

Till statsrådet och chefen för Näringsdepartementet

Regeringen beslutade den 23 juni 1999 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs. Utgångspunkten för utredarens förslag skulle vara att hela lagstiftningen moderniseras, förenklas och bringas att överensstämma med de internationella regelverk som binder Sverige. Det stod utredaren fritt att i övrigt lämna förslag till förändrade regler i det fall detta bedömdes lämpligt. Ett förslag till införlivande av vissa artiklar i rådets direktiv 95/21/EG samt av rådets direktiv 1999/35/EG skulle redovisas separat genom ett delbetänkande (dir. 1999:50).

Den 1 september 1999 förordnade stadsrådet Rosengren hovrättslagmannen Peter Löfmarck att vara särskild utredare. Som sekreterare förordnades fr.o.m. den 11 oktober 1999 hovrättsassessorn Tomas Alvå. Den 18 oktober 1999 förordnades avdelningsdirektören i Sjöfartsverket Elisabeth Aspegren, departementssekreteraren Lars von Ehrenheim och rättssakkunniga Agneta Pålsson i näringsdepartementet som experter.

Utredningen har antagit namnet Fartygssäkerhetsutredningen.

Härmed överlämnas utredningens delbetänkande Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet (SOU 2000:16).

Utredningen fortsätter arbetet med övriga frågor som omfattas av kommittédirektivet.

Stockholm i mars 2000

Peter Löfmarck

/Tomas Alvå

Innehåll

Sammanfattning	9
Författningsförslag.....	17
1 Uppdraget	39
1.1 Direktiven	39
1.2 Utredningsarbetet.....	39
2 Bakgrund	41
2.1 Inledning	41
2.2 Regler om fartygsäkerhet	42
3 Internationella konventioner m.m.....	43
3.1 Om konventioner på sjösäkerhetens område	43
3.2 SOLAS 1974.....	45
4 Sjösäkerhetsfrågor inom EU.....	49
4.1 Inledning	49
4.2 Direktivet 95/21/EG.....	50
4.3 Direktivet 1999/35/EG.....	52
5 Svensk fartygsäkerhetsrätt	57
5.1 Inledning	57
5.2 Sambandet mellan nationell och internationell rätt.....	58

5.3	Fartygssäkerhetslagen.....	58
5.3.1	Förarbeten till fartygssäkerhetslagen.....	58
5.3.2	Kap. 1 – 9 fartygssäkerhetslagen.....	59
5.3.3	Kap. 10 – 13 fartygssäkerhetslagen.....	61
5.4	Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg	63
5.5	Lagen och förordningen om undersökning av olyckor	64
6	Sjöfartsverkets skrivelser	67
6.1	Inledning.....	67
6.2	Skrivelsen av den 20 oktober 1997.....	67
6.3	Skrivelsen av den 2 december 1998	68
7	Utgångspunkter för våra överväganden.....	71
7.1	Behovet av lagändringar.....	71
7.2	Får innehållet i den svenska rätten avvika från EG:s direktiv?.....	73
7.3	Hur skall direktiven genomföras i lagstiftningen?.....	74
8	Genomförandet av direktivet 95/21/EG.....	77
8.1	Inledning.....	77
8.2	Ändring i fartygssäkerhetslagen för att genomföra artikel 9a (punkterna 1 och 2).....	80
8.3	Ändringar i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg för att genomföra artiklarna 9a (punkt 3) och 11.4	82
8.4	Genomförandet av artikel 16.3	85
9	Genomförandet av direktivet 1999/35/EG.....	87
9.1	Inledning.....	87
9.2	Tillsyn av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.....	88
9.3	Hindrande av användning	93
9.4	Frågor om påföljder.....	94

9.5	Underrättelser om åtgärder och rätten att överklaga beslut m.m.....	95
10	Utredning av olyckor enligt artikel 12 i direktivet 1999/35/EG.....	97
10.1	Medlemsstaternas åligganden enligt direktivet	97
10.2	Kan direktivet tillämpas genom gällande bestämmelser i svensk rätt?	98
11	Kostnader m.m.	101
11.1	Genomförandet av direktivet 95/21/EG.....	101
11.2	Genomförandet av direktivet 1999/35/EG.....	101
12	Författningskommentar	103
12.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49).....	103
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	116
12.3	Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594).....	120
12.4	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.	122
12.5	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.....	123
 Bilagor		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 1999:50.....	125
Bilaga 2	Rådets direktiv 95/21/EG (ej bilagor)	129
Bilaga 3	Rådets direktiv 98/25/EG om ändring av direktivet 95/21/EG.....	137
Bilaga 4	Rådets direktiv 1999/35/EG	139

Sammanfattning

Några utgångspunkter

Europeiska unionens råd har i sin resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säkerheten till sjöss¹ satt upp målet att från gemenskapens vatten få bort alla fartyg som inte uppfyller den internationellt överenskomna säkerhetsnivån. Rådet har därefter antagit direktiv om åtgärder för att uppnå detta syfte. Två sådana direktiv är 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 territorialvatten (hamnstatskontroll)², senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/97/EG³, samt rådets direktiv 1999/35/EG⁴ av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

EU-medlemskapet innebär att Sverige är skyldigt att genomföra EG-direktiv. Direktivet 95/21/EG anger vissa normer som skall tillämpas av en hamnstat vid inspektioner av utländska fartyg. I svensk rätt finns bestämmelser om inspektion av utländska fartyg framför allt i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndiganden i lagen. Sådana bestämmelser finns också i lagen (1980:424) om åtgärder mot

¹ EGT C 271, 07.10.93 s. 1 (Celex 393Y1007 (01)).

² EGT L 157, 7.7.1995 s. 1 (Celex 395L0021).

³ EGT L 331, 23.12.1999 s. 67 (Celex 399L0097).

⁴ EGT L 138, 01.06.1999 s. 1 (Celex 399L0035).

förening från fartyg. Med bestämmelserna tillämpas huvuddelen av de normer som anges i direktivet 95/21/EG när en svensk tillsynsmyndighet, i första hand Sjöfartsverket, gör inspektioner av utländska fartyg i svenska hamnar. Det saknas dock bestämmelser som gör det möjligt att tillämpa artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet. Artiklarna behandlar vissa situationer när ett fartyg på grund av brister skall hållas kvar i en inspektionshamn eller när fartyget skall hindras från att anlöpa gemenskapens hamnar. För att kunna tillämpa direktivet 95/21/EG i dessa delar måste bestämmelser med motsvarande innehåll föras in i svensk rätt.

Enligt direktivet 1999/35/EG skall alla ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik regelbundet och ingående besiktigas av medlemsstater i EU som är värdstater för trafiken. En värdstat är en stat vars hamn/hamnar ett fartyg anlöper och avgår från i den reguljära trafiken. I fråga om utländska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg har värdstaten ett kontrollansvar som är mer omfattande än ansvaret att utöva hamnstatskontroll. För att genomföra direktivet i svensk rätt måste därför rätten för Sjöfartsverket att utöva tillsyn över dessa utländska fartyg utökas.

Genomförandet av direktivet 95/21/EG

Enligt direktivet 95/21/EG skall den behöriga myndigheten i varje medlemsstat årligen inspektera minst 25 % av det antal (utländska) fartyg som anlöper dess hamnar under ett representativt kalenderår. Myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som bekräftats av eller framkommit under en inspektion rättas till i enlighet med de internationella konventionerna om sjösäkerhet (artikel 9.1). Är det fråga om brister som är farliga för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget kvarhålls tills faran undanröjts (artikel 9.2). Enligt artikel 16.3 skall det bristfälliga fartyget dessutom hållas kvar i hamnen tills betalning erlagts eller säkerhet ställts för alla kostnader för inspektionen. Ett bristfälligt fartyg får dock enligt artikel 11 tillåtas att fortsätta till ett anvisat reparationsvarv om bristen inte kan åtgärdas i inspektionshamnen. Villkoren för en sådan resa uppställs av flaggstaten och skall

godtas av hamnstaten. Om fartyget fortsätter till reparationsvarvet utan att följa villkoren för resan eller om det fortsätter sin resa utan att anlöpa reparationsvarvet, skall medlemsstaterna enligt artikel 11.4 vidta åtgärder för att säkerställa att det vägras tillträde till varje hamn inom gemenskapen. Först när fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten visat att det uppfyller alla tillämpliga konventionskrav, skall fartyget få tillträde till hamnarna.

När större fartyg används till sjöss ställs ökade krav på att ett rederi och dess fartyg skall ha en väl fungerande säkerhetsorganisation. Som bevis på att säkerhetsorganisationen motsvarar internationella krav skall rederiet ha ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation och fartyget ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation. Enligt artikel 9a i direktivet 95/21/EG, införd genom ändringsdirektivet 98/25/EG⁵, skall den behöriga myndigheten i hamnstaten hålla kvar ett fartyg som omfattas av de utökade kraven, om det vid inspektion ombord på fartyget framkommer att de nämnda dokumenten saknas. Om fartyget inte har andra brister som motiverar ett beslut om kvarhållande, får det dock lämna inspektionshamnen om det behövs för att förhindra överbeläggning av hamnen. När fartyget lämnat hamnen skall det hindras från tillträde till andra hamnar i gemenskapen tills fartygets ägare eller den som ansvarar för fartygstransporten visat att det har giltiga certifikat.

Svenska regler om åtgärder mot fartyg som i något avseende är bristfälliga finns i 11 kap. fartygssäkerhetslagen och i 7 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Enligt bestämmelserna i dessa kapitel kan tillsynsmyndigheten i vissa fall förbjuda ett fartygs resa. Ett sådant förbud gäller tills rättelse skett. Svensk rätt medger inte att förbudet därefter får kvarstå tills kostnaderna för tillsynsförrättningen är betalda. För att tillämpa det som sägs i artikel 16.3 fordras därför ändringar i lag. En svensk myndighet kan inte heller med stöd av nu gällande bestämmelser hindra att ett fartyg anlöper svenska hamnar. För att på sätt som sägs i artiklarna

⁵ EGT L 133, 07.05.98 s. 19 (Celex 398L0025)

9a och 11.4 hindra att bristfälliga fartyg bereds tillträde till hamnar inom gemenskapen, fordras lagändringar.

Vi föreslår att bestämmelser motsvarande de ovan nämnda artiklarna införs genom ändringar i 11 kap. fartygssäkerhetslagen och i 7 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Ett förbud för fartyg att lämna hamn skall enligt vårt förslag gälla tills rättelse skett *och* betalning erlagts eller säkerhet ställts för kostnaderna för tillsynsförrättningen. Vi föreslår vidare att Sjöfartsverket i vissa fall skall förbjuda ett fartyg att anlöpa svenska hamnar. Enligt vårt förslag skall verket meddela ett sådant beslut när ett bristfälligt fartyg tillåtits att lämna inspektionshamnen endast för resa till ett anvisat reparationsvarv och antingen reser utan att uppfylla villkoren för resan eller underlåter att anlöpa reparationsvarvet. Även fartyg som lämnar en inspektionshamn trots reseförbud bör förbjudas att anlöpa svenska hamnar. Förbudet bör kvarstå tills fartygets ägare eller den som svarar för fartygstransporten visat att bristen är åtgärdad.

Ett fartyg, som vid en kontroll inte kan förete ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation eller en kopia av rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget skall ha ombord, skall enligt vårt förslag hållas kvar i inspektionshamnen. Sjöfartsverket bör dock få tillåta fartyget att fortsätta sin resa, om det behövs för att förhindra överbeläggning av hamnen. I ett sådant fall bör också Sjöfartsverket förbjuda fartyget att anlöpa svenska hamnar tills fartygets ägare eller den som svarar för fartygstransporten visat att fartyget innehar de saknade handlingarna.

För att säkerställa att de bristfälliga fartygen inte heller ges tillträde till andra medlemsstaters hamnar, bör Sjöfartsverket informera behöriga myndigheter i dessa stater om sådana omständigheter som enligt direktivet 95/21/EG utgör hinder för tillträdet. Eftersom direktivet har gjorts tillämpligt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), bör verket informera även EES-stater. Sjöfartsverkets informationsskyldighet bör regleras i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594).

Genomförandet av direktivet 1999/35/EG

Syftet med direktivet 1999/35/EG är att ge en bättre garanti för säker drift av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik till eller från hamnar i gemenskapens medlemsstater. Direktivet tillämpas när trafiken omfattar internationella resor eller inrikes resor inom fartområde A enligt direktivet 98/18/EG⁶. Medlemsstaterna kan dock välja att utöka tillämpningsområdet till annan inrikestrafik än sådan som omfattas av fartområde A. Medlemsstaterna skall också ha rätt att leda, delta i eller samarbeta inom ramen för varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss i samband med denna trafik.

Rederier (dvs. företag som använder fartygen i trafik) som använder ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerartrafik i reguljär trafik får alltså finna sig i att värdstaterna gör regelbundna och ingående förebyggande besiktningar och kontroller av fartygen. Uppfyller inte rederierna eller deras fartyg kraven för trafik eller upptäcks farliga brister vid besiktningarna skall användningen av fartygen i reguljär trafik hindras. Om brister upptäcks på ett fartyg som redan går i trafik skall dess rederi dock i stället föreläggas att åtgärda bristerna. Sker inte rättelse inom angiven tid skall användningen hindras.

När Sverige är värdstat för ovan nämnda fartyg i reguljär trafik bör värdstatskontrollerna utföras av Sjöfartsverket. Gentemot svenska fartyg torde Sjöfartsverket med stöd av bemyndigandena i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen redan i dag kunna meddela föreskrifter om tillsyn av fartygen som motsvarar vad som sägs i direktivet 1999/35/EG. Tillsynen av utländska fartyg utförs emellertid i dag enbart som inspektioner. För förhållanden som omfattas av ett utländskt fartygs certifikat skall enligt 10 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen en inspektion i princip begränsas till en granskning av dessa handlingar. Endast om det finns grundad anledning att anta att de verkliga förhållandena i något väsentligt avseende avviker från vad som sägs i handlingarna, får inspektionen omfatta en kontroll av dessa

⁶ EGT L 144 15.05.98 s. 1 (Celex 398L0018).

förhållanden. Värdstatskontrollen enligt direktivet 1999/35/EG omfattar moment som går utöver de befogenheter en svensk myndighet har att inspektera utländska fartyg. För att Sjöfartsverket skall kunna göra inledande kontroller och regelbundna besiktningar av utländska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik fordras därför särskilda bestämmelser i fartygssäkerhetslagen om tillsynsför rättningarna.

Vi föreslår att sådana bestämmelser tas upp i 10 kap. fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna är främst av betydelse för tillsynen av utländska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. I fråga om tillsynen av svenska fartyg har de svenska tillsynsmyndigheterna ett särskilt flaggstatsansvar som är mer omfattande än värdstatsansvaret. Det är emellertid av vikt att tillsynen av de svenska ro-ro passagerarfartygen och höghastighetspassagerarfartygen också omfattar samtliga de moment som inbegrips i värdstatskontrollen av de utländska fartygen. De föreslagna bestämmelserna bör därför gälla såväl svenska som utländska fartyg.

Bestämmelserna i 10 kap. fartygssäkerhetslagen bör vara av övergripande karaktär. Med stöd av de bemyndiganden som finns i lagen och i fartygssäkerhetsförordningen bör Sjöfartsverket meddela närmare föreskrifter om tillsynens innehåll.

För att ett rederi skall få använda ett ro-ro passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik fordras inte att Sjöfartsverket meddelar ett tillstånd till trafiken. Emellertid skall Sjöfartsverket enligt vårt förslag alltid göra inledande kontroller av rederiet och dess fartyg samt en särskild besiktning för reguljär trafik av fartyget innan det tas i bruk i trafiken. Är kraven för reguljär passagerartrafik inte uppfyllda, bör rederiet inte få använda fartyget i trafiken. Detta bör komma till uttryck i 11 kap. fartygssäkerhetslagen. Vi föreslår därför en ny bestämmelse i det kapitlet om att Sjöfartsverket får förbjuda användningen av bristfälliga fartyg i reguljär trafik. Om verkets beslut inte efterlevs, bör detta medföra straffansvar för redaren enligt 12 kap. fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverket skall samarbeta med de behöriga myndigheterna i andra värdstater vid tillsynen av fartygen. För närvarande anses endast medlemsstater i EU som värdstater. Som värdstater kommer dock alla stater inom EES att räknas i och med att det beslutas att direktivet även skall vara av betydelse för tillämpningen av EES.

Ett fartyg som går i sådan trafik att hamnar i två eller flera värdstater berörs, bör inte av den anledningen bli föremål för fler tillsynsförrättningar än ett fartyg som enbart trafikerar hamnar i en enda stat. I detta syfte bör Sjöfartsverket få beakta besiktningar och inledande kontroller som utförts av en behörig myndighet i en annan värdstat och då kunna avstå från att utföra motsvarande åtgärd. Som ett led i samarbetet bör Sjöfartsverket vidare informera myndigheter i andra värdstater som berörs av trafiken, flaggstaten samt Europeiska gemenskapernas kommission om resultatet av besiktningar och om åtgärder som verket vidtagit i anledning därav. Informationsskyldigheten bör regleras i fartygssäkerhetsförordningen.

Enligt artikel 12.1 i direktivet 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 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 sägs i artikel 12 täcks enligt vår uppfattning av nuvarande bestämmelser i lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Genomförandet av direktivet 1999/35/EG i denna del fordrar därför inte ändringar av gällande rätt. Enligt 8 § andra stycket förordningen om undersökning av olyckor skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta riktlinjer i IMO:s resolution A.637 (16). Den resolutionen har ersatts av IMO:s resolution A.849 (20) (koden för utredning av sjöolyckor). Paragrafen bör jämkas på motsvarande sätt.

Det fortsatta arbetet

Enligt våra direktiv omfattar vårt fortsatta arbete att modernisera, förenkla och bringa fartygssäkerhetslagstiftningen i överensstämmelse med det internationella regelverk som binder Sverige. Utredningen skall alltså göra en genomgripande översyn av denna lagstiftning.

I detta delbetänkande föreslår vi ändringar i bl.a. fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Vissa av ändringarna innebär tillägg till bestämmelser som redan i dag är svåra att överblicka och i behov av att redigeras om. För att inte föregripa den genomgripande översynen av lagstiftningen, har vi dock valt att inte göra andra ändringar i lagstiftningen än de som behövs för att genomföra direktiven 95/21/EG och 1999/35/EG.

Övrigt

Genomförandet av direktivet 95/21/EG torde inte medföra ökade kostnader för staten. En tillämpning av vad som sägs i direktivet 1999/35/EG innebär att samtliga utländska passagerarfartyg av angivet slag som trafikerar svenska hamnar skall kontrolleras och besiktigas regelbundet av Sjöfartsverket. Besiktningarna av svenska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg skall omfatta i vart fall samma moment som besiktningarna av de utländska fartygen. Även om Sjöfartsverket redan i dag gör periodiska besiktningar av svenska passagerarfartyg, medför en tillämpning av direktivet 1999/35/EG att också de svenska fartygen kan komma att bli föremål för ytterligare tillsynsförrättningar.

De särskilda tillsynsförrättningarna skall enligt vårt förslag utföras av Sjöfartsverket. För verkets del innebär det ett behov av ett ytterligare antal kvalificerade inspektörer. Genomförandet av direktivet 1999/35/EG medför kostnader. Enligt vår uppfattning bör även dessa tillsynsförrättningar avgiftsbeläggas. De rederier som använder fartygen i reguljär trafik kommer därmed att åtminstone delvis finansiera de föreslagna ändringarna.

Författningsförslag

1 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 överens-
stämmer 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.

9 a §

Med ro-ro passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses detsamma 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 § fartygssäkerhetsförordningen (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

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

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 med hänsyn till omständigheterna finner att det är obehövligt.

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 sjövärdigheten,

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 tillstånd till att ett fartyg som avses i 9 a § och som inte har kontrollerats eller besiktigats enligt 9 b–c §§ används i reguljär trafik, om det på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in fartyget som ersättning 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 utföra 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

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.

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 säkerhetskäl 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 dispenscertifikat enligt regel I B/12 (a) (vi) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) eller trafik-tillstånd för höghastighetsfartyg enligt punkt 1.9.3 i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) (Internationella säkerhets-koden 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.

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 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 §

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 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 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 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.

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 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

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.

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

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. 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 december 2000.

3 Förslag till Förordning om ändring i fartygssäkerhets- förordningen (1988:594)

Härigenom föreskrivs fartygssäkerhetsförordningen (1988:594)

dels att 9 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas en ny paragraf 9 kap. 3 § samt närmast före 3 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.²

1 §

Ett beslut som enligt 13 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall underställas Sjöfartsverket, skall inom verket prövas av chefen för Sjöfartsinspektionen.

Ett beslut enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen som meddelats av en annan befattningshavare än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

Ett beslut enligt 11 kap. 1–1 b §§ fartygssäkerhetslagen som meddelats av en annan befattningshavare än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

Underrättelser

3 §

Sjöfartsverket skall, om annat inte följer av lag, underrätta

1. svenska hamnar om förbud enligt 11 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen (1988:49)

² Senaste lydelse 1995:593.

och om när ett sådant förbud upphört att gälla,

2. den behöriga myndigheten i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om förhållanden som kan grunda ett förbud enligt 11 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen,

3. den behöriga myndigheten i en flaggstat och i en stat som avses i 10 kap. 9 a § fartygssäkerhetslagen samt Europeiska gemenskapernas kommission om resultatet av förrättningar enligt 10 kap. 9 b – d §§ samma lag och om beslut enligt 11 kap. 1, 1 b eller 5 § samma lag meddelade med anledning av förrättningarna.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2000.

4 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 6 § samt 8 kap. 2 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg skall ha följande lydelse.

7 kap.
6 §

Beslut enligt 7 kap. 4–6 §§ lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall genast tillställas befälhavaren och fartygets redare eller ägare.

En skriftlig underrättelse om omständigheterna kring ett sådant ingripande mot ett utländskt fartyg skall genast lämnas till konsuln eller den närmaste diplomatiska representanten för det land där fartyget är registrerat.

Beslut enligt 7 kap. 4–6 och 6 b §§ lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall genast tillställas befälhavaren och fartygets redare eller ägare.

Sjöfartsverket skall, om annat inte följer av lag, underrätta

1. svenska hamnar om förbud enligt 7 kap. 6 b § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och om när ett sådant förbud upphört att gälla,

2. den behöriga myndigheten i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om förhållanden som kan grunda ett

*förbud enligt 7 kap. 6 b §
lagen om åtgärder mot
förorening från fartyg.*

8 kap.
2 §³

Sådana beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som har meddelats inom Sjöfartsverket av någon annan än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

Sådana beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6 eller 6 b § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som har meddelats inom Sjöfartsverket av någon annan än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2000.

³ Senaste lydelse 1996:528.

5 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs att 8 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

I fråga om underrättelser till utländska myndigheter och internationella organisationer om undersökning av en händelse som berör ett luftfartyg samt sådana myndigheters och organisationers medverkan vid undersökningarna skall Statens haverikommission beakta 15 § samt sådana bestämmelser i 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten som är bindande för Sverige och, om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt, även andra bestämmelser i konventionen.

Om en händelse som berör ett fartyg skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta riktlinjerna i den av Internationella sjöfartsorganisationen den 19 oktober 1989 antagna resolutionen A.637 (16), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Om en händelse som berör ett fartyg skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november 1997 antagna resolutionen A.849(20) (koden för utredning av sjöolyckor), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2000

1 Uppdraget

1.1 Direktiven

Utredningen har i uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen. I uppdraget ingår att i ett delbetänkande redovisa ett förslag till införlivande av artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i 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 territorialvatten (hamnstatskontroll) i dess lydelse efter den senaste ändringen genom ändringsdirektivet 1999/97/EG samt av rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

1.2 Utredningsarbetet

Sverige har som medlemsstat i EU åtagit sig att tillämpa de ovan nämnda direktiven. Direktiven blir gällande rätt i Sverige först när de genomförs i den nationella lagstiftningen. Vårt arbete i den del som omfattas av delbetänkandet har syftat till att föreslå de lämpligaste lagtekniska lösningarna för införlivandet de nämnda

artiklarna i direktivet 95/21/EG och av direktivet 1999/35/EG i fartygssäkerhetslagstiftningen.

2 Bakgrund

2.1 Inledning

Sjöfartsverket har i skrivelser den 20 oktober 1997 och den 2 december 1998 påpekat att svensk fartygssäkerhetslagstiftning inte ger verket befogenheter att till fullo utöva den hamnstatskontroll som föreskrivs i rådets direktiv 95/21/EG. Verket kan sålunda inte förbjuda fartyg att anlöpa svenska hamnar. Inte heller får verket förlänga ett beslut om kvarhållande tills kostnaderna för tillsynsförrättningen är betalda eller säkerhet ställts. I skrivelsen den 2 december 1998 har Sjöfartsverket erinrat om det kommande EG-direktivet om tillsyn av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och att detta kommer att kräva ändringar i den svenska lagstiftningen. Direktivet har därefter antagits av Europeiska unionens råd (rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999). Regeringen har tillsatt denna utredning bl.a. för att lämna förslag till hur den svenska lagstiftningen skall anpassas till dessa EG-direktiv.

Enligt utredningens direktiv (dir. 1999:50) skall vi föreslå hur svensk rätt bör anpassas till artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet 95/21/EG samt till direktivet 1999/35/EG. Direktiven utgör led i strävan att uppnå en säkrare sjöfart inom EU. De anger normer för kontroll av fartyg och de åtgärder som en medlemsstat skall vidta om det visar sig att ett fartyg inte uppfyller de uppställda kraven. Direktivet 1999/35/EG innehåller också bestämmelser om internationellt samarbete vid utredning av

olyckor med ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg inblandade.

2.2 Regler om fartygssäkerhet

Bestämmelser om fartygssäkerhet finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Fartygssäkerhetslagen är inte heltäckande. Bestämmelser om säkerhet till sjöss återfinns också i andra författningar, t.ex. i lagen (1988:595) om säkerheten på örlogsfartyg och i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Vidare finns bestämmelser om fartygssäkerhet i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Den lagens bestämmelser om tillsyn enligt 6 kap. och om särskilda åtgärder enligt 7 kap. kompletterar fartygssäkerhetslagens bestämmelser om tillsyn och om inskränkningar i rätten att använda fartyg, men reglerar tillsynen i ett marinmiljöperspektiv.

Den svenska lagstiftningen på sjösäkerhetens område har i stora drag utformats för att överensstämma med internationella konventioner och andra mellanstatliga avtal som Sverige tillträtt. På senare år har lagstiftningen också i viss mån behövt anpassas för genomförandet av EG-direktiv och för att inte strida mot EG-förordningar. EG-rättsakterna har emellertid i huvudsak kommit till för att inom EU genomföra internationella konventioner på sjösäkerhetens område. I och med att den svenska lagstiftningen fortlöpande anpassats till de internationella överenskommelserna, stämmer den därför också redan överens med mycket i EG-direktiven.

I de nästföljande kapitlena presenterar vi översiktligt de internationella konventioner (kapitel 3) och EG-rättsakter (kapitel 4) som är relevanta för utredningens förslag. Därefter presenterar vi den inhemska lagstiftning (kapitel 5) som berörs av förslagen.

3 Internationella konventioner m.m.

3.1 Om konventioner på sjösäkerhetens område

Det internationella regelverket inom sjösäkerhetens område ger uttryck för vissa folkrättsliga principer som är allmänt vedertagna för den internationella sjöfarten. En sådan princip är att fartyg som färdas i ett annat lands territorialhav har rätt till s.k. oskadlig genomfart. En genomfart är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning och säkerhet. Vid en sådan genomfart skall fartyget följa kuststatens bestämmelser hänförliga till bl.a. säkerheten vid framförandet av fartyget och till skyddet för den marina miljön. Ett fartyg anses däremot inte skyldigt att följa kuststatens bestämmelser om fartygets utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning. Dessa områden faller i allmänhet under flaggstatens jurisdiktion.

Ett fartygs rätt till oskadlig genomfart förutsätter alltså att fartyget kan leva upp till kuststatens krav på sjösäkerhet. 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.

Givetvis är det inte tillräckligt för att ändamålet med konventionerna skall uppnås, att de sjöfarande staterna antar konventionerna. Det krävs också att dessa stater i realiteten tillämpar dem, vilket i allmänhet sker genom en nationell rättsordning med bestämmelser som motsvarar vad som sägs i konventionerna. 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. De konventioner som omfattas av Paris MOU 1982 är den internationella lastlinjekonventionen av år 1966; 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg och därtill hänförliga protokoll och ändringar från 1978 (MARPOL 73/78); 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974); 1978 års internationella konvention med normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, med 1995 års tillägg (STCW 95); 1972 års internationella sjövägsregler (COLREG 1972) samt ILO-konventionen nr 147. I åtagandet ingår att fartyg från icke konventionsanslutna länder inte skall ges en mera förmånlig behandling än fartyg vars flaggstat antagit konventionerna. En ytterligare målsättning som framgår av Paris MOU 1982 är att 25 procent av de utländska fartyg som anlöper hamnstatens hamnar inom en representativ tolv månadersperiod skall inspekteras.

Mycket av arbetet bakom de internationella konventionerna har utförts inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO. IMO är en organisation under FN och omfattar för närvarande 157 stater. Inom IMO utarbetas förslag till konventionstexter. Organisationen verkar också för att konventionerna uppdateras och godkänds av medlemsstaterna. För närvarande koncentreras arbetet inom IMO på att se till så att konventionerna där det behövs införlivas i nationell lagstiftning.

3.2 SOLAS 1974

Mer än de andra konventionerna som omfattas av Paris MOU 1982 är SOLAS 1974 relevant för de förslag som utredningen lämnar i delbetänkandet. 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. 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 och utfärda certifikat åt dess fartyg. SOLAS 1974 medger länder som är anslutna till konventionen rätten 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. Dessa grundläggande bestämmelser framgår av kapitel I.

Kapitel II–VIII behandlar detaljerade krav på ett fartygs konstruktion, utrustning, navigering och lastning m.m. Det finns här ingen anledning att ens översiktligt beskriva konventionens krav på hur ett fartyg skall vara konstruerat eller utrustat eller hur viss last skall hanteras ombord.

I kapitel IX behandlas krav på rederiernas och fartygens säkerhetsorganisation såsom de anges i ISM-koden. ISM-koden, the International Safety Management Code, IMO:s resolution A.741(18), tillskapades efter olyckorna med fartygen *Herald of Free Enterprise* år 1987 och *Scandinavian Star* år 1990. Vid undersökningarna av dessa olyckor kunde man konstatera brister i fråga om såväl rederiernas som fartygens säkerhetsorganisation. Genom ISM-koden tas ett helhetsgrepp om säkerhetsfrågorna i det att koden omfattar både de individuella fartygen och 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. Koden har på internationell nivå trätt i kraft för rederier med passagerarfartyg, tankfartyg och vissa andra slags fartyg med en bruttodräktighet om minst 500. 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). Har rederiet fartyg under olika flaggor utfärdas certifikaten av respektive flaggstat. Vid en inspektion skall fartygets befälhavare kunna visa upp certifikatet och en kopia av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation.

Kapitel X behandlar säkerheten vid bruk av höghastighetsfartyg. Med kapitel X har the International Code of Safety for 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 införa särskilda kvalitetssäkringssystem. Vidare skall garantier finnas för omfattande räddningsresurser. I huvudsak är besiktning förfarandet detsamma som för andra fartygstyper. En flaggstat skall emellertid därutöver kontrollera att kvalitetssäkringssystemen och räddningsresurserna är godtagbara för trafik med fartygen. Först efter en sådan kontroll och efter att ha samrått med berörda hamnstater (dvs. stater vars hamnar

höghastighetsfartygen skall anlöpa och avgå från under trafiken) skall flaggstaten utfärda särskilda trafikillstånd (permits to operate) för fartygen. Trafikillstånden skall förenas med villkor för trafiken (conditions of operation), vilka bestäms av flaggstaten efter samråd med de berörda hamnstaterna. Koden ger hamnstaterna ett stort inflytande över trafiken med höghastighetsfartyg. Bl.a. har hamnstaterna 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 Sjösäkerhetsfrågor inom EU

4.1 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 med bl.a. följande innehåll. Säkerheten till sjöss kan förbättras påtagligt genom åtgärder på gemenskapsnivå. Antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten kommer att drastiskt minska om internationella konventioner, koder och resolutioner tillämpas strikt genom harmoniserade bestämmelser på gemenskapsnivå. Normgivning om hamnstatskontroll ingår i handlingsprogrammet. Också sådana fartyg som faller utanför konventionerna, t.ex. passagerarfartyg i inrikes trafik, ställs under gemensamma regler. Även klassificeringssällskapens regler om fartygets konstruktion (t.ex. stabilitet och hållfasthet) blir föremål för gemenskapsnormgivning.

Som led i handlingsprogrammet har rådet utfärdat både förordningar och direktiv på sjösäkerhetens område. I detta

betänkande skall vi närmare beröra dels direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll, dels direktivet 1999/35/EG om besiktningar av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

4.2 Direktivet 95/21/EG

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 territorialvatten (hamnstatskontroll), ändrat genom direktiven 98/25/EG, 98/42/EG¹ och 1999/97/EG innehåller kriterier för hamnstaternas fartygskontroll samt rutiner för inspektion och kvarhållande av fartyg. Genom direktivet 95/21/EG avser man att åstadkomma en drastisk minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt ökad efterlevnad av internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning.

De fartyg som avses i direktivet är havsgående fartyg som omfattas av en eller flera av konventionerna SOLAS 1974, MARPOL 73/78, 1966 års lastlinjekonvention, STCW 95, COLREG 72, ILO nr. 147 och 1969 års internationella skeppsmätningkonvention och som har annan flagg än hamnstatens. Direktivet gäller varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller en offshoreanläggning eller ligger för ankar utanför sådan hamn eller offshoreanläggning.

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. I direktivets bilaga I räknas sådana kriterier upp som avgör vilka fartyg som i första hand skall komma i fråga för inspektion. Bl.a. gäller detta fartyg som kommer från en flaggstat med en hög andel fartyg som varit föremål för beslut om

¹ EGT L 184, 27.06.98 s. 40 (Celex 398L0042)

kvarhållanden de närmast föregående åren. Enligt artikel 6 omfattar en inspektion besök på ett fartyg för att kontrollera giltigheten av aktuella certifikat och andra dokument samt fartygets skick, utrustning och besättning m.m. Om det efter en inspektion finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte motsvarar tillämpliga konventionsvillkor, skall en mer ingående inspektion göras. Enligt artikel 7 skall fartyg av vissa kategorier (oljetankfartyg, bulklastfartyg, passagerarfartyg och gastank- eller kemikalietankfartyg) dock i stället underkastas en utökad inspektion.

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 så att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristen upptäckts stoppas. Beslutet om kvarhållande får upphävas först när faran befinns 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. Fortsätter fartyget 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.

Artiklarna 14 och 15 innehåller bestämmelser om informationsutbyte mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna och med kommissionen genom SIRENAC-systemet. Bl.a. skall medlemsstaterna offentliggöra information om fartyg som kvarhållits.

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 angående godkänd 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.

4.3 Direktivet 1999/35/EG

Genom rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik skall dessa fartyg och de rederier (i den svenska översättningen av direktivet används i stället begreppet företag) som använder fartygen kontrolleras av de värdstater som berörs av

trafiken. Världstaterna och andra medlemsstater med väsentligt intresse skall ges en möjlighet att leda, delta i eller samarbeta inom ramen för varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss med fartygen inblandade. Med "världstat" avses i direktivet en medlemsstat till eller från vars hamn/hamnar ett ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg går i reguljär trafik.

Direktivet tillämpas på ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i reguljär trafik till eller från en medlemsstats hamn och som används på internationella resor eller inrikes resor i fartområden som omfattas av klass A i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG. Medlemsstaterna får dock tillämpa direktivet även när sådana fartyg går i reguljär trafik inom andra fartområden. Tillämpliga regler får då inte diskriminera på grund av flagg, nationalitet eller företagets etableringsort.

Världstaternas tillsyn av de fartyg som omfattas av direktivet innebär att de skall göra inledande kontroller samt regelbundna och ingående förebyggande besiktningar av fartygen. Enligt artikel 4 skall världstaterna kontrollera att de fartyg som genom direktivet står under deras tillsyn innehar certifikat och att de besiktigats för utfärdandet av certifikaten i enlighet med relevanta förfaranden och riktlinjer, likaså att fartygen uppfyller vissa normer för konstruktion och stabilitet samt att fartygen är utrustade med färdskrivare (VDR). Vidare skall världstaterna enligt artikel 5 kontrollera att de rederier som vill använda fartygen i reguljär trafik vidtagit vissa åtgärder för att säkerställa säker drift av fartygen samt att rederierna samtycker till att medlemsstater får leda, delta i fullt ut eller samarbeta inom ramen för utredningar av olyckor och att medlemsstaterna då får tillgång till information som finns på fartygens färdskrivare. Världstaterna skall också kontrollera att flaggstater som inte är medlemsstater är införstådda med att de har godkänt rederiernas åtaganden enligt direktivet. Dessa omständigheter skall kontrolleras innan fartygen används i reguljär trafik. Fartyg som redan går i trafik när direktivet börjar tillämpas skall, liksom rederierna som använder fartygen, kontrolleras senast tolv månader därefter.

Vid den inledande kontrollen skall rederiet tillhandahålla värdestaterna bevis för att de ovan nämnda kraven är uppfyllda. Den inledande kontrollen innebär alltså att sjöfartsmyndigheterna granskar dessa bevis. Värdestaterna skall också besiktiga fartygen innan de används i reguljär trafik. Artikel 6 innehåller bestämmelser om inledande särskilda besiktningar. Genom sådana besiktningar kan värdestaterna övertyga sig om att rederierna och deras fartyg uppfyller nödvändiga krav för säker drift i reguljär trafik.

I princip skall en ny inledande kontroll och en ny inledande besiktning göras varje gång som ett fartyg tas i bruk i en annan reguljär trafik. Enligt artikel 7 kan emellertid värdestaterna underlåta nya sådana tillsynsförrättningar om tidigare kontroller och besiktningar är relevanta för den nya trafiken. I samma artikel anges att ett fartyg som skall ersätta ett annat fartyg i vissa undantagsfall kan tas i bruk innan en inledande kontroll eller en inledande besiktning gjorts. Värdestaterna 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 vidare förutsättning är att fartyget därefter inom en månad kontrolleras och besiktigas enligt förfarandet i artiklarna 4, 5 och 6.

Artikel 8 innehåller bestämmelser om regelbundna särskilda besiktningar och övriga besiktningar. Värdestaterna 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. Varje gång som ett fartyg genomgår reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende, eller vid förändringar i rederiets ledning eller byte av flagg, eller vid överföring till ny klass skall det besiktigas. I artikel 8 sägs vidare att om sådana brister som motiverar hindrande av fartygets användning avslöjas vid en besiktning så skall rederiet stå alla kostnader i samband härmed.

Artikel 10 anger när användningen av fartyg i reguljär trafik skall hindras. Värdestaterna skall hindra att ett fartyg tas i bruk i reguljär trafik bl.a. om de inte har kunnat få en bekräftelse på att kraven i artiklarna 4 och 5 uppfyllts eller varje gång som 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 direktivet angivna EG-direktiv och EG-förordningar inte uppfyllts och detta medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning och passagerare. Slutligen skall värdstaterna hindra användningen av fartyg om flaggstaten inte rådfrågat värdstaterna 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.

Enligt artikel 11 skall ett fartyg som genomgått besiktningarna enligt direktivet till värdstaternas belåtenhet undantas från utökade inspektioner enligt direktivet 95/21/EG. 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, definiera en rättsstatus som gör 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. Utredningen skall sättas i gång av den stat på vars vatten olyckan eller tillbudet skett. Denna stat skall vara ansvarig för utredningen och samordningen med övriga stater till dess att man gemensamt har enats om vilken stat som därefter skall ansvara för utredningen.

Artikel 13 samlar åtföljande åtgärder för tillämpningen av direktivet. Bl.a. framgår här att medlemsstaterna bör bedriva landbaserade trafikledningssystem och andra informationssystem i enlighet med IMO-resolutionen A.795 (19). Medlemsstaterna skall också förse kommissionen med besiktningsrapporter. Vidare skall medlemsstaterna säkerställa att rederier som bedriver reguljär trafik med ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg kan upprätthålla och genomföra ett integrerat system för beredskapsplanering för nödsituationer ombord. I artikel 13 anges vidare att samarbete skall ske mellan länder som utfärdar eller erkänner ett dispenscertifikat och värdstaterna. Medlemsstaterna skall också försäkra sig om att de fullt ut inbegripits i sin roll som värdstater av flaggstatens administration innan de utfärdar trafikillstånd för höghastighetsfartyg.

Medlemsstaterna skall sätta i kraft lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 december 2000. Bestämmelser om färdskrivare träder dock i kraft senast den 1 januari 2002 eller – om denna tid kommer senare – senast 30 månader efter offentliggörandet av IEC-standard nr 61996. När bestämmelserna antas skall den nationella rättsordningen innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs.

5 Svensk fartygssäkerhetsrätt

5.1 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) 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 – mer detaljbetonade föreskrifter. Föreskrifterna avspeglar också olika internationella och regionala överenskommelser på sjösäkerhetens område. T.ex. får ett flertal av de detaljerade säkerhetsnormer som anges i EG-direktiv sin nationella tillämpning genom föreskrifter som meddelas av Sjöfartsverket.

5.2 Sambandet mellan nationell och internationell rätt

Sverige binds av de internationella överenskommelserna genom att tillträda dessa. I fråga om EG:s direktiv är Sverige bundet att tillämpa de normer som anges i direktiven redan genom sitt medlemskap i EU. Trots att Sverige som stat är bundet att följa direktiven och de internationella överenskommelser som tillträtts, blir dessa inte en del av svensk rätt förrän de genomförs i nationell lagstiftning. Detta sker genom att bestämmelserna görs om till svensk författningstext (transformering) eller genom fastställandet att de internationella bestämmelserna gäller som svensk rätt (inkorporering). Sistnämnda förfarande används främst när det gäller tillämpningen av detaljbestämmelser i de internationella rättsakterna. Det finns en strävan vid genomförandet att gå utöver internationellt vedertagna regler endast om det anses nödvändigt eller motiveras av speciella förhållanden.

5.3 Fartygssäkerhetslagen

5.3.1 Förarbeten till fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen tillkom år 1988. Den ersatte lagen om säkerheten på fartyg (SFS 1965:719) och utformades i enlighet med förslag i propositionen (1987/88:3) om en ny fartygssäkerhetslag samt efter Fartygsmiljöutredningens betänkande (Ds K 1982:2 och 3) Ny sjösäkerhetslag och delbetänkandena (Ds K 1975:2) Bättre fartygsmiljö, (Ds K 1976:1) Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg och (Ds K 1980:17) Sjöarbetsstidsfrågor. Fartygssäkerhetslagen fick i förhållande till den tidigare lagen en ökad karaktär av ramlag. Med undantag för arbetsmiljöreglerna, vilka omarbetades, var emellertid ändringarna i förhållande till tidigare rätt i huvudsak redaktionella.

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. De närmare motiven till ändringarna framgår av prop. (1994/95:186) om ändring i fartygssäkerhetslagen.

5.3.2 Kap. 1–9 fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen är som nämnts en ramlag med allmänt hållna bestämmelser samt bemyndiganden för regeringen och för myndigheter (i första hand Sjöfartsverket) att utfärda närmare föreskrifter. Lagen 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.

I 1 kap. anges att fartyg skall ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd därav. Ett rederi skall enligt 4 § ha dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Dokument och certifikat skall enligt 5 § utfärdas av Sjöfartsverket. Regeringen eller Sjöfartsverket får dock enligt 6 § överlåta åt sådana organisationer som Sjöfartsverket slutit avtal med att utfärda certifikat.

I 2 kap. finns bestämmelser om sjövärdighet och rederiverksamhet. Som bevis på att ett fartyg är sjövärdigt skall det inneha ett fartcertifikat. Ett svenskt fartyg skall ha ett fartcertifikat, om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg. Rederiverksamheten skall bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas. Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation utfärdats. Det framgår av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden) att kopia

av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation skall finnas ombord på fartyget.

Enligt 3 kap. skall lastning ske på ett sådant sätt att fartygets stabilitet eller bärighet inte äventyras. Ett fartyg skall ha fribordsmärken på sidorna som utvisar minsta tillåtna fribord. Som bevis på att dessa anbringats på rätt sätt skall ett fribordscertifikat utfärdas.

Bestämmelser om passagerarfartyg finns i 4 kap. Med ett passagerarfartyg avses i lagen ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. Ett passagerarfartyg skall inneha ett passagerarfartygscertifikat som utvisar att fartyget befunnits lämpligt för passagerartransport. Certifikatet anger också det högsta antal passagerare som fartyget får medföra. Ett utländskt passagerarfartyg skall ha motsvarande certifikat som visar högsta tillåtna antalet passagerare. Bestämmelserna om passagerarfartygscertifikat kompletteras med bestämmelser om skyldigheten för fartygsägaren att registrera uppgifter om antalet ombordvarande på fartygen.

Av 1 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen framgår att Sjöfartsverket får föreskriva om ytterligare certifikat avseende något visst förhållande som regleras i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Sjöfartsverket har utfärdat föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation, av vilka det framgår bl.a. att de ovan nämnda certifikaten skall samlas i ett certifikat, ett nationellt säkerhetscertifikat, för de fartyg som inte omfattas av de internationella konventionerna.

Sjöfartsverket får vidare enligt 1 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen jämfört med 1 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen föreskriva om vilka certifikat m.m. som utländska fartyg skall inneha vid trafik på svenska vatten samt vilka dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som de utländska redarna skall inneha. Av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1997:7) med föreskrifter om utländskt fartygs certifikatsinnehav vid fart inom svenskt sjöterritorium framgår att ett utländskt fartyg skall ha certifikat eller motsvarande handling i den utsträckning som stadgas i

SOLAS 1974, MARPOL 73/78, 1966 års internationella lastlinjekonvention samt STCW 95.

Bestämmelser om bemanning, arbetsmiljö och skyddsverksamhet återfinns i 5–9 kap. fartygssäkerhetslagen.

5.3.3 Kap. 10–13 fartygssäkerhetslagen

I 10 kap. finns bestämmelser om tillsyn av fartyg och om kontroll av redare. Enligt 1 § utövas tillsynen i första hand av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket kan dock bemyndiga klassificeringssällskap att för förnyande av certifikat besiktiga eller inspektera fartyg. Sådan tillsyn har samma giltighet som om Sjöfartsverket utfört den. Även kustbevakningen får utöva viss tillsyn. Regeringen kan vidare besluta att svensk utlandsmyndighet eller en särskilt förordnad tillsynsmyndighet får utöva tillsyn. Enligt 12 § ansvarar redaren och ägaren för att fartyget och rederiverksamheten undergår tillsyn enligt lagen.

Tillsynen utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar 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. 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 2 kap 4 a § 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. Finns det vid inspektionen grundad anledning att anta att fartyget

avviker från vad som anges i certifikaten, skall tillsynen också omfattas av säkerhetsaspekter som omfattas av certifikaten.

Med stöd av 21 § har Sjöfartsverket 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 (årlig besiktning, mellanliggande besiktning och bottenbesiktning).

I 10 kap. fartygssäkerhetslagen finns också bestämmelser om kostnaderna för tillsynen. Enligt 4 § får Sjöfartsverket anlita sakkunniga att utföra tillsynen och ersättningen till de sakkunniga skall utges av redaren. Även undersökning av ämnen som används på fartyget skall enligt 13 § bekostas av redaren. Enligt 22 § får regeringen eller Sjöfartsverket meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn enligt detta kapitel. Sådana föreskrifter finns i SJÖFS 1999:17.

11 kap. innehåller regler om inskränkning i rätten att använda fartyg. Beslut om sådan inskränkning får enligt 2 § meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Ett beslut kan avse 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. Enligt 1 § får ett fartygs resa 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 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 1 §, men finns inte tillräckliga skäl för ett förbud, får

den beslutande myndigheten i stället enligt 5 § 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.

I 12 kap. fartygssäkerhetslagen finns ansvarsbestämmelser. Rätten att överklaga beslut framgår av 13 kap.

5.4 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift i syfte att förhindra förorening från fartyg. Enligt 4 kap. 1 § skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om konstruktion m.m. Den bestämmande myndigheten skall också meddela föreskrifter om certifikat som visar att fartygen uppfyller kraven. Föreskrifter får meddelas om att fartyg som inte innehar sådana certifikat eller i övrigt inte uppfyller kraven på konstruktion och utrustning inte får användas till sjöfart eller, om det är utländska fartyg, inte får användas till sjöfart inom svenskt territorium (4 kap. 2 §). Föreskrifter skall också meddelas om hanteringen av farliga ämnen (4 kap. 3 §).

I 6 kap. finns bestämmelser om tillsyn. Enligt 1 § skall besiktning ske av svenska fartyg innan de sätts i trafik. Fartygen skall därefter genomgå regelbundna besiktningar och vid behov inspekteras. Inspektion av utländska fartyg på svenskt territorialhav får enligt 2 § ske för de ändamål som anges i denna lag endast om det föreligger klara skäl att anta att ett förbudet utsläpp skett i territorialhavet. Är det fråga om utsläpp utanför territorialhavet men inom Sveriges ekonomiska zon är enligt 2 § utrymmet för inspektion än mer begränsat. Vid inspektion av ett utländskt fartyg som har sådana certifikat som avses i 4 kap. 1 § 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 8 § ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela bestämmelser om avgifter för tillsynen.

7 kap. innehåller bestämmelser om särskilda åtgärder mot förorening. Regeringen eller myndigheten får föreskriva begränsningar av eller förbud mot trafik vid väsentliga brister i de hänseenden som avses i 4 kap. 1 §. 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. Beslutet 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.

5.5 Lagen och förordningen om undersökning av olyckor

Undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall enligt 4 § göras i fråga om händelser som inträffat i Sverige. Berör händelsen 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 enligt 5 § utföras av myndighet som regeringen bestämmer. Denna myndighet får dock överlåta åt annan att göra undersökningen. Enligt 9 § får den undersökande myndigheten hålla förhör samt begära att vittnen

och sakkunniga skall höras vid domstol eller att någon skall föreläggas att tillhandahålla handlingar eller föremål.

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 § 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. Denna resolution innehåller rekommendationer om formerna för staters samarbete vid utredningar om olyckor. Bl.a. anges att de stater som har ett betydande intresse i olyckan har rätt att delta i utredningen och att den utredande staten skall lämna information till de andra berörda staterna om utredningsresultatet.

6 Sjöfartsverkets skrivelser

6.1 Inledning

Som ovan nämnts har Sjöfartsverket i två skrivelser daterade den 20 oktober 1997 och den 2 december 1998 uppmärksammat vissa brister i överensstämmelsen mellan direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll och svensk fartygssäkerhetsrätt. I detta kapitel skall vi behandla skrivelsernas innehåll såvitt avser de frågor som är aktuella i delbetänkandet samt Sjöfartsverkets förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg i dessa delar. Sjöfartsverket tar också upp andra frågor som inte behandlas i delbetänkandet. Vi får därför anledning att återkomma till skrivelserna i det fortsatta arbetet.

6.2 Skrivelsen av den 20 oktober 1997

Enligt Sjöfartsverket har Sverige inte vidtagit sådana åtgärder som sägs i artikel 11.4 i direktivet 95/21/EG för att säkerställa att fartyg i där angivna situationer vägras tillträde till hamnar i gemenskapen. Sjöfartsverket har visserligen kritiserat utformningen av artikel 11.4 och hävdatt att bestämmelsen skapar "flygande holländare" på gemenskapens vatten, när dessa fartyg inte får tillträde till hamnarna. Enligt vad verket anför i skrivelsen har dock kommissionen vidhållit att genomförandet av direktivet förutsätter införlivandet av artikel 11.4 i den nationella rättsord-

ningen. Mot denna bakgrund har Sjöfartsverket framhållit att det inte är förenligt med direktivet att verket inte enligt svensk rätt kan fatta beslut att förbjuda fartyg att anlöpa svenska hamnar.

6.3 Skrivelsen av den 2 december 1998

Sjöfartsverket konstaterar i skrivelsen av den 2 december 1998 att ytterligare bestämmelser i direktivet 95/21/EG saknar motsvarighet i den svenska lagstiftningen. Fartygssäkerhetslagen innehåller bl.a. ingen bestämmelse motsvarande artikel 16.3 i direktivet. Enligt artikel 16 skall ett fartyg ägare eller den som är ansvarig för transporten täcka alla kostnader som har samband med sådana inspektioner som bekräftar eller leder till att sådana brister upptäcks som utgör skäl för att hålla kvar fartyget. Enligt artikel 16.3 skall ett beslut om kvarhållande bestå till dess kostnaderna har betalats eller säkerhet ställts för betalningen.

Vidare konstaterar Sjöfartsverket att fartygssäkerhetslagen ännu inte anpassats till den genom ändringsdirektivet 98/25/EG införda artikeln 9a i direktivet 95/21/EG. Fartyg som saknar certifikat och dokument angående godkänd säkerhetsorganisation ombord skall enligt artikel 9a hållas kvar. Ett sådant beslut får dock upphävas om inga andra brister finns som motiverar ett kvarhållande och det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Sjöfartsverket föreslår följande nya paragrafer i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg:

”Fartygssäkerhetslagen

11 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

4 a § Om ett fartyg vars fortsatta resa förbjudits inom Sverige eller av något annat medlemsland inom den europeiska gemenskapen fortsätter sin resa under vägran att uppfylla tillämpliga konventioner eller utan att i övrigt uppfylla uppsatta

villkor för en fortsatt resa får/skall Sjöfartsverket förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget innan rättelse skett.

Sjöfartsverket skall vidta åtgärder för att säkerställa att ett fartyg vars resa förbjudits vägras tillträde till varje hamn inom den europeiska gemenskapen.

4 b § Om Sjöfartsverket vid en inspektion ombord på ett fartyg på vilket de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden) är tillämpliga inom den europeiska gemenskapen framkommer att kopian av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation eller certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation saknas ombord skall Sjöfartsverket förbjuda fartyget att avgå.

4 c § Ett beslut om kvarhållande av ett fartyg skall inte upphävas innan full betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för betalning av kostnaderna

Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

7 kap. Särskilda åtgärder mot förorening

4 a § Om ett fartyg vars fortsatta resa förbjudits inom Sverige eller av något annat medlemsland inom den europeiska gemenskapen fortsätter sin resa under vägran att uppfylla tillämpliga konventioner eller utan att i övrigt uppfylla uppsatta villkor för en fortsatt resa skall Sjöfartsverket förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget innan rättelse skett.

Sjöfartsverket skall vidta åtgärder för att säkerställa att ett fartyg vars resa förbjudits vägras tillträde till varje hamn inom den europeiska gemenskapen.

4 b § Ett beslut om kvarhållande av ett fartyg skall inte upphävas innan full betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för betalning av kostnaderna.”

7 Utgångspunkter för våra överväganden

7.1 Behovet av lagändringar

I 4 kap. har innehållet i direktiven 95/21/EG och 1999/35/EG redovisats översiktligt. Den svenska fartygssäkerhetsrätten har presenterats på motsvarande sätt i 5 kap. I det följande skall vi granska hur svensk rätt förhåller sig till direktiven och pröva i vad mån det finns skillnader som föranleder behov av ändringar i den svenska lagstiftningen.

Som nämnts ovan är EG:s direktiv bindande för medlemsstaterna i fråga om det resultat som skall uppnås även om formen och tillvägagångssättet för genomförandet bestäms av den enskilda medlemsstaten. Om genomförandet förutsätter ändringar i den nationella lagstiftningen, måste medlemsstaten se till så att ändringarna sker. Vi skall här överväga vilka åtgärder som behövs för att artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet 95/21/EG samt direktivet 1999/35/EG skall kunna tillämpas.

Enligt de nämnda artiklarna i direktivet 95/21/EG skall medlemsstaterna vidta åtgärder för att i vissa fall hålla kvar fartyg i en inspektionshamn och i andra fall förbjuda fartygen att anlöpa gemenskapens hamnar. Inhemska bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg finns i 11 kap. fartygssäkerhetslagen och i 7 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Som vi kommer att utveckla i nästa kapitel, är bestämmelserna i dessa

lagar inte utformade så att artiklarna kan tillämpas. Genomförandet av direktivet i dessa delar förutsätter därför lagändringar.

Direktivet 1999/35/EG handlar om obligatoriska besiktningar av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik. Tillämpningen av direktivet förutsätter att sådana fartyg skall kunna besiktigas planmässigt oavsett flagg. Således skall även utländska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg genomgå sådana besiktningar. I dag sker tillsynen av utländska fartyg enligt 10 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen endast genom inspektion. Tillämpningen av direktivet 1999/35/EG kräver lagändringar som gör det möjligt för en svensk tillsynsmyndighet att göra regelbundna besiktningar av de utländska fartygen.

Vidare förutsätter tillämpningen av direktivet 1999/35/EG särskilda bestämmelser med rätt för Sjöfartsverket att förbjuda användningen av fartygen i reguljär trafik. Någon sådan rätt finns inte i dag. Genomförandet av direktivet fordrar också i denna del lagändringar.

Enligt artikel 12.1 i direktivet 1999/35/EG skall medlemsstaterna, inom ramen för sina 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 så föreskrivs i koden för utredning av sjöolyckor, leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett ro-ro passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat. I 10 kap. kommer vi att överväga behovet av ändringar i lagen och förordningen om undersökning av olyckor för att kunna tillämpa direktivet i denna del.

Genomförandet av direktiven 95/21/EG och 1999/35/EG inbegriper att meddela bestämmelser med sanktioner mot dem som handlar i strid mot det som sägs i direktiven. Sådana sanktioner skall vara effektiva, proportionella i förhållande till brottet och avskräckande. 12 kap. fartygssäkerhetslagen och 10 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller ansvarsbestämmelser. I de nästföljande kapitlena skall vi överväga bl.a. behovet av ändringar i de ansvarsbestämmelserna.

7.2 Får innehållet i den svenska rätten avvika från EG:s direktiv?

En fråga som bör beröras redan här är i vilken utsträckning som Sverige är bundet av EG:s direktiv i fråga om bestämmelsernas utformning och tillämpningsområde. Som ovan nämnts är medlemsstaterna bundna av direktiven i fråga om det resultat som skall uppnås, men bestämmer själva formen och tillvägagångssättet för genomförandet. Ibland kan ett direktiv innehålla bara minimibestämmelser. Medlemsstaterna måste då kunna garantera att minimiskyddet enligt direktivet alltid uppfylls, men det är tillåtet att ha längre gående nationella bestämmelser för att skydda de aktuella intressena. Vid bestämmandet av sådana regler skall dock beaktas att reglerna skall kunna tillämpas utan diskriminering på grund av nationalitet eller etableringsort. Är det inte fråga om minimidirektiv, måste medlemsstaterna kunna garantera att varken strängare eller mildare bestämmelser gäller än vad som följer av direktivet. Direktiven kan dock i och för sig ändå tillåta medlemsstaterna ett visst spelrum vid genomförandet.

Direktivet 95/21/EG syftar till att minska antalet undermåliga fartyg i de vatten som ligger inom medlemsstaternas jurisdiktion. Av ingressen till direktivet framgår att regler och förfaranden för hamninspektion, däribland förutsättningar för att kvarhålla fartyg, måste harmoniseras för att garantera likvärdig effektivitet i alla hamnar. Detta skulle också, enligt vad som sägs i ingressen, kraftigt minska selektiva val av vissa hamnar för att på det sättet undvika en verklig kontroll. Utrymmet för att i den nationella lagstiftningen avvika från vad som sägs i direktivet får mot denna bakgrund anses begränsat. Såvitt vi har erfarit finns inte heller något praktiskt motiverat skäl att, utöver vad som behövs för att genomföra direktivet, ytterligare lagstifta om åtgärder mot fartyg som inte lever upp till kraven på dem enligt svensk fartygssäkerhetsrätt och de internationella konventionerna.

Resonemanget är detsamma när det gäller att genomföra direktivet 1999/35/EG. Svenska bestämmelser om tillsynen av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg bör ha det

innehåll som direktivet anvisar. Av artikel 3.2 i direktivet framgår i och för sig att medlemsstaten får utvidga tillämpningen av direktivet till att avse inrikes trafik inom andra fartområden än fartområde A. Såvitt vi har erfarit saknas f.n. ett behov av ytterligare bestämmelser för den färjetrafik som trafikerar fartområdena B–E.

7.3 Hur skall direktiven genomföras i lagstiftningen?

För att genomföra direktiven i de delar som omfattas av delbetänkandet, krävs vissa ändringar av svensk fartygssäkerhetsrätt. Huruvida ändringarna skall ske i lag eller i författningar av lägre dignitet, fordrar särskilda överväganden.

Enligt 8 kap. 3 § första stycket Regeringsformen (RF) skall föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Exempelvis skall föreskrifter om brott och om rättsverkan av brott, om skatt till staten samt om rekvisition och annat sådant förfogande meddelas i lagform (8 kap. 3 § andra stycket RF). Efter bemyndigande i lag får dock regeringen enligt 8 kap. 7 § första stycket RF meddela föreskrifter om annat än skatt utan hinder av 3 §, om föreskrifterna gäller vissa ämnen. Bland de ämnen som paragrafen räknar upp kan nämnas skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa, kommunikationer samt natur- och miljövård.

Ett bemyndigande som avses i bestämmelsen medför dock inte rätt att meddela föreskrifter om annan rättsverkan av brott än böter. Riksdagen kan i lag, som innehåller bemyndigande, föreskriva även annan rättsverkan än böter för överträdelse av föreskrift som regeringen meddelar med stöd av bemyndigandet.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får enligt 1 kap. 1 § tredje stycket

fartygssäkerhetslagen inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden.

För att tillämpa artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet 95/21/EG samt direktivet 1999/35/EG krävs inga ytterligare bestämmelser i svensk rätt om förhållanden mellan enskilda. Vad som behövs är bestämmelser som ger svensk sjöfartsmyndighet ökade befogenheter att utföra tillsynsförrättningar mot utländska fartyg och besluta om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Bestämmelserna får anses omfattas av 8 kap. 3 § första stycket RF. Enligt vad som sägs i den paragrafen jämförd med 1 kap. 1 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen, bör bestämmelserna meddelas i lag. Det sagda hindrar inte att tillämpningsföreskrifter får meddelas om t.ex. tillsynsförrättningarnas närmare innehåll.

Vidare krävs ansvarsbestämmelser mot dem som bryter mot förbud att använda bristfälliga fartyg meddelade med stöd av de nya bestämmelserna. I den mån rättsverkan skall vara annan än böter, krävs att bestämmelserna meddelas i lag. Av 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen framgår att straffet för den som bryter mot ett förbud enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen är böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller enligt 10 kap. 3 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg för den som bryter mot ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 - 5 §§. De ansvarsbestämmelser som vi föreslår, bör ha samma straffskala och skall därför meddelas i lag.

Våra synpunkter på vilka bestämmelser som bör meddelas i lagform, stämmer överens med hur fartygssäkerhetslagen ser ut i dag. Genom att placera de nya bestämmelserna på motsvarande nivå som de befintliga, blir det självfallet också lättare att överblicka lagstiftningen.

8 Genomförandet av direktivet 95/21/EG

8.1 Inledning

Direktivet 95/21/EG anger följande om medlemsstaternas skyldigheter att vidta åtgärder mot bristfälliga fartyg.

Enligt artikel 9 skall behörig myndighet försäkra sig om att sådana brister som har bekräftats av eller framkommit vid inspektion rättas till i enlighet med konventionerna. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Beslut om kvarhållande eller driftsförbud får inte upphävas förrän faran är obefintlig eller myndigheten försäkrat sig om att fartyget kan ges sig av till sjöss eller fortsätta driften utan fara för passagerares och besättnings säkerhet eller hälsa samt utan fara för andra fartyg och den marina miljön.

Enligt artikel 9a skall kvarhållande ske om certifikat eller kopia av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation saknas ombord på ett fartyg på vilket ISM-koden är tillämplig. Finns inte sådana brister som anges i artikel 9 på fartyget, får det dock ges tillstånd att lämna inspektionshamnen för att förhindra överbeläggning av hamnen. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyget därefter inte ges tillträde till hamnar i gemenskapen till dess att fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten kan visa för

sjöfartsmyndigheten i den stat som beslutade om kvarhållandet att fartyget innehar certifikat enligt ISM-koden.

Om ett fartyg är behäftat med sådana brister som anges i artikel 9, skall kvarhållandet i princip bestå 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 krav i konventionerna. Enligt artikel 11.6 skall ett fartyg trots vad som sägs i artikel 11.4 få tillträde till en hamn som anvisats av hamnstatens behöriga myndighet om force majeure eller bjudande säkerhetsskäl föreligger eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister.

Har brister påträffats vid en inspektion som innebär att fartyget skall hållas kvar i hamnen, skall kostnaderna för förrättningen enligt artikel 16.1 ersättas av fartygets ägare eller av den som är ansvarig för fartygstransporten eller av hans representant i hamnstaten. Enligt artikel 16.3 skall ett kvarhållande inte upphävas förrän betalning skett eller säkerhet ställts för betalning av kostnaderna.

Vad som sägs i direktivet 95/21/EG om åtgärder mot bristfälliga fartyg skall jämföras med motsvarande bestämmelser i svensk rätt. Bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg finns i 11 kap. fartygssäkerhetslagen och i 7 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen får den beslutande myndigheten förbjuda ett

fartygs resa eller, om bristen avser anordningar för arbete, arbetsredskap, användning av en lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller användandet av ett viss ämne, förbjuda användandet härav. Om tillräckliga skäl för förbud inte föreligger får myndigheten enligt 11 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen i stället förelägga fartygets redare eller ägare att åtgärda bristen.

7 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller bestämmelser om särskilda åtgärder mot förorening. Enligt 4 § får den beslutande myndigheten meddela förbud för fartygs avgång eller vidare resa, förbud att använda viss utrustning, föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg, föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats samt föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift. Alternativt kan myndigheten enligt andra stycket meddela föreläggande att bristerna skall åtgärdas. Vid risk för ett utsläpp i strid mot gällande bestämmelser av olja eller annat skadligt ämne kan ett förbud dessutom enligt 5 § avse att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring. I ett avseende, nämligen om det beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i 10 kap. sjölagen, får myndigheten enligt 6 § meddela förbud för fartyg att anlöpa eller avgå från en svensk hamn.

Med undantag för den sistnämnda bestämmelsen kan inte svenska tillsynsmyndigheter förbjuda fartyg att anlöpa viss hamn. I de fall som avses i artiklarna 9a och 11.4 i direktivet 95/21/EG saknas alltså laga möjligheter att vidta åtgärder för att förhindra fartygens tillträde till svenska hamnar.

Enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen får ett fartygs resa förbjudas tills rättelse har skett. I lagen om åtgärder mot förorening från fartyg anges inte uttryckligen hur länge ett förbud skall bestå. Förbudet kan dock inte utan lagstöd bestå längre än till dess att bristerna är rättade. Vare sig i fartygssäkerhetslagen eller i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg finns alltså laga stöd för att därefter hålla kvar fartyget i inspektionshamnen tills kostnaderna för tillsynsförättningen är betalda.

I beaktande av vad som sagts ovan, fordrar genomförandet av direktivet 95/21/EG ändringar i svensk rätt som innebär dels att fartyg i vissa fall inte skall få tillträde till svenska hamnar, dels att förbud för fartyg att lämna inspektionshamnen skall bestå till dess att förrättningskostnaderna är betalda. Direktivet avser i och för sig inte åtgärder mot hamnstatens egna fartyg. Vi anser dock att tillsynsmyndigheterna bör ha i vart fall samma möjligheter att vidta åtgärder mot svenska fartyg som mot utländska fartyg. De nya bestämmelser som krävs för att införliva innehållet i artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 bör därför gälla alla fartyg oavsett flagg.

8.2 Ändring i fartygssäkerhetslagen för att genomföra artikel 9a (punkterna 1 och 2)

Vi har tidigare ingående behandlat förutsättningarna för att meddela förbud enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Bl.a. gäller att ett fartygs fortsatta resa får förbjudas om fartyget eller dess rederi saknar ett certifikat, dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Denna del av bestämmelsen infördes i lagen 1995 tillsammans med möjligheten att förbjuda fortsatt resa om rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation (SFS 1995:927). Genom bl.a. dessa ändringar i fartygssäkerhetslagen införlivades ISM-koden i svensk rätt. Ändringarna kom i tiden före det att artikel 9a infördes i direktivet 95/21/EG genom ändringsdirektivet 98/25/EG. Trots att den artikeln alltså inte kunde beaktas vid tidpunkten för lagändringen, är det som sägs i fartygssäkerhetslagen i stora delar detsamma som sägs i artikel 9a punkt 1. Vi skall här peka på skillnaderna i ordalydelsen av bestämmelserna.

Enligt artikel 9a punkt 1 skall den behöriga myndigheten säkerställa att ett fartyg kvarhålls om kopian av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation eller certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation saknas. Av punkt 8 i ingressen till ändringsdirektivet 98/25/EG framgår att dessa

handlingar skall finnas ombord på fartyget. Det kan inte utläsas av 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen att handlingarna måste kunna företes vid inspektionen. I prop. (1994/95:186) om ändring i fartygssäkerhetslagen uttalade regeringen att dokumentet och certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation skall finnas ombord på fartyget och uppvisas för tillsynsmyndigheter (s.1). Detsamma framgår av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Enligt 6 § i föreskrifterna skall kopian av rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation finnas ombord. Skillnaderna i utformningen av artikel 9a punkt 1 och 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen synes alltså inte avspegla någon skillnad i fråga om att avsaknaden av handlingarna ombord utgör ett tillräckligt skäl att förbjuda ett fartygs fortsatt färd.

Enligt artikel 9a skall den behöriga myndigheten säkerställa att fartyg utan ISM-handlingar kvarhålls. Detta måste läsas så att beslut om kvarhållande alltid skall följa om fartyg vid inspektion uppvisar denna brist. I punkt 8 i ingressen till ändringsdirektivet 98/25/EG sägs också att åtgärderna (som medlemsstaterna skall vidta) måste inbegripa kvarhållande av alla fartyg som saknar certifikat utfärdade enligt ISM-koden. Enligt fartygssäkerhetslagen får den behöriga myndigheten förbjuda ett fartygs resa vid avsaknaden av handlingar enligt ISM-koden. Lagen lämnar därmed ett ospecificerat utrymme för fartyg att lämna inspektionshamnen trots att dessa handlingar saknas ombord. En korrekt tillämpning av direktivet 95/21/EG innebär emellertid 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 punkt 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. 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen bör därför ändras så att ett fartygs resa skall förbjudas vid avsaknad av certifikat och dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget skall medföra enligt lag. Av paragrafen bör framgå 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.

När ett beslut om kvarhållande upphävs enligt artikel 9a punkt 2 och fartyget trots avsaknaden av nödvändiga handlingar lämnar hamnen, skall medlemsstaterna vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget vägras tillträde till 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. Enligt punkt 11 i ingressen till ändringsdirektivet 98/25/EG kan bara den myndighet som i det första skedet beslutade om kvarhållandet upphäva förbudet att anlöpa hamnarna.

De åtgärder som Sverige bör vidta för att säkerställa att fartygen i fråga vägras tillträde till hamnar i gemenskapen är samma som krävs för att införa artikel 11.4. Eftersom direktivet tillämpas inom hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), bör åtgärderna omfatta säkerställandet av att fartygen vägras tillträde till staterna inom EES. Nedan följer en redogörelse för dessa åtgärder.

8.3 Ändringar i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg för att genomföra artiklarna 9a (punkt 3) och 11.4

Som nämnts ovan kan ett fartyg som avses i artiklarna 9a och 11.4 och som vill anlöpa en svensk hamn inte vägras detta av svenska myndigheter. För att säkerställa att dessa fartyg vägras tillträde till hamnar inom gemenskapen, bör svensk rätt ändras så att Sjöfartsverket får förbjuda fartygen tillträde till svenska hamnar. Förbudet för fartygen att anlöpa svenska hamnar bör regleras i lag.

Artikel 11.4 gäller endast de fartyg som avses i artikel 11.1, dvs. fartyg som fått tillstånd att resa till ett anvisat reparationsvarv.

I direktivet förutsätts att medlemsstaterna i andra fall vidtar tillräckliga åtgärder för att kunna hålla kvar fartygen med stöd av artikel 9. Direktivet innehåller ingen bestämmelse om vad som skall ske om ett fartyg ändå trotsar ett beslut om kvarhållande.

Även om Sjöfartsverket med stöd av 11 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 10 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg kan få bistånd av andra myndigheter i fråga om att vidta åtgärder för att hålla kvar ett fartyg i en inspektionshamn, är bestämmelserna ingen garanti för att fartyget inte lämnar hamnen. Ett fartyg som trotsar ett förbud att resa och lämnar inspektionshamnen torde inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 11.4 och skall i konsekvens härmed inte förbjudas att anlöpa svenska hamnar. En tillämpning av direktivet 95/21/EG som innebär att fartyg som avviker från en inspektionshamn skulle behandlas förmånligare än fartyg som inte anlöper anvisat reparationsvarv är emellertid inte rimlig. Även dessa fartyg bör omfattas av förbudet att anlöpa svenska hamnar. En bestämmelse som i detta avseende formellt överskrider tillämpningsområdet för artikel 11.4 kan ändå sägas vara i överensstämmelse med direktivet. I ingressen till detta sägs nämligen att bristfälliga fartyg skulle fortsätta att utgöra ett hot mot säkerhet, hälsa och miljö och att åtnjuta ekonomiska fördelar genom att inte åtgärda brister enligt gällande konventionsbestämmelser och att de därför bör vägras tillträde till alla gemenskapens hamnar.

Bestämmelsen, som skall finnas i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, bör kunna utformas i stora drag på det sätt som Sjöfartsverket föreslagit (jfr kapitel 6). Förbudet bör enligt vår uppfattning rikta sig mot fartygen. Det bör för tydlighets skull framgå av bestämmelsen, att den omfattar dels fartyg som trotsar ett förbud att resa, dels fartyg som fått tillåtelse att resa till anvisat reparationsvarv men som inte har uppfyllt villkoren för den resan.

Bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen bör vidare omfatta den situation som avses i artikel 9a punkt 3. I den situationen har ett beslut om kvarhållande hävts, varför den fortsatta resan i och för sig är tillåten. Fartyget får trots detta inte anlöpa medlemshamn

förrän fartygets ägare har visat att det innehar obligatoriska certifikat enligt ISM-koden. 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 bör därför endast regleras i fartygssäkerhetslagen.

Båda lagarna bör dock innehålla en reglering motsvarande artikel 11.6 i direktivet om att fartyg i vissa fall ändå måste få anlöpa hamn.

Sjöfartsverket bör informera de svenska hamnarna om att ett fartyg inte får anlöpa hamnarna. Sjöfartsverket bör också anmäla sådana beslut till de myndigheter som kan bistå verket med att upprätthålla förbudet. Sådan anmälningsskyldighet finns reglerad i 11 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 10 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Till de myndigheter som i dag anges i 11 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen bör fogas Kustbevakningen (som redan finns med i bestämmelsen i den andra lagen).

För att göra det möjligt för behöriga myndigheter i andra medlemsstater att förbjuda fartygen att anlöpa deras hamnar, bör Sjöfartsverket vidare informera dessa utländska myndigheter om förhållanden som enligt direktivet 95/21/EG bör innebära att fartygen skall vägras tillträde till gemenskapens hamnar.

Sjöfartsverkets skyldighet att informera hamnarna och de utländska myndigheterna bör regleras i förordning.

Överträdelse av ett förbud för fartyg att anlöpa svenska hamnar bör enligt vår uppfattning straffsanktioneras. För detta fordras ett tillägg till 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen och 10 kap. 3 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Straffskalan bör vara densamma som för den som överträder ett förbud att lämna inspektionshamnen.

8.4 Genomförandet av artikel 16.3

Fartygssäkerhetslagen innehåller bestämmelser om att kostnaden för inspektion skall bäras av fartygsägaren. Det finns i 10 kap. 22 § fartygssäkerhetslagen ett bemyndigande för Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om statens avgifter för tillsyn. Motsvarande bemyndigande finns i 6 kap. 8 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Närmare bestämmelser om avgifter för tillsyn återfinns i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation. Enligt 18 § 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 anger 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 §).

Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen och i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg skall jämföras med artikel 16 i direktivet 95/21/EG. I artikel 16.1 sägs att alla kostnader för inspektioner som bekräftar sådana brister som leder till kvarhållande 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. Enligt artikel 16.3 skall ett beslut om kvarhållande inte upphävas innan betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för betalning av kostnaderna.

Någon bestämmelse motsvarande artikel 16.3 finns inte i fartygssäkerhetslagen eller i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. I dessa lagar bör därför en sådan bestämmelse införas. Ett förbud att lämna inspektionshamnen enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen eller enligt 7 kap. 4–5 §§ lagen om åtgärder

mot förorening från fartyg, bör alltså bestå tills rättelse skett *och* betalning erlagts eller säkerhet ställts för kostnaderna för tillsynsförrättningen.

9 Genomförandet av direktivet 1999/35/EG

9.1 Inledning

Direktivet 1999/35/EG innehåller särskilda bestämmelser om kontroller och obligatoriska besiktningar av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används eller skall användas i reguljär trafik. Syftet med de obligatoriska besiktningarna är att ge en bättre garanti för en säker trafik av dessa fartyg i den reguljära trafiken. Om farliga brister upptäcks vid besiktningarna bör företagen som använder fartygen hindras från att ta dessa i bruk i trafiken. För att genomföra direktivet krävs nya bestämmelser i svensk rätt om tillsynen av dessa fartyg och om inskränkningar i rätten att använda dem i reguljär trafik.

Direktivet innehåller också bestämmelser om samarbete mellan berörda medlemsländer vid utredning av olyckor till sjöss där ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik är inblandade. Bestämmelser som gör det möjligt med internationellt samarbete vid undersökning av olyckor finns i lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Vi kommer att i kapitel 10 granska om dessa bestämmelser är tillräckliga för att direktivet i denna del skall anses genomfört i svensk rätt.

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

Bestämmelser om tillsyn av fartyg finns i 10 kap. fartygssäkerhetslagen. Lagen innehåller bestämmelser om tillsyn som i första hand är av övergripande karaktär och som har generell räckvidd. Genom bemyndiganden i lagen och i fartygssäkerhetsförordningen meddelar Sjöfartsverket föreskrifter om tillsynen. Genomförandet av direktivet 1999/35/EG fordrar inga bestämmelser med generell räckvidd, utan avser endast ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Tillsynsförrättningar som avser en viss typ av fartyg vid ett visst användande bör om möjligt med stöd av bemyndiganden i gällande bestämmelser i lagen regleras genom Sjöfartsverkets föreskrifter.

Genomförandet av direktivet 1999/35/EG förutsätter dock bestämmelser om tillsynsförrättningar som i viss mån strider mot gällande bestämmelser om tillsyn i 10 kap. fartygssäkerhetslagen. 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 direktivet 1999/35/EG. För detta krävs att det i lagen tas upp särskilda bestämmelser om tillsyn vid användning av utländska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

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 höghastig-hetspassagerarfartygen 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.

Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen bör vara av övergripande karaktär och endast ange de yttersta ramarna för tillsynen. I övrigt bör direktivet genomföras genom Sjöfartsverkets tillämpningsföreskrifter. Frågan är då vad som bör regleras i lagform.

Bestämmelserna kommer att ha ett avgränsat tillämpningsområde. Lagen bör ange vilka fartyg och vilken trafik som omfattas av bestämmelserna. Direktivet 1999/35/EG tillämpas på 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/EG). Enligt artikel 3.2 får medlemsstaterna 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. Vi anser emellertid att det inte finns ett behov av att tillämpa de särskilda bestämmelserna om tillsyn av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik när sådana fartyg tas i bruk endast inom fartområdena B-E. Det bör därför uttryckligen framgå att bestämmelserna endast skall tillämpas på fartyg som förs i reguljär trafik på internationella resor och inhemska resor inom fartområde A.

Begreppen ro-ro passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik definieras inte i fartygssäkerhetslagen. Definitioner av fartygstyperna och av den reguljära trafiken återfinns på ett flertal ställen både i Sjöfartsverkets författningssamling och i förordningar på sjötrafikens område. Definitionerna är inte enhetliga, utan är anpassade till syftet med föreskrifterna

eller förordningarna. När det gäller att beskriva de fartyg och den trafik som skall omfattas av de nya bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen, anser vi att det är lämpligt att i lagen i stället hänvisa till definitionerna som de anges i direktivet 1999/35/EG.

De centrala artiklarna i direktivet 1999/35/EG behandlar den tillsyn som värdstaterna skall göra i anledning av den reguljära trafiken med dessa fartyg. Med en värdstat 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.

En inledande obligatorisk kontroll av ett rederi (företag) och dess fartyg sker innan fartyget tas i bruk i reguljär trafik. Värdstaten skall kontrollera att fartyget och rederiet uppfyller vissa krav samt att flaggstat som inte är medlemsstat är införstådd med att den godkänt rederiets åtaganden. Enligt artikel 4 skall värdstaten kontrollera att fartyget medför giltiga certifikat, har besiktigats för utfärdandet av certifikat, uppfyller de normer som anges för klassificering enligt ett erkänt klassificeringssällskaps regler eller enligt regler för konstruktion m.m. som flaggstatens administration anser likvärdiga, är utrustat med en färdskrivare (VDR) samt uppfyller särskilda stabilitetskrav som antagits på regional nivå och som införts i flaggstatens nationella lagstiftning. Värdstaten skall vidare enligt artikel 5 kontrollera att rederiet vidtagit åtgärder för att säkerställa vissa i bilaga I till direktivet angivna krav. Rederiet skall tillhandahålla värdstaten bevis om att åtgärderna har vidtagits och att kraven som anges i artikel 4 är uppfyllda. Vidare skall rederiet samtycka till att värdstater och medlemsstater med väsentligt intresse får leda, delta i fullt ut 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 värdstaten kontrollera att en flaggstat som inte är medlemsstat är införstådd med att den har godkänt rederiets åtaganden.

Enligt artikel 6 skall värdstaten innan ett fartyg tas i bruk göra en inledande särskild besiktning. Värstaten skall då undersöka om fartyget uppfyller nödvändiga krav för att på ett säkert sätt bedriva reguljär trafik. Den närmare omfattningen av den inledande särskilda besiktningen 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, radiokommunikationer och navigering är uppfyllda. Besiktningen omfattar därför en lång rad tester av utrustning m.m. Vidare skall besättningens utbildning och beredskap i säkerhetsfrågor kontrolleras. Den inledande särskilda besiktningen skall enligt artikel 8 efterföljas av regelbundna besiktningar efter det att fartyget börjat användas i trafiken. Inom en tolv månadersperiod skall värdstaten göra dels en besiktning som inbegriper de moment som framgår av bilaga III till direktivet, dels en besiktning enligt bilaga IV under en reguljär resa. En ny besiktning skall också ske efter varje ombyggnad, skada m.m.

I vissa fall får fartyg tas i bruk i reguljär trafik innan en inledande obligatorisk kontroll och en inledande obligatorisk besiktning skett. Dels gäller detta under en övergångsperiod fartyg som redan går i trafik när bestämmelserna träder i kraft. Sådana fartyg skall genomgå kontrollerna och besiktningarna inom tolv månader från och med den 1 december 2000. Dels kan värdstaterna enligt artikel 7.3 ge rederierna tillstånd att sätta in ersättningsfartyg i trafiken. Ett sådant tillstånd förutsätter dels 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, dels att en inledande kontroll och besiktning görs inom en månad därefter.

Bestämmelser i fartygssäkerhetslagen om tillsynen av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik bör inte räkna upp varje delmoment av kontrollerna och besiktningarna. I lagen bör framgå att inledande kontroller skall

göras av rederier och dess fartyg innan fartygen används i reguljär trafik samt när fartygen används i en annan reguljär trafik om det inte är obehövligt. Det bör vidare framgå att fartygen skall besiktigas innan de används i trafiken och att Sjöfartsverket därefter skall genomföra regelbundna (planmässiga) besiktningar av fartygen. Av lagen skall också framgå när besiktningar i övrigt skall ske, t.ex. efter reparationer eller skador eller när fartygen skall användas i en annan reguljär trafik. Att ersättningsfartyg kan sättas in i reguljär trafik utan föregående kontroller och besiktningar bör framgå av lagen.

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. Fartygssäkerhetslagen bör innehålla en bestämmelse om fördelningen av ansvaret för tillsyn mellan värdstaterna i de fall när fartyg används i reguljär trafik mellan svensk hamn och en hamn i ett annat medlemsland. Bestämmelsen bör ha ett sådant innehåll att Sjöfartsverket får avstå från en tillsynsförrättning, om åtgärden redan vidtagits av en behörig myndighet i en annan värdstat.

I övrigt bör tillsynen regleras genom Sjöfartsverkets föreskrifter. Bemyndiganden för Sjöfartsverket att meddela sådana föreskrifter framgår av 10 kap. 21 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen. Bestämmelserna kan utan ändringar tillämpas också när Sjöfartsverket skall meddela föreskrifter om tillsyn motsvarande vad som sägs i direktivet 1999/35/EG.

9.3 Hindrande av användning

Användning av fartyg i reguljär trafik förutsätter att de genomgår de kontroller och besiktningar som framgår av direktivet 1999/35/EG. Däremot krävs inte att värdestaterna meddelar särskilda tillstånd för att rederierna skall få använda fartygen. I stället skall värdestaterna enligt artikel 10 hindra att ett rederi använder ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik om vissa krav för användningen inte är uppfyllda. Värdestaterna skall hindra att ett fartyg används i reguljär trafik dels om värdestaterna inte fått bekräftelse på att de särskilda kraven som anges i artiklarna 4 och 5 är uppfyllda, dels om det vid besiktningar upptäckts brister som medför omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget, dess besättning och passagerare, dels 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, dels om flaggstaten inte rådfrågat värdestaterna i fråga om utfärdandet av dispenscertifikat eller, för höghastighetspassagerarfartyg, trafikillstånd.

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.

11 kap. fartygssäkerhetslagen innehåller bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. Enligt 1 § får ett fartygs resa förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta att fartyget är bristfälligt. Gäller bristerna anordningar för arbetet, arbetsredskap, användningen av viss lokal, arbetsprocess, arbetsmetod eller användningen av ett visst ämne får i stället anordningarna eller användningen förbjudas. Föreligger en brist som avses i 1 § men är skälen inte tillräckliga för att meddela ett förbud, får fartygets redare eller ägare i stället enligt 5 § föreläggas att avhjälpa bristen inom viss tid.

Det som krävs för att hindra användningen av fartyg i reguljär trafik är i de flesta fall tillräckligt för att i stället förbjuda fartygets resa med stöd av 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Direktivet 1999/35/EG ställer dock krav på ett rederi och dess fartyg som, om de inte uppfylls, inte nödvändigtvis bör föranleda åtgärder enligt nuvarande bestämmelser i 11 kap. fartygssäkerhetslagen. Genomförandet av direktivet fordrar därför bestämmelser om att fartygen i dessa fall inte skall få användas i reguljär trafik. Sådana bestämmelser bör införas i 11 kap. fartygssäkerhetslagen.

När ett bristfälligt fartyg redan används i reguljär trafik, skall rederiet i stället föreläggas att vidta rättelse. Bristfälligheter som omfattas av 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen och där ett föreläggande inte är en tillräcklig åtgärd, bör dock föranleda att fartygets resa förbjuds. 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 skall få användas i reguljär trafik.

9.4 Frågor om påföljder

Enligt artikel 18 i direktivet 1999/35/EG skall medlemsstaterna fastställa ett påföljdssystem för brott mot de bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Bestämmelser om påföljder finns i 12 kap. fartygssäkerhetslagen. I 1 § 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. Detsamma gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §. Om förbudet eller föreläggandet är förenat med vite, skall den som bryter mot det dock inte dömas till ansvar. Enligt 2 § punkt 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 har meddelats med stöd av lagen till böter eller fängelse i högst sex månader. Den som i andra fall än vad som sägs ovan uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket, 12 a § andra stycket eller 14 § (redares/befälhavarens skyldighet att lämna upplysningar vid tillsynsförrättningar) eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten döms enligt 3 § punkt 14 till böter.

Vad som sägs i 12 kap. 2 och 3 §§ kan tillämpas också på tillsyn enligt de nya bestämmelserna. I den delen behövs ingen ändring. De föreslagna bestämmelserna i 11 kap. om förbud att 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 enligt 11 kap. 1 §. Straffskalan bör också vara densamma. 12 kap. 1 § bör i anledning härav ändras så att bestämmelsen omfattar förbud att använda fartygen i reguljär trafik.

9.5 Underrättelser om åtgärder och rätten att överklaga beslut m.m.

Enligt artikel 9 i direktivet 1999/35/EG skall värdstaterna omgående och skriftligen informera rederierna om resultatet av de kontroller och besiktningar som sker enligt artiklarna 4, 5, 6 och 8. En värdstat skall vidare enligt artikel 10 informera ett rederi om beslutet 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.

I bilaga 4 till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation sägs att status-

rapport alltid översänds till redaren och befälhavaren. Rapport efter förrättning översänds till, om så önskas, befälhavaren eller rederiet. Resultatet av kontroller och besiktningar torde utan vidare kunna rapporteras med stöd härav. I den delen behövs ingen författningsändring. Enligt 11 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen skall ett beslut enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut att förbjuda fartygs användning i reguljär trafik bör omfattas av den bestämmelsen. Rätten att överklaga beslut regleras i 13 kap. 2–3 §§ fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna är utformade så att de utan ändring kommer att inbegripa beslut att förbjuda användningen av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

Enligt artikel 11.2 i direktivet skall administrationerna i två eller flera värdstater som berörs av en särskild besiktning av samma fartyg 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 besiktningsrapporter. Kommissionen skall upprätta och underhålla en databas med de upplysningar som lämnats. Vi har i samband med våra överväganden vad gäller genomförandet av direktivet 95/21/EG anført att Sjöfartsverkets informations-skyldighet bör regleras i fartygssäkerhetsförordningen (se kapitel 8.3). Det bör också framgå av förordningen att Sjöfartsverket skall förse kommissionen med besiktningsrapporter. 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.

10 Utredning av olyckor enligt artikel 12 i direktivet 1999/35/EG

10.1 Medlemsstaternas åligganden enligt direktivet

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 12.3 i direktivet skall utredningen 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 artikel

12.5 skall medlemsstaterna se till att rapporter från en sådan utredning offentliggörs i enlighet med punkt 12.3 i koden för utredning av sjöolyckor och delges kommissionen.

Direktivet hänvisar till koden för utredning av sjöolyckor i framför allt två avseenden, dels vad gäller rätten för en medlemsstat att leda utredningen, dels i frågan om offentliggörandet av utredningsrapporten. Enligt artikel 6 i koden skall, om en olycka inträffar inom en stats territorialvatten men berör fartyg från en annan flaggstat, 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. Artikel 12.3 i koden gäller offentliggörandet av utredningsrapporter. Där sägs att en sådan rapport, eller relevanta delar av den, skall sammanställas så fort som möjligt och därefter hållas tillgänglig för allmänheten.

10.2 Kan direktivet tillämpas genom gällande bestämmelser i svensk rätt?

Svensk rätt om undersökning av olyckor till sjöss finns dels i sjölagen (1994:1009), dels i lagen och förordningen 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 direktivet 1999/35/EG.

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.

Enligt 8 § andra stycket i förordningen 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. Enligt resolutionen skall flaggstaten och andra stater med ett väsentligt intresse i en olycka så snart som möjligt fastställa vilken eller vilka stater som skall genomföra utredningen och bestämma detaljerna för det fortsatta samarbetet. Resolutionen ger inga närmare anvisningar om vilken av staterna som skall ha huvudansvaret för utredningen, ej heller begränsar resolutionen enskilda staters rätt att bedriva egna utredningar. Vem som skall ha huvudansvaret för utredningen framgår dock av artikel 6 i koden för utredning av sjöolyckor. Det framgår också av koden att den har ersatt den ovan nämnda resolutionen A.637(16). 8 § andra stycket förordningen om undersökning av olyckor bör därför 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 resolutionen A.637(16). 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 anser vi att en utredning av olyckor med ro-ro passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg kan genomföras på det sätt som anges i direktivet 1999/35/EG, utan att svensk rätt behöver ändras.

Vad gäller upprättande av rapport m.m. sägs följande i svensk rätt. Enligt 13 § i förordningen 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 och sändas till kommissionen.

Enligt direktivet 1999/35/EG 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 inhemska 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. Vår bedömning är att genomförandet av direktivet 1999/35/EG inte heller i denna del fordrar ändringar av gällande rätt.

11 Kostnader m.m.

11.1 Genomförandet av direktivet 95/21/EG

De föreslag som vi lämnar för att genomföra artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet 95/21/EG torde inte medföra att antalet tillsynsförrättningar ökar. Genom ändringarna ges dock tillsynsmyndigheterna ytterligare möjligheter att vidta åtgärder mot bristfälliga fartyg. Bl.a. kommer Sjöfartsverket att kunna förbjuda bristfälliga fartyg att anlöpa svenska hamnar. Troligen hade ett sådant fartyg med nuvarande lagstiftning inspekterats efter att det anläpt 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 torde i vart fall inte vara större. I beaktande av detta, bedömer vi att våra förslag i denna del inte kommer att medföra ökade kostnader.

11.2 Genomförandet av direktivet 1999/35/EG

I dag kontrolleras utländska fartyg endast genom inspektioner. Med de bestämmelser som vi föreslår kommer utländska ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik att besiktigas regelbundet. Svenska sådana fartyg besiktigas

redan i dag regelbundet. Genomförandet av direktivet 1999/35/EG 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 EU, torde därför inte besiktigas mer ofta av Sjöfartsverket 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 direktivet 1999/35/EG kan uppskattas till ca 4 miljoner kr.

Det är rimligt att tillsynen delvis finansieras av de rederier som vill använda sina fartyg i reguljär trafik. Besiktningarna bör enligt vår uppfattning avgiftsbeläggas. Sjöfartsverket kan med stöd av bemyndiganden i 10 kap. 22 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen meddela föreskrifter om avgifterna.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till lag om ändring i fartygs-säkerhetslagen (1988:49)

10 kap.

5 § 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.

Vi föreslår att det i fartygssäkerhetslagen tas upp särskilda bestämmelser om tillsyn av ro-ro passagerarfartyg och

höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik på internationella resor och inrikes resor i fartområde A. Enligt direktivet 1999/35/EG skall tillsynen utföras som inledande obligatoriska kontroller, inledande särskilda besiktningar, särskilda besiktningar och övriga besiktningar. Den inledande (obligatoriska) kontrollen nämns inte bland tillsynsförrättningarna enligt 5 § första stycket. Vi föreslår att det stycket kompletteras med ett tillägg om att tillsynsförrättningar också kan utövas som inledande kontroller.

9 § 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.

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 höghastighetspassagerarfartyg. Sådan tillsyn regleras särskilt i 9 a – d §§. När utländska fartyg omfattas av dessa bestämmelser bör de undantas från inspektioner enligt denna paragraf. Tillägget till paragrafen motsvarar vad som sägs i artikel 11.1 i direktivet 1999/35/EG.

9 a § Med ro-ro passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses detsamma 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 trafik.

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 § fartygssäkerhetsförordningen (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.

De närmare övervägandena för våra förslag i fråga om tillsynen av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik finns i 9 kap. Vi har gjort bedömningen att bestämmelserna endast bör omfatta fartyg som används i trafik på internationella resor och inrikes resor i fartområde A. 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.

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. Eftersom Sjöfartsverket inte kan överlåta på en utländsk myndighet att utföra de tillsynsförrättningar som det ankommer på verket att göra, bör det i 9 a § andra stycket anges att verket kan avstå från en förrättning, om motsvarande åtgärd vidtagits av den behöriga myndigheten i en annan värdstat.

Innehållet i denna paragraf motsvarar vad som sägs i artiklarna 3.1 samt 11.2 och 3 i direktivet 1999/35/EG.

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 med hänsyn till omständigheterna finner att det är obehövligt.

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 1999/35/EG – 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 1999/35/EG) som innebär att trafiken bedrivs på ett sådant sätt att största möjliga säkerhet garanteras.

Sjöfartsverket skall vidare kontrollera att rederiet samtycker till värdestaternas 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.

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. 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.

Genom denna paragraf och de föreskrifter som skall meddelas med stöd av bemyndigandena i lagen och förordningen får artiklarna 4 och 5 samt delar av artikel 7.1 och 2 i direktivet 1999/35/EG sin motsvarighet i svensk lagstiftning.

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 sjövärdigheten,*
- 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 obehövligt.*

Ett ro-ro passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg skall besiktigas innan det används i reguljär trafik. Därefter skall värdestaterna en gång inom varje tolv månadersperiod utföra en särskild besiktning i enlighet med bilaga III till direktivet 1999/35/EG 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 värdestaten 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 punkterna 2 och 3 i denna paragraf.

I paragrafen anges inte när de planmässiga besiktningarna skall ske eller besiktningarnas närmare innehåll. Bestämmelser om detta kan meddelas av Sjöfartsverket i form av verkställighetsföreskrifter.

Genom paragrafen och de föreskrifter som Sjöfartsverket skall meddela får artiklarna 6, delar av 7.1 och 2 samt 8 i direktivet 1999/35/EG sin motsvarighet i svensk lagstiftning.

9 d § Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att ett fartyg som avses i 9 a § och som inte har kontrollerats eller besiktigats enligt 9 b – c §§ används i reguljär trafik, om det på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in fartyget som ersättning 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 utföra en inledande kontroll och en besiktning av fartyget särskilt för reguljär trafik.

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.

Genom paragrafen får artikel 7.3 i direktivet 1999/35/EG sin motsvarighet i svensk lagstiftning.

11 kap.

1 § *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 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 1 a § första stycket.

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.

Vi föreslår att 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 fjärde stycket och regleras särskilt i ett nytt, femte stycke. Fartyg som i strid mot lag eller föreskrifter saknar dessa handlingar ombord skall sålunda enligt femte 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 a § förenas med ett förbud att tillträda hamnar till dess att fartyget innehar handlingarna.

Förbudet att resa skall i andra fall bestå till dess att rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för kostnaderna för tillsynsförrättningen.

Genom ändringarna i 1 § får artikel 9a.1–2 samt artikel 16.3 i direktivet 95/21/EG sin motsvarighet i svensk lagstiftning.

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 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.

De närmare övervägandena avseende detta förslag finns i kapitel 8.3. Genom paragrafen får artiklarna 9a.3 och 11.4 i direktivet 95/21/EG sin motsvarighet i svensk rätt.

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

Enligt artikel 10 i direktivet 1999/35/EG skall rederier hindras från att bedriva trafik med fartyg som inte uppfyller kraven i artiklarna 4 och 5. Användningen skall också hindras, om det vid en besiktning enligt artikel 6 eller 8 upptäcks farliga brister hos ett fartyg. Enligt vår uppfattning bör farliga brister som upptäcks vid besiktningar i stället medföra att ett fartyg med stöd av 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen 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 §, bör fartygens användning i reguljär

trafik förbjudas enligt denna paragraf. 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. 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 § Ett beslut enligt 1 – 1 b §§ 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.

Enligt artikel 10.1 andra stycket i direktivet 1999/35/EG skall värdstaten skriftligen informera rederiet om ett beslut att hindra användningen av ett fartyg och ange fullständiga skäl. Vad som sägs i direktivet får sin motsvarighet i svensk rätt dels genom tillägget till denna paragraf, dels genom bilaga 4 (tillsynsförrättningsresultat och dokumentation) till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation.

De närmare övervägandena i denna del finns i kapitel 9.5.

3 § 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.

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.

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 Kustbevakningen och att Kustbevakningen skall vidta åtgärder för att hindra att förbudet överträds.

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

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 § 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. Ändringarna i paragrafen tar sikte på artikel 10.2 i direktivet 1999/35/EG.

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. 1–1 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.

Enligt artikel 18 i direktivet 1999/35/EG 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

95/21/EG. De närmare övervägandena för våra förslag i denna del finns i kapitlen 8.3 och 9.4

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 – c §§ göras senast tolv månader därefter.

Enligt artikel 19 i direktivet 1999/35/EG 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 senare tidpunkt krävs att fartygen skall vara utrustade med VDR, påverkar därför inte utformningen av övergångsbestämmelserna.

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 direktivet 1999/35/EG.

Bestämmelser som motsvarar vad som sägs i artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet 95/21/EG bör tas upp i svensk rätt så snart som möjligt. Våra förslag i den delen bör därför träda i kraft den 1 december 2000.

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

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.

Förslaget motsvarar det föreslagna sista stycket i 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen.

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.

Förslaget motsvarar den föreslagna 11 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen.

7 § 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.

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

10 § 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.

Förslaget om ändring av denna paragraf motsvarar förslaget om ändring av 11 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. I denna paragraf finns dock Kustbevakningen redan omnämnd.

9 kap.

2 § 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.

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

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 eller 6 b §.

Se kommentaren till 12 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen.

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.

Ändringen av denna paragraf är en följd av att vi föreslår en ny paragraf, 7 kap. 6 b §.

Denna lag träder i kraft den 1 december 2000.

12.3 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594)

9 kap.

1 § Ett beslut som enligt 13 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall underställas Sjöfartsverket, skall inom verket prövas av chefen för Sjöfartsinspektionen.

Ett beslut enligt 11 kap. 1 – 1 b §§ fartygssäkerhetslagen som meddelats av en annan befattningshavare än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

Enligt vår uppfattning skall beslut som anges i 11 kap. 1 a – 1 b §§ fartygssäkerhetslagen fattas av Sjöfartsverket. I första hand torde besluten fattas av chefen för Sjöfartsinspektionen. Det är dock också tänkbart att någon annan än denne, särskilt i brådskande fall, beslutar om åtgärder som anges i dessa paragrafer. I så fall skall vad som sägs i andra stycket gälla.

Underrättelser

3 § Sjöfartsverket skall, om annat inte följer av lag, underrätta

1. svenska hamnar om förbud enligt 11 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen (1988:49) och om när ett sådant förbud upphört att gälla,

2. den behöriga myndigheten i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om förhållanden som kan grunda ett förbud enligt 11 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen,

3. den behöriga myndigheten i en flaggstat och i en stat som avses i 10 kap. 9 a § fartygssäkerhetslagen samt Europeiska gemenskapernas kommission om resultatet av förrättningar enligt 10 kap. 9 b – d §§ samma lag och om beslut enligt

11 kap. 1, 1 b eller 5 § samma lag meddelade i anledning av förrättningarna.

De närmare övervägandena för våra förslag finns i kapitlen 8.3 och 9.5.

Genom punkterna 1 och 2, tillsammans med vad som sägs i 11 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen, får artiklarna 9a.3 och 11.4 i direktivet 95/21/EG sin motsvarighet i svensk rätt. Genom punkt 3 får artiklarna 11.2, 13.3 och 14 i direktivet 1999/35/EG sin motsvarighet i svensk rätt.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2000.

12.4 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

7 kap.

6 § Beslut enligt 7 kap. 4–6 och 6 b § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall genast tillställas befälhavaren och fartygets redare eller ägare.

En skriftlig underrättelse om omständigheterna kring ett sådant ingripande mot ett utländskt fartyg skall genast lämnas till konsuln eller den närmaste diplomatiska representanten för det land där fartyget är registrerat.

Sjöfartsverket skall, om annat inte följer av lag, underrätta

1. svenska hamnar om förbud enligt 7 kap. 6 b § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och om när ett sådant förbud upphört att gälla,

2. den behöriga myndigheten i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om förhållanden som kan grunda ett förbud enligt 7 kap. 6 b § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Bestämmelserna motsvarar 9 kap. 3 § punkterna 1–2 i fartygs-säkerhetsförordningen.

8 kap.

2 § Sådana beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6 eller 6 b § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som har meddelats inom Sjöfartsverket av någon annan än chefen för Sjöfartsinspektionen skall genast underställas denne.

Bestämmelsen motsvarar 9 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2000.

12.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

8 § I fråga om underrättelser till utländska myndigheter och internationella organisationer om undersökning av en händelse som berör ett luftfartyg samt sådana myndigheters och organisationers medverkan vid undersökningarna skall Statens haverikommission beakta 15 § samt sådana bestämmelser i 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten som är bindande för Sverige och, om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt, även andra bestämmelser i konventionen.

Om en händelse som berör ett fartyg skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta *den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november 1997 antagna resolutionen A.849(20) (koden för utredning av sjöolyckor)*, om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

De närmare övervägandena avseende detta förslag finns i kapitel 10.2.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2000.