

Lagrådsremiss

Bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och barlastvattenlagen (2009:1165)

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 23 februari 2012

Catharina Elmsäter-Svärd

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och barlastvattenlagen (2009:1165). När det gäller fartygssäkerhetslagen innebär förslaget att det införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från ett i lagen föreskrivet krav på viss kost till de ombordanställda. I fråga om barlastvattenlagen avser ändringen ett bemyndigande som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om krav på hantering av barlastvatten.

Ändringen i fartygssäkerhetslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2012. Ändringen i barlastvattenlagen är avhängig ikraftträdandet av den s.k. barlastvattenkonventionen som genomförs genom bl.a. lagen. Eftersom det ännu är okänt vid vilken tidpunkt barlastvattenkonventionen kommer att träda i kraft föreslås ändringen i barlastvattenlagen träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).....	5
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	7
4.1	Bakgrund.....	7
4.1.1	2006 års sjöarbetskonvention.....	7
4.1.2	Sjöarbetskonventionens tillämpningsområde.....	7
4.1.3	Fartygssäkerhetslagen och inre fart.....	8
4.2	Behovet av ändring i fartygssäkerhetslagen.....	8
4.2.1	Förslag.....	8
5	Lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).....	9
5.1	Bakgrund.....	9
5.1.1	Barlastvattenkonventionen.....	9
5.1.2	Barlastvattenlagen.....	10
5.1.3	Barlastvattenförordning.....	10
5.2	Behovet av ändring i barlastvattenlagen.....	11
5.2.1	Förslag.....	11
6	Ikraftträdande.....	11
7	Konsekvenser.....	12
8	Författningskommentar.....	14
8.1	Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	14
8.2	Lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).....	14
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanser avseende Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95).....	15
Bilaga 2	Lagförslag avseende fartygssäkerhetslagen (2003:364) i prop. 2011/12:35.....	16
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser avseende Barlastvattenkonventionen om Sveriges anslutning (SOU 2008:1).....	19
Bilaga 4	Barlastvattenutredningens lagförslag avseende 2 kap. 1 § barlastvattenlagen.....	20

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om eller i enskilda fall *medge* undantag från de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller *medge* undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om eller i enskilda fall *besluta om* undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) *kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra meningen, och*

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller *besluta om* undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

2.2 Förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § barlastvattenlagen (2009:1165) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Innan barlastvatten släpps ut ska det

1. behandlas ombord med ett godkänt system,
2. skiftas,
3. lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. hanteras med någon annan godkänd metod.

Hantering enligt första stycket ska ske i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.

Regeringen får meddela föreskrifter om kraven enligt första stycket. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.

3 Ärendet och dess beredning

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

FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) antog i februari 2006 det dokument som på svenska kallas 2006 års sjöarbetskonvention, (Maritime Labour Convention – MLC). I december 2009 överlämnade en särskild utredare, MLC-utredningen, sitt betänkande Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95) med förslag om Sveriges anslutning och nödvändiga författningsändringar. Betänkandet har remissbehandlats, en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1* och en sammanställning av remissinstansernas yttranden finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/9913/TE).

Regeringen beslutade den 30 november 2011 att överlämna propositionen 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35) till riksdagen med förslag som till stora delar överensstämde med MLC-utredningens förslag. Förutom förslaget om att Sverige ska ansluta sig till sjöarbetskonventionen lämnades förslag på de författningsändringar som krävs för att konventionen ska kunna genomföras i svensk rätt. Propositionens lagförslag finns i *bilaga 2*. Riksdagen beslutade den 15 februari 2012 att anta regeringens förslag vilket innebär att vissa lagförslag träder i kraft den 1 mars 2012 (bet. 2011/12:TU6, rskr. 2011/12:133).

Förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) antog i februari 2004 Den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, vanligtvis benämnd Barlastvattenkonventionen. På regeringens uppdrag har en särskild utredare, Barlastvattenutredningen, granskat förutsättningarna för en svensk ratificering av konventionen och i januari 2008 lämnat betänkandet Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2008:1). Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3* och en sammanställning av remissinstansernas yttranden finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/9913/TE). Utredningens lagförslag avseende den i denna lagrådsremiss aktuella paragrafen finns i *bilaga 4*.

Regeringen beslutade den 9 juli 2009 att överlämna propositionen Anslutning till och genomförande av Barlastvattenkonventionen (prop. 2008/09:229) till riksdagen. Riksdagen beslutade att i enlighet med regeringens förslag godkänna Sveriges anslutning till konventionen och anta förslaget till barlastvattenlag (bet. 2009/10:TU3, rskr. 2009/10:21). Barlastvattenlagen (2009:1165) utfärdades den 19 november 2009 och träder i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket ännu inte skett.

4 Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

4.1 Bakgrund

4.1.1 2006 års sjöarbetskonvention

Internationella Arbetsorganisationens (ILO) sjöarbetskonvention innehåller ett stort antal bestämmelser om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg och utgör ett enhetligt dokument som samlar ett stort antal tidigare ILO-konventioner. Det handlar om bestämmelser om t.ex. sjömännens arbetsmiljö ombord, anställningsförhållanden och rätt till social trygghet. Eftersom Sverige redan ratificerat de flesta av de tidigare konventionerna och genomfört dem i svensk rätt var många av sjöarbetskonventionens bestämmelser redan gällande rätt i Sverige när konventionen antogs. Ett mindre antal av bestämmelserna hade dock inte någon nationell motsvarighet. En av de sistnämnda var bestämmelsen i regel 3.2.1 som föreskriver att varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat som är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder. I prop. 2011/12:35 föreslogs bestämmelsen genomföras i svensk rätt genom en ändring i 4 kap. 5 § första stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364) i form av ett tillägg med i sak motsvarande innehåll.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att minst 30 stater som tillsammans svarar för mer än 40 procent av världshandelstonnaget har ratificerat den. Ratificering beräknas ske under det första halvåret 2012.

4.1.2 Sjöarbetskonventionens tillämpningsområde

I artikel II punkt 1 (i) i konventionen regleras dess tillämpningsområde. Där föreskrivs att konventionen är tillämplig på fartyg som inte navigerar enbart i inlandsvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller. I SOU 2009:95 konstaterade utredningen att konventionen inte är tillämplig på nämnda område och att detta område i svensk rätt motsvaras av begreppet inre fart så som det definierats i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal. I prop. 2011/12:35 bedömdes dels att konventionen inte omfattar fartyg som uteslutande går i inre fart, dels att Sverige inte bör tillämpa konventionen i större omfattning än vad som krävs. Fartyg som enbart går i inre fart omfattas således inte av konventionens tillämpningsområde.

Begreppet inre fart är dock inte enhetligt definierat i svensk rätt utan förekommer med olika definitioner i olika författningar. Eftersom sjöarbetskonventionen föreslogs genomföras i ett flertal befintliga författningar skapade inte dessa olika definitioner något problem. För det fall någon definition inte redan fanns i den lag i vilken en konventionsbestämmelse föreslogs genomföras, lämnades i propositionen förslag även på en sådan definition, se t.ex. förslag till ändring i 3 § sjömanslagen (1973:282).

4.1.3 Fartygssäkerhetslagen och inre fart

I fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om krav på fartyg, certifikatsinnehav, fartygens bemanning och arbetsmiljön ombord, allt i syfte att uppnå sjösäkerhet. Vidare finns bestämmelser om bl.a. tillsyn och möjlighet att inskränka rätten att använda fartyg. Det finns också bemyndiganden i 7 kap. 8 och 9 §§ samma lag för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de flesta förhållanden i lagen liksom att medge undantag från vissa krav och skyldigheter. Regeringen har subdelegerat rätten att meddela föreskrifter till Transportstyrelsen som också är tillsynsmyndighet enligt lagen. Transportstyrelsen prövar även frågor om de nyssnämnda undantagen, vilket framgår av 8 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Begreppet inre fart definieras inte i fartygssäkerhetslagen. I stället görs en fartområdesbestämning bestående av fem olika fartområden, A–E, enligt 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen. Fartyg är – med vissa undantag – skyldiga att ha fartcertifikat där det anges i vilket eller vilka fartområden fartygen får gå.

4.2 Behovet av ändring i fartygssäkerhetslagen

4.2.1 Förslag

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från kravet om att kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Utredningens förslag: MLC-utredningen lämnade inget uttryckligt förslag om bemyndigande utan konstaterade endast att sjöarbetskonventionen enligt sin lydelse inte omfattar fartyg som enbart går i vad som motsvarar svensk inre fart. Därefter gjorde utredningen en bedömning av vilken av de svenska inre-fartsbestämningarna som bäst motsvarar konventionens. Slutligen konstaterade utredningen att begreppet ändå inte har någon större självständig betydelse eftersom konventionens bestämmelser kommer att genomföras i olika svenska författningar var i det inre-fartsområde som redan gäller även fortsättningsvis kommer att tillämpas.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Regeringen konstaterar inledningsvis att även om inget uttryckligt bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (2003:364) varit föremål för remiss så ingick frågan i den diskussion som fördes och den bedömning som gjordes vad avser konventionens tillämpningsområde, dvs. att fartyg som uteslutande går i inre fart inte omfattas av konventionens bestämmelser (se SOU 2009:95 s. 53–56). Betänkandet har remitterats och några av remissinstanserna har kommenterat frågan om tillämpningsområdet. Således noterar *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* att konventionen inte är tillämplig på svensk inre fart och att konsekvensen blir att huvuddelen av skärgårdstrafiken inte kommer att omfattas. *Sveriges Fartygsbefäls-*

förening och *Sjöbefälsförbundet* anser att även inre fart ska omfattas av konventionen.

Det i denna lagrådsremiss föreslagna bemyndigandet är således endast en följd av den bedömning som såväl utredningen som senare regeringen i prop. 2011/12:35 har gjort. Det får vidare anses vara i linje med bedömningen i samma proposition om att Sverige inte bör tillämpa konventionen i större omfattning än vad som krävs.

Vad sedan gäller förslaget i sak anför regeringen följande. Såsom beskrivits i avsnitt 4.1.1 genomfördes sjöarbetskonventionens bestämmelse om krav på att kosten ombord ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder genom ett tillägg i 4 kap. 5 § första stycket fartygssäkerhetslagen. Någon begränsning till fartyg som inte enbart går i inre fart gjordes emellertid inte. I och för sig förekommer inte inre fart som begrepp i lagen, men det finns för närvarande inte heller någon annan möjlighet att begränsa bestämmelsens omfattning till det avsedda tillämpningsområdet.

Enligt regeringens uppfattning bör därför ett bemyndigande införas i fartygssäkerhetslagen som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller besluta om undantag från kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost. Detta för att åstadkomma en möjlighet att begränsa kravet till att avse endast de fartyg som sjöarbetskonventionen omfattar, dvs. sådana som inte enbart går i inre fart. Regeringen avser att utnyttja bemyndigandet på så sätt att subdelegation sker till Transportstyrelsen.

Bestämmelsen bör införas i 7 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen där möjlighet att meddela föreskrifter om och besluta om undantag från lagen redan är föreskriven. Bestämmelsen införs lämpligast som en ny punkt i paragrafen.

5 Lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

5.1 Bakgrund

5.1.1 Barlastvattenkonventionen

Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) barlastvattenkonvention syftar till att förebygga, begränsa och slutligen eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Utsläpp av barlastvatten kan utgöra ett hot mot ekosystem och dricksvattentäkter genom att akvatiska (vattenanknutna) växter och djur samt bakterier, virus och svampar transporteras till för dem främmande områden. Försämrade vattenkvalitet i dricksvattentäkter och utrotning av inhemska arter är exempel på konsekvenser som kan uppstå. Barlastvattnet måste därför hanteras på visst sätt för att undvika detta.

Hantering av barlastvatten kan enligt regel B-3 i konventionen ske på olika sätt: genom *skifte* (det barlastvatten som finns i barlastvattentankarna byts ut mot annat barlastvatten), med hjälp av *behandlings-*

system ombord på fartyget, genom *lämnande* av vattnet i en mottagningsanordning i land och genom *annan* godkänd metod.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att minst 30 stater, vars handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 procent av världshandelstonnaget, har ratificerat den. Ratificering beräknas ske under det första halvåret 2012.

5.1.2 Barlastvattenlagen

Barlastvattenkonventionens bestämmelser har genomförts i barlastvattenlagen (2009:1165). Lagen innehåller bestämmelser om bl.a. krav på hanteringen av barlastvattnet, krav på barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok, tillsyn och straff.

När det gäller hantering av barlastvatten föreskrivs i 2 kap. 1 § barlastvattenlagen följande.

1 § Innan barlastvatten släpps ut ska det

1. behandlas ombord med ett godkänt system,
2. skiftas,
3. lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. hanteras med någon annan godkänd metod.

Hanteringen enligt första stycket ska ske i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till det idpunkter som följer av dessa föreskrifter.

Vidare finns i 2 kap. barlastvattenlagen bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. förutsättningarna för fartyg att få dispens från kraven på hantering och att meddela föreskrifter om en avgift för prövning av ansökan om godkännande av system för hantering.

5.1.3 Barlastvattenförordning

Regeringen har ännu inte beslutat någon förordning som ansluter till barlastvattenlagen. Efter vederbörlig anmälan i enlighet med direktiv 98/34/EG¹ kan dock sådan beslutas, vilket beräknas ske under det andra kvartalet 2012.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

5.2 Behovet av ändring i barlastvattenlagen

5.2.1 Förslag

Regeringens förslag: Regeringen får meddela föreskrifter om kraven avseende hantering av barlastvatten.

Utredningens förslag: Barlastvattenutredningen lämnade ett förslag om att barlastvatten ska ha hanterats i enlighet med bl.a. föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen utser (SOU 2008:1, s. 23).

Skälen för regeringens förslag: På samma sätt som i SOU 2008:1 gjordes i prop. 2008/09:229 bedömningen att den närmare regleringen av hanteringen av barlastvatten bör ske genom föreskrifter meddelade av regeringen. Bestämmelsens utformning var också i huvudsak densamma som den av utredningen föreslagna och som remitterats. Inga remissinstanser har framfört några synpunkter på utredningens förslag. Den nu aktuella ändringen i bestämmelsen har däremot inte varit föremål för remittering med den föreslagna formuleringen. Bemyndigandet får dock anses ligga inom ramen för tidigare lämnade förslag.

Bestämmelserna om de olika sätten att hantera barlastvatten beskriver mycket komplexa och detaljerade förhållanden. Det handlar om t.ex. barlastvattnets kvalitet som beskrivs med antal organismer av viss storlek per kubikmeter (regel D2.1 i barlastvattenkonventionen) och arten av organismer i form av bl.a. vissa bakterier och enterokocker (regel D2.2). Vidare föreskrivs i regel B3.1–5 i konventionen de olika tidpunkter vid vilka olika fartyg, beroende på byggnadsår, är skyldiga att uppfylla kraven på hantering av barlastvatten. Motsvarande bestämmelser bör införas i svensk rätt för att konventionen ska vara korrekt genomförd. Med hänsyn till de detaljerade krav som ställs upp i konventionen i fråga om hantering av barlastvatten bör sådana föreskrifter dock inte tas in i lag. De bör i stället meddelas av regeringen i förordning.

Ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om kraven avseende hantering av barlastvatten bör därför införas i 2 kap. 1 § barlastvattenlagen.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Ändringen i fartygssäkerhetslagen ska träda i kraft den 1 juli 2012 och ändringen i barlastvattenlagen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utredningarnas förslag: MLC-utredningen lämnade såsom redovisats i avsnitt 4.2.1 inget uttryckligt förslag till bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen (2003:364). När det gäller Barlastvattenutredningen föreslog den att samtliga bestämmelser bör träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Skälen för regeringens förslag: Varken sjöarbetskonventionen eller barlastvattenkonventionen har i februari 2012 ännu trätt i kraft. I båda

konventionerna föreskrivs krav på certifikat som ska visa att de respektive krav som ställs i konventionerna är uppfyllda för de fartyg som faller under tillämpningsområdena. För att erhålla certifikat måste fartygen genomgå tillsyn som resulterar i att certifikat erhålls – om förutsättningarna är uppfyllda. Eftersom fartygen måste ha sina certifikat den dag konventionerna och därmed de nationella föreskrifter vari konventionerna genomförs träder i kraft, måste certifieringsförfarandet ske i tiden före ikraftträdande. Härvid har olika författningstekniska alternativ använts vid genomförandet av de två konventionerna. När det gäller sjöarbetskonventionen har vissa bestämmelser föreslagits träda i kraft vid en viss tidigare tidpunkt än konventionens ikraftträdande för att möjliggöra certifiering. När det gäller barlastvattenlagen har däremot en teknik använts som innebär att tillsynsmyndigheten stöder sig på bestämmelser som visserligen är beslutade, men som ännu inte trätt i kraft (jfr prop. 1983/84:70 s. 72 f). Samtliga bestämmelser i barlastvattenlagen träder därför i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket avses bli den dag barlastvattenkonventionen träder i kraft.

Detta måste beaktas när det gäller ikraftträdandet av de nu föreslagna ändringarna i fartygssäkerhetslagen och barlastvattenlagen. När det gäller den förstnämnda så avser den att möjliggöra föreskrifter om och undantag från bestämmelsen i 4 kap. 5 § första stycket andra meningen samma lag. Denna bestämmelse träder i kraft den 1 mars 2012. Det är därför av vikt att den nu föreslagna bestämmelsen i 7 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen träder i kraft så snart som möjligt därefter, vilket bör kunna ske den 1 juli 2012.

Bestämmelsen i barlastvattenlagen, som i denna lagrådsremiss föreslås ändras genom ett tillägg i form av ett bemyndigande har, som redovisats ovan, ännu inte trätt i kraft. Eftersom det sker den dag regeringen bestämmer bör lämpligen den föreslagna ändringen träda i kraft samtidigt.

7 Konsekvenser

Den föreslagna ändringen i fartygssäkerhetslagen (2003:364) innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om och undantag från kravet i 4 kap. 5 § första stycket andra meningen samma lag om att viss kost ska tillhandahållas de ombordanställda. Tanken är att Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet inom bl.a. sjöfartsområdet, ska ges denna uppgift. För Transportstyrelsens del innebär ändringen således ett något vidgat uppdrag.

Konsekvenserna för de adressater som träffas är att dessa, för det fall föreskrifter eller undantag meddelas, inte omfattas av den föreskrivna skyldigheten. Detta innebär följaktligen en viss lättnad såväl praktiskt som möjligen ekonomiskt för de rederier vars fartyg träffas av föreskrifterna eller undantagen på så sätt att särskilda hänsyn inte behöver tas vid tillhandahållandet av kost till de ombordanställda.

I övrigt kan inga särskilda konsekvenser eller kostnader förutses med anledning av den föreslagna ändringen i fartygssäkerhetslagen.

Ändringen i barlastvattenlagen (2009:1165) medför i praktiken endast den konsekvensen att regeringen kan meddela föreskrifter om hanteringen av barlastvatten. Detta innebär i sin tur att Sverige, genom att vissa konventionsbestämmelser genomförs i svensk rätt som inte redan genomförts i form av barlastvattenlagen, uppfyller det åtagande som en anslutning till barlastkonventionen medför. I förlängningen medför ändringen givetvis också handlingsregler i förhållande till de rederier som äger eller driver de fartyg som omfattas av konventionen och som därmed har att följa de bestämmelser varigenom konventionen genomförs i svensk rätt.

De kostnader som barlastvattenkonventionens genomförande i svensk rätt medför i stort för sjöfartsnäringen har redan behandlats i prop. 2008/09:229. Den nu föreslagna lagändringen som sådan innebär därför inga ytterligare kostnader eller andra konsekvenser än de som redan redovisats.

8 Författningskommentar

8.1 Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Ändringen i 7 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra meningen samma lag. Enligt den sistnämnda bestämmelsen ska kosten ombord vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder. Genom ändringen ges möjlighet att från bestämmelsens krav undanta fartyg som uteslutande går i s.k. inre fart och som därför inte omfattas av sjöarbetskonventionens tillämpningsområde.

Paragrafen ändras även språkligt och redaktionellt.

Förslaget har behandlats i avsnitt 4.2.

8.2 Lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

Ändringen innebär att det i 2 kap. 1 § andra stycket barlastvattenlagen införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om kraven enligt första stycket samma paragraf som handlar om hantering av barlastvatten. Med stöd av bemyndigandet kan regeringen meddela de föreskrifter om hantering av barlastvatten som behövs för att genomföra barlastvattenkonventionens bestämmelser om detta.

Förslaget har behandlats i avsnitt 5.2.

Förteckning över remissinstanser avseende Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95)

Efter remiss har yttranden inkommit från Göta hovrätt, Kustbevakningen, Försäkringskassan, Socialstyrelsen, Stockholms universitet – Institutet för sjö- och transporträtt, Livsmedelsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Arbetsförmedlingen, ILO-kommittén, LO, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsförbundet, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges kommuner och landsting, Sveriges Redareförening, Skatteverket och Pensionsmyndigheten.

SACO och TCO har anfört att de avstår från att yttra sig.

Högskolan i Kalmar, Chalmers tekniska högskola, Det Norske Veritas, Skärgårdsredarna SWEREF, Svenskt Näringsliv och Sveriges kommuner och landsting har getts tillfälle men inte inkommit med några yttranden.

Lagförslag avseende fartygssäkerhetslagen (2003:364) i prop. 2011/12:35

Bilaga 2

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, *och*

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar, och

7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som

4 kap.

5 §¹

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Vatten för de ombordanställdas behov *skall* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

Den kost som de ombordanställda får *ska* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

om utrymmen för verksamhet med

5 kap.

1 §²

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter *meddelade* med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,

3. rederiers säkerhetsorganisation, *och*

4. arbetsmiljön ombord.

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och *enligt* föreskrifter *som har meddelats* med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,

3. rederiers säkerhetsorganisation, *och*

4. arbetsmiljön ombord, *och*

5. *arbets- och levnadsförhållandena ombord.*

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter *meddelade* med stöd av dessa lagar följs.

8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd

I frågor som avser arbetsmiljön *samt arbets- och levnadsförhållandena ombord* avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt före-

¹ Senaste lydelse 2006:830.

² Senaste lydelse 2010:1544.

skrifter *som har meddelats* med stöd av dessa lagar.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter *meddelade* med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (2006:804).

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter *som har meddelats* med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas *såvitt avser arbetsmiljön* i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Förteckning över remissinstanser avseende Barlastvattenkonventionen om Sveriges anslutning (SOU 2008:1)

Efter remiss har yttranden lämnats av Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Östergötlands län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Stockholms marina forskningscentrum vid Stockholms universitet, Kungliga Tekniska Högskolan, Umeå marina forskningscentrum vid Umeå universitet, Naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet, Chalmers Tekniska Högskola, Fiskeriverket, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Sjöfartsverket, Sveriges Dispaschör, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna och SEKO Sjöfolk.

Södertörns högskola och Sveriges Kommuner och Landsting har avstått från att yttra sig.

Institutet för sjörätt och annat transporträtt vid Stockholms universitet, Sjöfartshögskolan i Kalmar, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitution, Svenska Miljöinstitutet, Svenska Naturskyddsföreningen, Världsnaturfonden, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet har fått tillfälle men inte inkommit med några yttranden.

Barlastvattenutredningens lagförslag avseende 2 kap. 1 § barlastvattenlagen

Bilaga 4

2 kap.

1 § Innan barlastvatten släpps ut från fartyg i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, samt från svenska fartyg utanför dessa områden, ska barlastvattnet ha hanterats i enlighet med vad som föreskrivs i 2–5 §§ samt i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.