för det något oklara begreppet yrkesmässig personbefordran. Passagerarfartygsbegreppet är internationellt förankrat i SOLAS och lämpar sig enligt verket bättre i det aktuella sammanhanget. Eftersom ett passagerarfartyg måste medföra fler än 12 passagerare för att vara ett sådant fartyg innebär ett användande av detta begrepp att fartyg som medför högst tolv passagerare inte längre omfattas av kraven. De kategorier som därmed torde komma att undantas från det latent kravet är t.ex. båttaxirederier och många rederier med mindre rundtursbåtar, särskilt i skärgårdsområden. Även *Sveriges Redareförening* har uttryckligen ställt sig bakom det föreslagna tillämpningsområdet.

Bestämmelsen i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen bör således ändras så att kraven på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation i stället bör gälla samtliga passagerarfartyg samt fartyg med en dräktighet om minst 500.

Regeringen instämmer vidare i promemorians förslag att någon förändring vad avser fritidsfartyg och fiskefartyg inte bör göras. Detta innebär att precis som tidigare bör fritidsfartyg och de mindre fiskefartygen vara undantagna. De större fiskefartygen omfattas i dag genom att regeringen och Sjöfartsverket har beslutat att tillämpa ISM-bestämmelserna på fiskefartyg med en dräktighet om minst 500. Eftersom fartygssäkerhetslagen enligt 1 kap. 1 § omfattar alla fartyg och fiskefartygen inte föreslås undantas från 3 kap. 9 § kommer de att omfattas även i fortsättningen. *Sveriges Fiskares Riksförbund* har inte haft något att erinra mot förslaget i denna del.

Undantag

Sjörättsinstitutet har uppgett att förslaget är oklart såtillvida hur undantag i fartygssäkerhetslagen skulle kunna undanröja krav på säkerhets-

organisation enligt krav i EG-förordningen. I promemorian (s. 16–17) upp-gavs mycket riktigt att om förändringen av tillämpningsområdet skulle medföra oönskade konsekvenser för vissa passagerarfartyg kan fartygssäkerhetslagens undantagsbestämmelser användas. Det bör dock tilläggas att dessa undantagsbestämmelser inte får tillämpas i strid mot EG-förordningen, dvs. undantag kan inte göras för de passagerarfartyg som omfattas av EG-förordningen (fartområde A och B) utan endast för övriga, nationellt tillagda passagerarfartyg som omfattas av bestämmelserna (fartområde C–E).

Även statsfartyg bör undantas

Sjöfartsverket har påpekat att förslaget i promemorian innebär att statsfartyg kommer att omfattas av kraven. Dessa fartyg omfattas i dag inte av några ISM-krav, jfr 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen. Utgångspunkten för förslagen i promemorian anges uttryckligen vara att författningsändringarna ska innebära att samma flotta ska omfattas av ISM-kraven jämfört med i dag. Det torde därför ha varit ett förbiseende att förslaget i promemorian inte undantog statsfartygen. Regeringen delar bedömningen att författningsändringarna bör medföra att varken fler eller färre fartyg generellt sett ska omfattas av ISM-kraven. ISM-krav på statsfartyg bör därför inte införas. Det finns i och för sig möjligheter att undanta statsfartyg från ISM-kraven redan enligt gällande lydelse av 7 kap. 8 och 9 §§ fartygssäkerhetslagen, men med beaktande av den systematik som gäller för statsfartygens undantag från bestämmelserna om fartygscertifikat i 3 kap. 1 § bör undantaget från ISM-kraven anges i 3 kap. 9 §.

Förtydligt bemyndigande att ha ISM-krav även på andra fartyg

I dag omfattas traditionsfartyg och fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap av krav på säkerhetsorganisation enligt föreskrifter meddelade av Sjöfartsverket (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2002:8) om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden)). I promemorian föreslås ett bemyndigande som avser att förtydliga möjligheten att även i fortsättningen ha ISM-krav på t.ex. dessa fartyg. *Sjörättsinstitutet* har därvid ställt sig tveksamt till att en sådan möjlighet ska finnas. Det bör därför åter erinras om att det enligt såväl ISM-koden som EG-förordningen är uttryckligen tillåtet att utöka tillämpningsområdet till att omfatta alla fartyg. På de här nämnda typerna av fartyg finns vidare ofta i det ena fallet en relativt omfattande besättning och i det andra fallet – jämfört med t.ex. handelsfartyg – en större andel yngre och utbildad personal. För dessa typer av fartyg är det därför rimligt att kräva att de uppfyller de viktigaste delarna av ISM-regelverket. Det bör dock som utgångspunkt inte komma ifråga att ålägga dessa fartyg att uppfylla samtliga ISM-krav. *Sjöfartsverket* har uppgett att endast ett mindre antal fartyg även fortsättningsvis kommer att omfattas av bemyndigandet. Fartygssäkerhetslagens bemyndiganden bör dock förtydligas genom ett särskilt bemyndigande för detta ändamål så att det bättre framgår på vilka grunder som Sjöfartsverket får meddela

sina föreskrifter. Detta bemyndigande bör också kunna användas till att meddela föreskrifter om att rederier som inte omfattas av 3 kap. 9 § har möjlighet att ansöka om att få dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation utfärdade och därmed omfattas av kraven i lagen. En sådan möjlighet är efterfrågad av vissa rederier som bedriver bogsverksamhet.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 mars 2009.

Promemorians förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2009.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* har inga synpunkter på den föreslagna ikraftträdandedatumet, men uppger också att ett eventuellt senareläggande av ikraftträdandet inte medför några problem.

Skälen för regeringens förslag: EG-förordningen trädde i kraft den 24 mars 2006. De lagändringar som föreslås i denna proposition bör således träda i kraft så snart det är möjligt. Ett ikraftträdande till den 1 januari 2009, vilket föreslås i promemorian, torde dock vara alltför snävt för den erforderliga behandlingen i riksdagen. Ett något senarelagd ikraftträdande, förslagsvis till den 1 mars 2009, bedöms inte medföra några konsekvenser av betydelse, vilket också har bekräftats av *Sjöfartsverket*. Lagändringarna föreslås således genomföras den 1 mars 2009.

Några övergångsbestämmelser behövs inte.

7 Kostnader och andra konsekvenser

Förslaget påverkar inte statsbudgeten.

7.1 Begränsning av antalet kategorier och storlekar på fartyg som ska omfattas av kraven

Förslagen i denna proposition består för det första i att antalet kategorier och storlekar av fartyg som ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation reduceras. Dels ändras kravet från att gälla fartyg som används för yrkesmässig personbefordran till att gälla passagerarfartyg. Denna förändring av lagens tillämpningsområde medför dock inte någon förändring i praktiken eftersom regeringen har beslutat att tillämpa ISM-kraven inte på fartyg som används i yrkesmässig trafik utan på just passagerarfartyg, se avsnitt 5.3. Det ska också nämnas att precis som tidigare är fritidsfartyg undantagna.

Dels höjs dräktighetsgränsen för övriga fartyg för att omfattas av kravet på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation från 20 till 500. Det ska därvid noteras att inte heller i denna del medför lagändringen i praktiken någon skillnad eftersom regeringen hittills inte har utnyttjat möjligheten att tillämpa bestämmelserna på fartyg med en

dräktighet om 20–499. Enligt fartygssäkerhetsförordningens nuvarande lydelse ska kraven på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation tillämpas på last- och fiskefartyg med en dräktighet om minst 500, dvs. samma krav som genom förslaget också fastslås i lagen.

Genom förslaget tydliggörs vidare möjligheten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. De fartyg som avses är bl.a. traditionsfartyg och fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap. Dessa fartyg och dess rederier omfattas dock redan i dag av Sjöfartsverket föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, varför inte heller detta förslag medför någon förändring i praktiken.

Enligt uppgift från Sjöfartsverket är i dag knappt 800 svenska handelsfartyg underkastade krav på ISM-certifikat. Av dessa är 570 passagerarfartyg och resten last- och fiskefartyg. Till detta kommer drygt 50 traditionsfartyg och ytterligare ett antal fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap. Dessa fartyg kommer även i fortsättningen att omfattas av reglerna. Några fler fartygskategorier kommer inte att omfattas.

7.2 Lagens tillämpningsområde på rederier och fartyg som omfattas av EG-förordningen förtydligas

Förslagen i propositionen innefattar även ett förtydligande av fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde i förhållande till förordning (EG) nr 336/2006 och av införandet av rena hänvisningar till nämnda förordning i de bestämmelser i lagen som ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av förordningen. Eftersom dessa rederier och fartyg även tidigare omfattades av fartygssäkerhetslagen innebär dessa förtydliganden och hänvisningar varken att fler rederier och fartyg omfattas eller att några skillnader i sak uppstår för dessa.

7.3 Ändrad överklagandebestämmelse

Begreppet central förvaltningsmyndighet har nyligen utmönstrats, vilket har lett till att överklagandebestämmelserna, som i vissa fall hade olika instansvägar beroende på om det var en central eller en inte central förvaltningsmyndighet som fattat det överklagade beslutet, har justerats. Formellt innebär ändringen att vissa beslut som enligt de gamla bestämmelserna skulle ha överklagats till Sjöfartsverket om besluten fattats av en myndighet som inte var central förvaltningsmyndighet, nu kommer att överklagas hos regeringen. Eftersom Sjöfartsverket enligt uppgift aldrig har fått in några sådana överklagandeärenden torde ändringen inte få någon praktisk betydelse.

Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)**1 kap.****1 §**

I paragrafen har ett nytt *tredje stycke* införts. Eftersom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 är direkt tillämplig räknas i detta stycke upp vilka bestämmelser i lagen om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation som inte gäller för de rederier och fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 336 /2006.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.2.

6 §

Bestämmelsen är ny och har behandlats i avsnitt 5.2.

3 kap.**9 §**

Paragrafen har ändrats så att kraven att ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation närmare ansluter till det tillämpningsområde och de dräktighetsgränser som gäller enligt förordning (EG) nr 336/2006. Detta innebär bl.a. att s.k. statsfartyg också undantas i lagen, och inte som tidigare i fartygssäkerhetsförordningen. Till skillnad från förordning (EG) nr 336/2006 gäller bestämmelsen dock passagerarfartyg i samtliga fartområden. Fartområdena definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Till skillnad från förordning (EG) nr 336/2006 omfattas vidare även fiskefartyg av denna bestämmelse, något som följer av 1 kap. 1 §.

Det bör erinras om de möjligheter till undantag från bl.a. 3 kap. 9 § som finns i 7 kap. 8 och 9 §§ samt om det genom denna proposition införda bemyndigandet i 7 kap. 3 § att meddela föreskrifter om att även andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.

5 kap. 17–21 och 30 §§ samt 6 kap. 1 §

Samtliga paragrafer har kompletterats så att det framgår att de är tillämpliga även när förordning (EG) nr 336/2006 är tillämplig i övrigt.

I flera av bestämmelserna har också redaktionella ändringar gjorts.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.2.

7 kap.**3 §**

I paragrafens *första stycke* har en ny punkt 4 införts. De fartyg som bemyndigandet i första hand är avsett för är traditionsfartyg och fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap. I övrigt har redaktionella ändringar gjorts.

8 kap. 2 § samt 9 kap. 1 och 3–5 §§

Samtliga paragrafer har kompletterats så att det framgår att de är tillämpliga även när förordning (EG) nr 336/2006 är tillämplig i övrigt.

Därutöver har 9 kap. 3 §, till följd av att begreppet central förvaltningsmyndighet har utmönstrats, ändrats enligt följande. Enligt *första stycket 1* kommer fortsättningsvis endast beslut av utlandsmyndigheter att överklagas till Sjöfartsverket. Utlandsmyndigheter kan ha en roll i t.ex. tillsyn av fartyg om regeringen bestämmer det, jfr 7 kap. 12–13 §§. Beslut som fattas av övriga myndigheter, som enligt tidigare lydelse skulle ha ansetts utgöra icke centrala förvaltningsmyndigheter, kommer i fortsättningen att omfattas av andra punkten i detta stycke. Enligt *första stycket 2* kommer fortsättningsvis samtliga beslut om bemanning eller medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket att överklagas hos regeringen, alltså även beslut fattade av myndigheter som tidigare hade ansetts utgöra icke centrala förvaltningsmyndigheter.

I flera av bestämmelserna har slutligen också redaktionella ändringar gjorts.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.2.

Punkt 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Enligt den upphävda punkt 2 i övergångsbestämmelserna krävdes att regeringen bestämmer när lagens bestämmelser om rederiverksamhet, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation ska börja tillämpas. Något sådant beslut krävs således inte längre till följd av upphävandet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.1.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att punkt 2 i övergångsbestämmelserna ska upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 1 §, 3 kap. 9 §, 5 kap. 17–18, 20–21 och 30 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 3 §, 8 kap. 2 § samt 9 kap. 1 och 3–5 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas en ny bestämmelse, 1 kap. 6 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagen gäller örlogsfartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

I de delar bestämmelserna i 1 kap. 4 §, 2 kap. 9 §, 10 § första stycket andra meningen och 10 § andra stycket, 5 kap. 5–7 och 16 §§ samt 7 kap. 2 § avser rederiers och fartygs säkerhetsorganisation gäller bestämmelserna inte de rederier och fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (förordning (EG) nr 336/2006).

6 §

För de fartyg och rederier som omfattas av rådets förordning (EG) nr 336/2006 ska förordningens begrepp och definitioner gälla även vid tillämpning av denna lag.

3 kap.
9 §

Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 och passagerarfartyg får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

5 kap.
17 §

Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Den som verkställer en tillsynsförrättning *enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna ska det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

18 §

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskyddsnämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag *eller enligt föreskrifter som har utfärdats* med stöd av lagen.

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskyddsnämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har *meddelats* med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Skyldigheter för redare m.fl.

20 §

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

21 §

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

30 §

Befälhavaren skall se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag *eller* föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

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

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

6 kap.
1 §¹

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skäl原因 att anta att

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skäl原因 att anta att

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,*

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.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skäl原因 att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

7 kap.
3 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *skall* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *skall* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar, *samt*

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *skall* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *ska* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *ska* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *ska* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, *samt*

¹ Senaste lydelse 2005:855.

² Senaste lydelse 2005:855

4. *andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försedd med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygs-historik som *skall* finnas ombord på fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygs-historik som *ska* finnas ombord på fartyg.

8 kap.

2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag *eller* enligt *en föreskrift* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *skall* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag *eller* enligt *vad som har föreskrivits* med stöd av lagen,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § *eller* enligt *förordning (EG) nr 336/2006* eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *ska* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt *föreskrifter som har meddelats* med stöd av lagen *eller* enligt *förordning (EG) nr 336/2006*,

8. 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 har meddelats med stöd av lagen,

underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

Prop. 2008/09:10
Bilaga 2

9 kap.

1 §

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

3 §

Ett beslut enligt denna lag som inte *skall* underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* som inte *ska* underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

När det gäller beslut som har överklagats enligt första stycket 3 krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

4 §

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Om rätten för dem som anges i första stycket att överklaga beslut enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser i den lagen.

5 §

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2008/09:10

Bilaga 3

Efter remiss har yttrande lämnats av Hovrätten för Nedre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Kalmar tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Fiskares Riksförbund.

Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF) har fått tillfälle att yttra sig men uppgett att föreningen avstår från att yttra sig.

SEKO, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening har fått tillfälle att yttra sig men inte inkommit med yttrande.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

dels att punkt 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 §, 3 kap. 9 §, 5 kap. 17, 18, 20, 21 och 30 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 3 §, 8 kap. 2 § samt 9 kap. 1 och 3–5 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 6 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen *skall* dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagen gäller örlogsfartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen *ska* dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

I de delar bestämmelserna i 1 kap. 4 §, 2 kap. 9 §, 10 § första stycket andra meningen och 10 § andra stycket, 5 kap. 5–7 och 16 §§ samt 7 kap. 2 § avser rederiers och fartygs säkerhetsorganisation gäller bestämmelserna inte de rederier och fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemen-

6 §

För de fartyg och rederier som omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 ska förordningens definitioner gälla även vid tillämpning av denna lag.

3 kap.

9 §

Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt passagerarfartyg får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg eller fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används utslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

5 kap.

17 §

Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna skall det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

Den som verkställer en tillsynsförrättning enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna ska det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

¹ EUT L 64, 4.3.2006, s. 1 (Celex 32006R0336).

18 §

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskydds nämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag *eller* enligt föreskrifter som har *utfärdats* med stöd av lagen.

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskydds nämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har *meddelats* med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

20 §

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord *skall* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord *ska* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

21 §

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren *skall* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

Redaren *ska* lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

30 §

Befälhavaren *skall* se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag *eller* föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

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

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

6 kap.

1 §²

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,*

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som *skall* finnas ombord på fartyget.

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som *ska* finnas ombord på fartyget.

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.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

² Senaste lydelse 2005:855.

7 kap.
3 §³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *skall* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *skall* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar, *samt*

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *skall* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *ska* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *ska* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *ska* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, *samt*

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försedd med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygs-historik som *skall* finnas ombord på fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygs-historik som *ska* finnas ombord på fartyg.

8 kap.
2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som

³ Senaste lydelse 2005:855.

utfärdas enligt denna lag *eller* enligt *en föreskrift* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *skall* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag *eller* enligt *vad som har föreskrivits* med stöd av lagen,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna friboardsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. 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 har meddelats med stöd av lagen,

utfärdas enligt denna lag, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *ska* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt *föreskrifter som har meddelats* med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

8. 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, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots när han eller hon är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift, och

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 6.

9 kap.

1 §

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

3 §

Ett beslut enligt denna lag som inte *skall* underställas någon får överklagas

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* som inte *ska* underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en *myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet*,

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en *utlandsmyndighet*,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket *och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet*,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

4 §

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Om rätten för dem som anges i första stycket att överklaga beslut enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser i den lagen.

5 §

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag *eller*

utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Prop. 2008/09:10
Bilaga 4

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2009.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2008-06-10

Närvarande: F.d. regeringsrådet Rune Lavin, regeringsrådet Nils Dexe och justitierådet Lars Dahllöf.

Vissa anpassningar av bestämmelserna om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation

Enligt en lagrådsremiss den 5 juni 2008 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Per Håvik.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 11 september 2008.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Erlandsson, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling.

Föredragande: Statsrådet Olofsson.

Regeringen beslutar proposition 2008/09:10 Vissa anpassningar av bestämmelserna om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
---------------------------	---	--

Fartygssäkerhetslagen (2003:364)	7 kap. 3 §	
----------------------------------	------------	--