

# Tredje sjösäkerhetspaketet

*Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet,  
Flaggstatsdirektivet*

*Delbetänkande av Tredje sjösäkerhetspaketet*

*Stockholm 2009*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2009:90

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB  
Stockholm 2009

ISBN 978-91-38-23309-2  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 29 april 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå hur följande direktiv bör genomföras i svensk rätt:

- 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet),
- 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontroll-direktivet),
- 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),
- 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet),
- 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet).

Samma dag förordnades direktören Johan Franson som särskild utredare.

Som sakkunniga förordnades från och med den 20 maj 2009 departementssekreteraren Kristina Bram, Försvarsdepartementet, rättssakkunnige Tommie Börjesson, Näringsdepartementet, kanslirådet Per Håvik, Näringsdepartementet. Som experter förordnades från och med samma dag, samhällsekonomen Gunnar Eriksson, Sjöfartsverket, ställföreträdande generaldirektören Carin Hellner, Statens Haverikommission, internationella samordnaren Henrik Tunfors, Transportstyrelsen, chefsjuristen Annika Wikingsson, Kustbevakningen samt tullspecialisten Jenny Östergren, Tullverket.

Som sekreterare anställdes från och med den 4 maj 2009 kammarrättsassessorn Hans Wikner och från och med den 11 juni 2009 hovrättsassessorn Åsa Toll.

Utredningen har antagit namnet Tredje sjösäkerhetspaketet (N 2009:5).

Regeringen beslutade den 27 augusti 2009 att utredningen skulle, i fråga om direktiv 2009/16/EG och direktiv 2009/17/EG samt därtill relaterade frågor, lämna ett delbetänkande senast den 15 november 2009 och att övriga delar i utredningens uppdrag skulle redovisas senast den 31 mars 2010.

Utredningen överlämnar härmed delbetänkandet *Tredje sjösäkerhetspaketet. Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet* (SOU 2009:90).

Arbetet fortsätter i enlighet med direktiven.

Norrköping i november 2009

*Johan Franson*

*/Hans Wikner*

*/Åsa Toll*

# Innehåll

<b>Förkortningar</b> .....	<b>11</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>13</b>
<b>Författningsförslag – Hamnstatskontrolldirektivet</b> .....	<b>27</b>
1. Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	27
2. Förslag till förordning om ändring fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	31
3. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:569) om lotsning m.m. ....	35
<b>Författningsförslag – Övervakningsdirektivet</b> .....	<b>37</b>
1. Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) .....	37
2. Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	39
3. Förslag till förordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) .....	41
4. Förslag till förordning om ändring av förordning (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket .....	42
5. Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	44
6. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	46

<b>1</b>	<b>Utredningens uppdrag och arbete.....</b>	<b>47</b>
1.1	Uppdraget.....	47
1.2	Utredningens arbete.....	49
<b>2</b>	<b>Historisk bakgrund.....</b>	<b>51</b>
<b>3</b>	<b>Hamnstatskontrolldirektivet .....</b>	<b>55</b>
3.1	Uppdraget.....	55
3.2	Inledning.....	55
3.3	Jämförelse mellan det nya och det tidigare direktivet.....	56
3.4	Övergripande frågeställningar .....	57
3.4.1	Ett utökat bemyndigande till Transportstyrelsen.....	57
3.4.2	Krav på polisiära och straffprocessuella åtgärder .....	60
3.5	Allmänna bestämmelser (artiklarna 1–3) .....	61
3.5.1	Direktivets syfte – artikel 1 .....	61
3.5.2	Definitioner – artikel 2 .....	62
3.5.3	Direktivets tillämpningsområde – artikel 3 .....	65
3.6	Inspektion m.m. (artiklarna 4–15, 17–18 och 21–22) .....	67
3.6.1	Inspektionsbefogenheter – artikel 4 .....	67
3.6.2	Inspektionssystem och årlig inspektionsplikt – artikel 5 .....	68
3.6.3	Närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten – artikel 6 .....	70
3.6.4	Villkor som medger en balanserad fördelning av inspektioner inom gemenskapen – artikel 7 .....	71
3.6.5	Uppskjutande av inspektioner och exceptionella omständigheter – artikel 8 .....	72
3.6.6	Ankomstanmälan – artikel 9.....	73
3.6.7	Fartygens riskprofil – artikel 10.....	75
3.6.8	Inspektionernas frekvens – artikel 11 .....	76
3.6.9	Val av fartyg för inspektion – artikel 12 .....	76
3.6.10	Inledande och mer ingående inspektioner – artikel 13 .....	77
3.6.11	Utökad inspektion – artikel 14 .....	79

3.6.12 Riktlinjer och förfaranden för sjösäkerhet och sjöfartsskydd – artikel 15 .....	81
3.6.13 Rapport till befälhavaren om inspektion – artikel 17 .....	82
3.6.14 Klagomål – artikel 18.....	83
3.6.15 Uppföljning av inspektioner och kvarhållanden – artikel 21.....	93
3.6.16 Inspektörernas kvalifikationer – artikel 22 .....	94
3.7 Tillträdesförbud (artikel 16).....	96
3.8 Åtgärdande och kvarhållande m.m. (artikel 19).....	100
3.9 Rätt till överklagande (artikel 20) .....	103
3.10 Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter (artikel 23)...	104
3.11 Informationsutbyte och samarbete m.m. (artiklarna 24–26).....	106
3.12 Ersättning för kostnader (artikel 28).....	109
3.13 Uppgifter för övervakning av genomförandet (artikel 29).....	111
3.14 Sanktioner (artikel 34).....	112
3.15 Övrigt (artiklarna 27, 30–33 och 35–39) .....	114
3.16 Bilagor till direktivet.....	115
<b>4 Övervakningsdirektivet .....</b>	<b>119</b>
4.1 Uppdraget.....	119
4.2 Lagändringar i anledning av direktiv 2002/59/EG.....	120
4.2.1 Inledning .....	120
4.2.2 Förhandsanmälan från fartyg.....	120
4.2.3 Åtgärder vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden .....	121
4.2.4 Påföljder .....	123
4.3 Utredning genomförd av Sjöfartsverket och Kustbevakningen på uppdrag av Näringsdepartementet.....	124

4.4	Allmänna bestämmelser i direktiv 2009/17/EG (artikel 2 och 3) .....	125
4.4.1	Direktivets tillämpningsområde – artikel 2 .....	125
4.4.2	Definitioner .....	126
4.5	AIS (artikel 6 a och 6 b) .....	128
4.5.1	Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem (AIS) – artikel 6 a .....	128
4.5.2	Användning av system för långväga spårning och identifiering av fartyg (LRIT) – artikel 6 b .....	130
4.6	Uppgiftskrav vid transport av farligt gods (artikel 12) .....	131
4.7	Datoriserat utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna (artikel 14) .....	132
4.8	Undantag för tidtabellsbunden trafik (artikel 15) .....	134
4.9	Översändande av information om vissa fartyg (artikel 16) .....	136
4.10	Åtgärder vid farligt isläge (artikel 18 a) .....	139
4.11	Åtgärder i samband med tillbud eller olyckor till sjöss (artikel 19) .....	142
4.12	Mottagande av fartyg i behov av assistans (artikel 20–20 d) .....	143
4.12.1	Tidigare arbete och reglering avseende skyddade platser .....	143
4.12.2	Skälen för ändring av artikel 20 enligt preambeln .....	145
4.12.3	Artikel 20 – Behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans .....	146
4.12.4	Artikel 20 a – Planer för att ta emot fartyg i behov av assistans .....	151
4.12.5	Artikel 20 b – Beslut om mottagande av fartyg .....	153
4.12.6	Artikel 20 c – Finansiella säkerheter och ersättningar .....	154
4.12.7	Artikel 20 d – Kommissionens undersökning .....	156
4.13	SafeSeaNet (artikel 22 a) .....	157
4.14	Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen (artikel 23) .....	162



4.15	Hantering av sjösäkerhetsinformation (artikel 23 a).....	163
4.16	Sekretess (artikel 20 a punkt 3 fjärde stycket och artikel 24).....	163
4.16.1	Nya artiklar om sekretess.....	164
4.16.2	Sekretessregler i gällande rätt.....	165
	Sekretess i övrig tillsyn m.m. som utövas av statlig myndighet ...	167
4.16.3	Överväganden .....	170
4.17	Ändringar av gemenskapsinstrument och IMO-instrument (artikel 27) .....	175
4.18	Kommittéförfarande (artikel 28) .....	176
4.19	Bilagor till direktivet .....	176
4.19.1	Ny strecksats i bilaga I, punkt 4 .....	176
4.19.2	Tillägg av en punkt till del I i bilaga II .....	177
4.19.3	Ersättande av texten i bilaga III .....	178
<b>5</b>	<b>Flaggstatsdirektivet .....</b>	<b>179</b>
5.1	Inledning.....	179
5.2	Direktivets innehåll.....	179
5.2.1	Villkor för att tillåta att ett fartyg används till sjöfart – artikel 3 a) och 4.....	180
5.2.2	Kvarhållande av ett fartyg som för en medlemsstats flagg – artikel 5 .....	181
5.2.3	Kompletterande åtgärder – artikel 6.....	182
5.3	Flaggstatsrevision (artikel 7).....	182
5.4	Kvalitetsledningssystem (artikel 8) .....	184
<b>6</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>187</b>
<b>7</b>	<b>Konsekvensbedömning m.m. ....</b>	<b>189</b>

<b>8</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>195</b>
8.1	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) .....	195
8.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	195
8.3	Förslag till förordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) .....	195
8.4	Förslaget till förordning om ändring av förordning (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket .....	196
8.5	Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	196
8.6	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:569) om lotsning m.m. ....	196
8.7	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	196
	<b>Särskilda yttranden .....</b>	<b>197</b>
	<b>Bilagor .....</b>	<b>201</b>
	<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv 2009:42 .....	201
	<i>Bilaga 2</i> Tilläggsdirektiv 2009:78 .....	207
	<i>Bilaga 3</i> Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll .....	209
	<i>Bilaga 4</i> Direktiv 2009/17/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen .....	253
	<i>Bilaga 5</i> Direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser .....	267
	<i>Bilaga 6</i> Parallelluppställning – Hamnstatskontrolldirektivet .....	271
	<i>Bilaga 7</i> Parallelluppställning – Övervakningsdirektivet .....	275
	<i>Bilaga 8</i> Parallelluppställning – Flaggstatsdirektivet .....	277

# Förkortningar

FFG	Förordning (2006:311) om transport av farligt gods
FL	Förvaltningslagen (1986:223)
FPL	Förvaltningsprocesslagen (1971:291)
FSL	Fartygssäkerhetslagen (2003:364)
FSF	Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)
FÅFF	Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg
IMO	International Maritime Organisation
LFG	Lag (2006:263) om transport av farligt gods
LKP	Lag (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning
LSO	Lag (2003:778) om skydd mot olyckor
LÅFF	Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
OSF	Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
Paris MOU	The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control; Parisöverenskommelsen; Samförståndsavtal om hamnstatskontroll
PSC	Port State Control (hamnstatskontroll)
SafeSeaNet	Gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten
SekrL	Sekretesslagen (1980:100)
SekrF	Sekretessförordningen (1980:657)
SJÖFS	Sjöfartsverkets föreskrifter

SjöTF	Sjötrafikförordningen (1986:300)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
TSFS	Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd

# Sammanfattning

## Några allmänna utgångspunkter för uppdraget

För att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten presenterade kommissionen hösten 2005 det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet innehållande förslag till sju olika rättsakter; flaggstatsdirektivet, klassdirektivet, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet, förordningen om transportörens ansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar (passagerarförordningen) samt direktivet om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter (ansvarsdirektivet).

Klassdirektivet delades under förhandlingarna upp i ett direktiv och en förordning, medan ansvarsdirektivet reducerades till ett direktiv som enbart behandlar försäkring av redareansvaret (försäkringsdirektivet).

Fyra av rättsakterna innehåller ny reglering, medan tre av akterna innehåller ändringar i gällande lagstiftning om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll, och sjötrafikövervakning.

I kommittédirektivet Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (dir. 2009:42) gavs utredningen i uppdrag att föreslå hur följande direktiv bör genomföras i svensk rätt:

- 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet),
- 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet),
- 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),

- 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet).
- 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet).

I tilläggsdirektiv (dir. 2009:78) beslutade regeringen att utredningen skulle, angående de två förstnämnda direktiven samt därtill relaterade frågor, lämna ett delbetänkande senast den 15 november 2009 och att övriga delar i utredningens uppdrag skulle redovisas senast den 31 mars 2010. Utredningen har dock valt att i detta delbetänkande behandla även flaggstatsdirektivet.

Utredningen har mot bakgrund härav i detta delbetänkande redovisat förslag på hur

- hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG),
- övervakningsdirektivet (2009/17/EG), samt
- flaggstatsdirektivet (2009/21/EG)

ska införlivas och genomföras i svensk rätt och vilka konsekvenser som uppstår till följd härav.

Nedan redogörs kortfattat för innehållet i betänkandet angående vart och ett av dessa direktiv.

### **Hamnstatskontrolldirektivet**

Hamnstatskontrolldirektivet, 2009/16/EG, utgör en omarbetning av rådets direktiv 95/21/EG.

Utredningens uppdrag i denna del har varit att redovisa hur det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet kan genomföras i svensk rätt, redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med hamnstatskontrolldirektivet och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt.

Hamnstatskontroll är den kontroll som hamnstatskontrollmyndigheten utför på ett utländskt fartyg (jfr avsnitt 3.2).

Transportstyrelsen är – enligt 5 kap. 1 och 9 §§ fartygs-säkerhetslagen (2003:364, FSL) samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet – hamnstatskontrollmyndighet i Sverige.

Genom omarbetning av det tidigare hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG) anpassas den nu gällande gemenskapslagstiftningen inom området till den revidering som genomförts inom ramen för Parisöverenskommelsen – Paris MOU (se vidare avsnitt 3.2).

Det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet innebär bl.a. ändringar i dagens inspektionskrav och stärker också gemenskapens möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar.

#### *Utökat bemyndigande för Transportstyrelsen*

En genomgång av det nya hamnstatskontrolldirektivet har enligt utredningen givit vid handen att Transportstyrelsen i en större omfattning än vad som skett tidigare i svensk rätt borde kunna utforma föreskrifter som ska kunna omfatta merparten av de bestämmelser som nu tillkommit i det nya hamnstatskontrolldirektivet, framför allt avseende de artiklar i direktivet som berör innehållet i och formerna för en inspektion m.m.

Utredningen har därför föreslagit – som grundläggande bestämmelser – ett utökat bemyndigande till Transportstyrelsen i form av två nya paragrafer, 6 kap. 1 c och 1 d §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF), som innebär, dels att Transportstyrelsen är den behöriga svenska myndigheten enligt hamnstatskontrolldirektivet, dels att Transportstyrelsen direkt åläggs att vid de inspektioner av utländska fartyg som är hamnstatskontroller, följa det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Eftersom Transportstyrelsen härigenom åläggs genomföra hamnstatskontroller av utländska fartyg, i enlighet med de förfaranden och procedurer som hamnstatskontrolldirektivet anger, blir det endast ett begränsat antal artiklar som måste bli föremål för separat reglering i FSL och FSF, till följd av det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet.

Utöver ändringarna i FSF föreslås även en ändring i 7 kap. 6 § 2 FSL angående hänvisningen till det nya hamnstatskontrolldirektivet.

### *Tillträdesförbud*

Artikel 16 i det nya hamnstatskontrolldirektivet innehåller bestämmelser om att ett större antal fartyg än tidigare kan bli föremål för tillträdesförbud/anlöpsförbud. Även regler om permanent tillträdesförbud i vissa fall införs. Ändringarna i artikeln medför en ändring i 7 kap. 2 § FSF där det införs en bestämmelse med direkt hänvisning till artikel 16 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

### *Klagomål*

En ny bestämmelse förs in i FSF där Transportstyrelsen åläggs att göra en skyndsamt inledande bedömning av alla klagomål beträffande ett fartygs säkerhet m.m. för att avgöra om klagomålet är skäligt eller inte.

Utredningen föreslår att begreppet klagomål i detta sammanhang ska definieras som varje information eller rapport från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av

- a) fartygets säkerhet – inbegripet säkerhets- och hälsorisker som kan drabba besättningen,
- b) boende- och arbetsförhållanden ombord, eller
- c) förhindrande av förorening,

och som medför handläggning av ärenden, åtgärder om service eller samverkan, eller annan förvaltningsverksamhet enligt förvaltningslagen (1986:223).

Angående frågor om sekretess i sammanhanget hänvisas i nämnda paragraf till reglerna i 29 kap. 11 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL).

### *Rapporter från hamnmyndigheter och lotsar*

Genom en ny bestämmelse i 5 kap. 16 a § FSL åläggs hamninnehavare – definierad enligt 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd – och lotsar, en skyldighet att till Transportstyrelsen lämna uppgifter om fartygets namn, uppgifter om resan och beskrivning av uppenbara avvikelser funna ombord, då sådana iakttagits.

I förordningen (1982:569) om lotsning m.m. införs en hänvisning till nämnda bestämmelser.



## Övrigt

Utredningen konstaterar att Transportstyrelsen redan i dag, enligt 7 kap. 6 § 1 FSL, har möjlighet att besluta om tillsynsförrättningar. En bestämmelse som tydliggör i vilken form en inspektion kan göras – inledande, mer ingående respektive utökad inspektion – tas dock in i FSF. I samma bestämmelse sker en direkt hänvisning till definitionen av nämnda begrepp i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

En komplettering införs i 5 kap. 22 § FSL som möjliggör att Transportstyrelsen kan ställa krav på redaren att även undersöka fartygets skrov i vissa fall.

För att tydliggöra att statfartyg inte ska omfattas av reglerna om hamnstatskontroll införs en bestämmelse om detta i 5 kap. 9 § FSL.

För att artikel 28 i det nya hamnstatskontrolldirektivet – ersättning för kostnader – ska kunna införlivas i svensk rätt föreslås en ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:94) om avgifter för tillsyn.

## Övervakningsdirektivet

Utredningens uppdrag såvitt avser övervakningsdirektivet, 2009/17/EG, är att föreslå hur det kan genomföras i svensk rätt. Utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med direktivets och IMO:s, i detta fall rekommenderande, regelverk och i förekommande fall lämna förslag till de ändringar i lag och/eller förordning som är nödvändiga för genomförande av direktivet i svensk rätt. I fråga om genomförandet av regelverket kring skyddade platser i enlighet med den nya lydelsen av övervakningsdirektivet ska utredningen särskilt beakta hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivets och IMO:s regler bör utredaren lämna förslag på hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras. I detta sammanhang ska utredaren särskilt se över ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i fråga om ansvaret för SafeSeaNet. Frågan om vilken myndighet som bör vara nationell kontaktpunkt bör belysas. Förslag till sådana författningsändringar som utredaren

anser nödvändiga för att åstadkomma önskad effektivisering ska redovisas.

Utredningen har ansett att med nationell kontaktpunkt avses i direktiven till utredningen vilken myndighet som ska svara för att information överförs från/till Sverige till/från SafeSeaNet.

Till stora delar bedömer utredningen att bestämmelserna i direktiv 2009/17/EG kan införas i svensk rätt genom ändringar i myndighetsföreskrifter. I vissa avseenden har utredningen föreslagit ändringar i lag eller förordning.

#### *Regelverket kring skyddade platser*

I direktiv 2002/59/EG angavs att medlemsstaterna efter samråd med berörda parter med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO, skulle utarbeta planer för att i farvatten inom sina jurisdiktionsområden ta emot fartyg i nöd. Härefter har IMO antagit Guidelines (resolution A.949(23)) avseende fartyg *i behov av assistans* snarare än för fartyg *i nöd* varför direktiv 2009/17/EG ändrats på motsvarande sätt. Begreppet fartyg i behov av assistans, som återfinns definierat i direktivets artikel 3, föreslås av utredningen definieras i 7 kap. 2 a § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF).

Enligt direktiv 2009/17/EG ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter för mottagande av fartyg i behov av assistans. Den/dessa myndigheter ska delta i utarbetande av planer för mottagande av sådana fartyg. Planerna ska innehålla en beskrivning av beslutsgången vid larm och agerande i dessa situationer. Myndigheterna och deras befogenheter bör vara tydligt beskrivna. De får vidta åtgärder som ingår i den icke uttömmande förteckningen i direktivets bilaga IV.

Utredningen har gjort följande bedömning angående vilken myndighet som bör utses till behörig myndighet enligt direktivet.

Om ett fartyg skadats vid en grundstötning, en kollision, en brand eller en liknande händelse finns alltid en risk för att utsläpp från fartyget av skadliga ämnen kan komma att ske. Om det sker eller om det skäligen kan befaras att det ska ske och det finns grundad anledning att tro att svenska intressen på grund av detta kan skadas i avsevärd mån får Transportstyrelsen enligt 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) bl.a.

- förelägga fartyg att följa viss färdväg,
- förelägga fartyget att anlöpa viss hamn eller annan uppehållsplats,
- förelägga fartyget annat i fråga om fartygets framförande eller drift.

De åtgärder, som den behöriga myndigheten kan vidta enligt direktivets bilaga IV är en allmän och inte uttömmande exemplifiering, liksom uppräkningsbeslut och förelägganden i 7 kap. 5 § LÅFF är en inte uttömmande exemplifiering. Bilaga IV och 7 kap. 5 § LÅFF stämmer dock väl överens med varandra och tar uppenbarligen sikte på i allt väsentligt likartade situationer.

Som ovan sagts ligger innehållet i bilaga IV och 7 kap. 5 § LÅFF nära varandra. Beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF får enligt 7 kap. 5 § FÅFF fattas av Kustbevakningen om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa föroreningar. Enligt 6 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) får en räddningsledare under i bestämmelsen givna förutsättningar göra ingrepp i annans rätt. När det gäller miljöräddningstjänst till sjöss är räddningsledaren en tjänsteman från Kustbevakningen. Enligt den nämnda bestämmelsens sista stycke får förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § LÅFF fattas med stöd av 6 kap. 2 § LSO endast om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas. Detta innebär att regleringen i LÅFF och LSO i viss mån är parallella.

Om Kustbevakningen, då Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas, fattar beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF ska det emellertid enligt 9 kap. 1 § LÅFF genast underställas Transportstyrelsen, som således ska överpröva beslutet. Enligt 8 kap. 1 § FÅFF jämförd med punkt 2.6 arbetsordningen för Transportstyrelsen ska ett sådant beslut underställas direktören vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning liksom beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF, som fattats av någon annan tjänsteman inom Transportstyrelsen (8 kap. 2 § FÅFF).

Om ett beslut att ta ett fartyg till en skyddad plats grundas på 7 kap. 5 § LÅFF finns inte skäl att fler myndigheter än Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet enligt artikel 20, eftersom dess beslut blir avgörande för om ett fartyg ska föras till en skyddad plats. Utredningen kan inte heller finna någon situation,

då 7 kap. 5 § LÅFF inte skulle vara tillämplig men ett beslut att ta ett fartyg till en skyddad plats ändå skulle behöva fattas.

Utredningen föreslår därför att Transportstyrelsen blir behörig myndighet i enlighet med artikel 20. Den får därmed också i uppdrag att utarbeta de planer som avses i artikel 20 a och att ta beslut om mottagande av fartyg enligt artikel 20 b. Med hänsyn tagen till den betydelse val av en skyddad plats kan ha i det enskilda fallet bör med tanke på Kustbevakningens och Sjöfartsverkets ansvar för miljö- respektive sjöräddningstjänst erforderligt samråd ske med dessa myndigheter inför ett beslut. Uppdraget ska regleras i 7 kap. 2 a § FÅFF.

I detta sammanhang vill utredningen peka på det ärende, som finns i Försvarsdepartementet (Fö2006/1264/CIV). I de rapporter från Kustbevakningen och dåvarande Sjöfartsinspektionen som finns i detta redovisas ett antal brister i systematiken i lagstiftningen som berör skydd mot olyckor och åtgärder mot förorening från fartyg. Dessa bör utredas slutligt.

### *SafeSeaNet*

Gemenskapens system för informationsutbyte, SafeSeaNet omfattar dels ett nät för datautbyte, dels en standardisering av de viktigaste uppgifterna om fartygen och deras last (förhandsanmälan och rapportering). Genom systemet kan man på detta sätt ta fram exakta och aktuella uppgifter från källan om fartyg i europeiska vatten, deras förflyttning, farlig eller förorenande last samt händelser till havs och skicka över dem till samtliga myndigheter. I en nya artikel 22 a i direktiv 2009/17/EG, klargörs bl.a. att medlemsstaterna ska införa kommunikationssystem som möjliggör informationsutbyte genom SafeSeaNet enligt närmare bestämmelser i bilaga III till direktivet.

Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket dels tillhandahåller Sjöfartsverket bl.a. fartygsrapporterings-systemet (FRS), dels ansvarar Sjöfartsverket för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för bl.a. fartygsrapporterings-systemet (FRS).

FRS är ett system som är i drift sedan början av 2005. I det ska fartyg på väg till eller från svensk hamn eller ankarplats rapportera uppgifter i enlighet med vad som anges i Sjöfartsverkets före-

skrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. I FRS återfinns de uppgifter som ska rapporteras till det europeiska SafeSeaNet-systemet. Den information som matas in i FRS och som avser uppgifter som ska rapporteras till SafeSeaNet överförs direkt till SafeSeaNet. Detta system lagrar informationen så att även andra medlemsländer kan komma åt den.

Utredningens bedömning är att Sjöfartsverket även fortsatt bör anförtros uppgiften att sköta utveckling och drift av FRS och dess ihopkoppling med SafeSeaNet enligt artikel 22 a punkterna 1–3, inbegripet de krav på systemet som ställs upp i den nya bilaga III.

Med hänsyn till de särskilda krav som direktivet nu ställer upp avseende SafeSeaNet-systemet bör dock uppdraget avseende SafeSeaNet tydliggöras i Sjöfartsverkets instruktion. Utredningen föreslår därför att förordning (2007:1161) med Sjöfartsverkets instruktion ändras, så att det av en särskild punkt framgår att Sjöfartsverket ansvarar för FRS och att FRS svarar mot SafeSeaNet enligt vad som föreskrivs i direktivet (även i bilaga III).

Utredningen konstaterar också att FRS, i vilket system bl.a. rapporteras uppgifter om avfall och farliga ämnen ombord i fartyg, är av betydelse för Transportstyrelsens verksamhet. Detta förutsätter ett samarbete mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, som dock enligt utredningens uppfattning inte behöver författningsregleras.

### *Sekretess*

Det sjösäkerhets- och sjöövervakningssamarbete som direktivet reglerar bygger på ömsesidigt förtroende mellan medlemsstaterna. Om uppgifter som är sekretessbelagda i utlandet blir offentliga i Sverige kan det finnas en risk att enskilda och andra medlemsstater blir ovilliga att lämna uppgifter i den utsträckning som förutsätts i direktivet.

De sekretessbestämmelser som nu finns i svensk rätt är enligt utredningens mening inte tillräckliga för att direktivets bestämmelser om sekretess i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket och artikel 24 kan tillgodoses. Utredningen föreslår därför att det införs en ny bestämmelse i OSL samt en ändring av offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF).

Utredningen föreslår att det i kapitel 17 OSL, som reglerar sekretess till skydd för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn, införs en sekretessbestämmelse för uppgifter som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik. Någon begränsning av vilka myndigheter som ska omfattas av den nya bestämmelsen behöver inte göras.

Vid utformningen av skaderekvisitet i den nya bestämmelsen noterar utredningen att artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket reglerar sekretess som helt eller delvis ska styras av utlämnarens vilja, innebärande att om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

Första stycket i den nya bestämmelsen bör utformas så att sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs. Vid denna bedömning kan bl.a. vägas in vilket sekretesskydd uppgifterna har hos den staten som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet.

För att tillgodose regleringen i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket ska i andra stycket anges att sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i direktiv 2009/17/EG, om en annan medlemsstat begär det. Sekretessen blir således i dessa fall absolut.

Skälen för sekretess är i dessa frågor lika starka som avseende utrikessekretess varför den bör gälla lika länge som enligt 15 kap. 1 § OSL, dvs. i högst 40 år (jämför prop. 2006/07:110).

Uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som överlämnas till Sverige enligt övervakningsdirektivet kan omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL, 9 § OSF och punkterna 17, 36 och 118 i bilagan till förordningen. När det är fråga om enskildas affärs- och driftsförhållanden bör motsvarande sekretess som gäller hos Transportstyrelsen enligt punkten 17, såvitt avser civil sjöfart, och punkten 118 gälla även hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen, eftersom även dessa myndigheter kan väntas lämna och motta uppgifter enligt

direktivet. Ett sådant resultat kan uppnås genom ändring i bilagan till OSF.

### *Övriga frågor*

I direktivets artikel 16 regleras översändande av information om fartyg, som uppfyller vissa kriterier vilka medför att de ska anses utgöra en potentiell risk för sjöfarten eller ett hot mot säkerheten till sjöss, säkerheten för personer eller miljön. Genom tillägg till artikeln inkluderas nu ytterligare fartyg i denna uppräknning.

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen genom tillägg i 6 kap. 8 a § FSF ska ges ett utökat bemyndigande att utföra kontroller av s.k. riskfartyg. Till förteckningen över sådana fartyg ska, i enlighet med vad som regleras i direktivet, läggas fartyg som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringsskydd eller finansiella säkerheter liksom de som av lotsar eller hamnmyndigheter har rapporterat uppvisa uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.

I anledning av direktivets artikel 18 a om farligt isläge föreslår utredningen att Sjöfartsverket ska ges bemyndigande att meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter vid farligt isläge. En ny punkt e. bör därför införas i 7 kap. 2 § 5 FSL innebärande att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens ansvar lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden. Vidare bör genom en ny paragraf, 2 kap. 8 § FSF, Sjöfartsverket ges bemyndigande att meddela föreskrifter om anmälnings- och uppgiftsskyldighet enligt 7 kap. 2 § 5 e FSL.

## **Flaggstatsdirektivet**

I artikel 1 i direktiv 2009/21/EG sägs syftet med det vara att se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater och att förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg, som för en medlemsstats flagg.

Direktivets innehåll i sak sönderfaller i tre områden, nämligen dels villkor för att ett fartyg, som har rätt att föra en medlemsstats

flagg ska tillåtas segla (artikel 4), dels krav på revision på visst sätt av medlemsstaten som flaggstat för fartyg (artikel 7), dels krav på att varje medlemsstat ska ha ett enligt en tillämplig internationell kvalitetsstandard certifierat kvalitetsledningssystem (artikel 8).

Enligt utredningens bedömning behövs ingen ändring i lag eller förordning i anledning av bestämmelserna i direktivet. Däremot bör vissa ändringar göras i myndighetsföreskrifter och ett antal andra åtgärder vidtas.

#### *Flaggstatsrevision*

Artikel 7 i direktivet kräver att medlemsstaterna minst var sjunde år ska genomgå en revision under förutsättning att IMO kan genomföra den. Artikeln upphör att gälla senast den 17 juni 2017 eller, så snart ett beslut av IMO att revisionssystemet ska vara obligatoriskt trätt i kraft, vid en tidigare tidpunkt som ska fastställas av kommissionen i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 10.

Någon lagstiftningsåtgärd med anledning av artikel 7 är inte påkallad. Regeringen genom Näringsdepartementet bör 2014, eftersom det då är sju år sedan den första IMO-revisionen i Sverige genomfördes, begära hos organisationen att en revision av Sverige genomförs. Transportstyrelsen kan sedan i regleringsbrevet för det året ges i uppdrag att samordna de svenska förberedelserna inför och genomförandet av revisionen och övriga berörda myndigheter (Kustbevakningen och Statens haverikommission) ges i uppdrag att medverka.

#### *Kvalitetsledningssystem*

Artikel 8 i direktivet kräver att varje medlemsstat senast den 17 juni 2012 ska utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet. Kvalitetsledningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsledningsstandarder.

Utredningen föreslår att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, varigenom svenska skyldigheter som flaggstat fullgörs, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem. Valet



av kvalitetsledningssystem, så länge det uppfyller internationella kvalitetsstandarder, bör överlämnas till Transportstyrelsen.

Någon lagstiftningsåtgärd är enligt utredningens uppfattning inte påkallad. Det räcker att regeringen i beslut säger att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, som innebär fullgörandet av skyldigheter för en flaggstat, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem och att certifieringen ska vidmakthållas.

# Författningsförslag – Hamnstatskontrolldirektivet

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

*dels* att 5 kap. 9 § och 22 § samt 7 kap. 6 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf 5 kap. 16 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 kap.

#### 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 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, *ska* inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, 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. Denna väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om begränsning gäller inte om föreskriften har meddelats med föreskriften har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2. stöd av 7 kap. 6 § 2.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

*Inspektion ska inte ske av utländska statsfartyg. Med utländskt statsfartyg avses i detta sammanhang fartyg i den utländska statens tjänst som inte används kommersiellt.*

#### 16 a §

*Hamninnehavare och lotsar är skyldiga att till Transportstyrelsen lämna uppgifter om fartygets namn, uppgifter om resan och beskrivning av uppenbara avvikelser funna ombord, enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. Som hamninnehavare avses sådan fysisk eller juridisk person som, enligt 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd, utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift.*

#### 22 §

På uppmaning av Transportstyrelsen eller av någon annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka ämnen och material som

På uppmaning av Transportstyrelsen eller av någon annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka *fartygets skrov*, ämnen och

används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen och material, vars inlastning är förestående men som ännu inte har kommit under redarens vård, har lastägaren den skyldighet som åvilar redaren enligt första stycket.

En undersökning enligt denna paragraf *skall* bekostas av den som har ålagts att föranstalta om undersökningen eller att tillhandahålla prov för undersökningen, om inte myndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis *skall* ersättas av statsmedel.

En undersökning enligt denna paragraf *ska* bekostas av den som har ålagts att föranstalta om undersökningen eller att tillhandahålla prov för undersökningen, om inte myndigheten beslutar att kostnaden helt eller delvis *ska* ersättas av statsmedel.

## 7 kap.

### 6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,

2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av *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), senast ändrat genom Europaparlamentets och*

2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av *Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.*

*rådets direktiv 2002/84/EG,*

3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som *skall* ges in, 3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som *ska* ges in,

4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg,

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten *skall* kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt 6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten *ska* kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

---

Denna lag träder i kraft den 31 december 2010.

## 2. Förslag till förordning om ändring fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

*dels att 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse,*

*dels att det i förordningen ska införas fyra nya paragrafer, 6 kap. 1 c §, 1 d §, 13 § och 10 kap. 4 §, samt närmast före 6 kap. 13 § och 10 kap. 4 § nya rubriker av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 1 c §

*Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.*

#### 1 d §

*Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 ska fullgöras av Sverige.*

### **Hamnstatskontroll**

#### 13 §

*Vid hamnstatskontroll sker inspektion i form av inledande inspektion, mer ingående inspektion, eller utökad inspektion.*

*Med inledande inspektion, mer ingående inspektion och utökad inspektion avses i denna förordning de tillsynsförrättningar som definierats i*

artikel 2.11, 2.12 och 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

## 7 kap.

### 2 §

Transportstyrelsen skall förbjuda ett gastanfartyg, kemikalietanfartyg, bulkfartyg, oljetanfartyg eller passagerarfartyg att anlöpa svensk hamn om

1. fartyget är registrerat i en stat som står upptagen i den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och fartyget har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som har undertecknat Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU), eller

2. fartyget är registrerat i en stat med omdömet mycket hög risk eller hög risk i den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och fartyget har kvarhållits mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som har undertecknat Paris MOU.

Förbudet mot tillträde enligt första stycket skall börja gälla så snart fartyget har getts tillstånd att lämna den hamn där det kvarhölls för andra respektive tredje gången.

Förbudet skall bestå till dess

Transportstyrelsen ska vid beslut om tillträdesförbud följa de bestämmelser som anges i artikel 16 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

att den myndighet som har utfärdat förbudet häver det i enlighet med det förfarande som anges i avsnitt B i bilaga XI till 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), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

## 10 kap.

### *Klagomål*

#### 4 §

Transportstyrelsen ska behandla sådana klagomål avseende utländska fartyg som nämns i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009.

Med klagomål avses i detta sammanhang varje information eller rapport från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av

- a) fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- och hälsorisker som kan drabba besättningen,
- b) boende- och arbetsförhållanden ombord, eller
- c) förhindrande av förorening,



*och som medför handläggning av ärenden, åtgärder om service eller samverkan, eller annan förvaltningsverksamhet, enligt förvaltningslagen (1986:223).*

*När Transportstyrelsen mottar ett sådant klagomål, ska styrelsen göra en skyndsam bedömning av om klagomålet är skäligt eller inte.*

*En bestämmelse om sekretess för anmälan eller annan utsaga av enskild finns i 29 kap. 11 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).*

---

Denna förordning träder i kraft den 31 december 2010.

### 3. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:569) om lotsning m.m.

Härigenom föreskrivs att det ska införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse i förordningen (1982:569) om lotsning m.m.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*9 a §*

*Regler om lotsars skyldighet  
att rapportera uppenbara av-  
vikelser hos fartyg finns i 5 kap.  
16 a § fartygssäkerhetslagen  
(2003:364).*

---

Denna förordning träder i kraft den 31 december 2010.

# Författningsförslag – Övervakningsdirektivet

## 1. Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) att det ska införas en ny paragraf 17 kap. 6 a § av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 17 kap.

#### 6 a §

*Sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.*

*Sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i*

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, om en annan medlemsstat begär det.*

*I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst fyrtio år.*

---

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010.

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

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 kap.

#### 2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg *skall* vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § *skall* anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, *och*

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

1. hur ett fartyg *ska* vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § *ska* anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, *och*

*e. lämna uppgifter i situationer då läget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller*

*för skyddet av egna eller andra  
staters havs- eller kustområden.*

---

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010.

### 3. Förslag till förfordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)

Härigenom föreskrivs att bilaga till 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), punkterna 17 och 118 ska ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

##### Bilaga till 9 §

17. tillståndsgivning och tillsyn hos Transportstyrelsen.

17. tillståndsgivning och tillsyn hos Transportstyrelsen, *och, såvitt avser civil sjöfart, hos Kustbevakningen och Sjöfartsverket.*

118. utredning och planering som handhas av Transportstyrelsen och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet.

118. utredning och planering som handhas av Transportstyrelsen, *Kustbevakningen och Sjöfartsverket* och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet.

---

Denna förordning träder i kraft den 30 november 2010.

#### 4. Förslag till förordning om ändring av förordning (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket

Härigenom föreskrivs att 2 § förordning (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 2 §

- Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att
1. tillhandahålla lotsning,
  2. svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,
  3. tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst,
  4. svara för isbrytning,
  5. verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,
  6. svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),
  7. svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige,
  8. redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning,
  9. svara för beredskapsplanläggning i fråga om sjötransporter,
  10. årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter,
  11. verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom sjöfarten,
  12. planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk i enlighet med bestämmelserna i ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn,
  13. tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och AIS (Automatic Identification System), *och*
  14. svara för övervakning och för att alla nödvändiga och
13. tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och AIS (Automatic Identification System),
14. svara för övervakning och för att alla nödvändiga och



lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporterings-system (SRS), *fartygsrapporterings-system (FRS)* och trafiksepareringssystem (TSS).

lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporterings-system (SRS), och trafiksepareringssystem (TSS), *och*

*15. svara för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg anmäler sig och lämnar de uppgifter i fartygsrapporterings-systemet (FRS) som följer av Transportstyrelsens föreskrifter och tillse att FRS svarar mot SafeSeaNet enligt vad som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.*

---

Denna förordning träder i kraft den 30 november 2010.

## 5. Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

*dels* att 6 kap. 8 a § ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf 2 kap. 8 § av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 8 §

*Sjöfartverket får meddela föreskrifter om anmälnings- och uppgiftsskyldighet enligt 7 kap. 2 § 5 e fartygssäkerhetslagen.*

### 6 kap.

#### 8 a §

Transportstyrelsen *skall* utöver den tillsynsverksamhet som i övrigt följer av fartygssäkerhetslagen (2003:364) utföra de kontroller som styrelsen anser nödvändiga, eller som begärs av en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, *för att identifiera* fartyg som kan utgöra en risk för sjösäkerheten, människor eller miljön.

Vid en sådan kontroll *skall* avseende fästas vid om

1. fartyget har varit inblandat i en olycka eller ett tillbud som har påverkat fartygets säkerhet eller äventyrat sjösäkerheten,

2. fartyget inte har uppfyllt de anmälnings- och rapporte-

Transportstyrelsen *ska* utöver den tillsynsverksamhet som i övrigt följer av fartygssäkerhetslagen (2003:364) utföra de kontroller som styrelsen anser nödvändiga, eller som begärs av en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, *av* fartyg som kan utgöra en risk för sjösäkerheten, människor eller miljön.

Vid en sådan kontroll *ska* avseende fästas vid om

1. fartyget har varit inblandat i en olycka eller ett tillbud som har påverkat fartygets säkerhet eller äventyrat sjösäkerheten,

2. fartyget inte har uppfyllt de anmälnings- och rapporte-

ringsskyldigheter som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för trafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

ringsskyldigheter som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för trafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, *samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen,*

3. fartyget inte har följt tillämpliga bestämmelser om ruttsystem och sjötrafikinformationstjänst (VTS),

4. en förundersökning har inletts avseende fartyget om brott mot bestämmelserna i 2 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, *eller*

5. fartyget har vägrats tillträde till hamnar i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller anmälts i enlighet med bilaga I.1 till rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

*6. fartyget inte har anmält, eller saknar, intyg om försäkring eller finansiell säkerhet enligt gemenskapslagstiftningen och internationella regler, eller*

*7. fartyget enligt en rapport från lots eller hamn uppvisar uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.*

---

Denna förordning träder i kraft den 30 november 2010.

## 6. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg att det ska införas en ny paragraf, 2 a §, i 7 kap. av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 kap.

#### 2 a §

*Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans i enlighet med artikel 20–20 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.*

*Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som följer av artikel 20 a och 20 b i detta direktiv i samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen.*

*Med fartyg i behov av assistans avses, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i 1979 års Internationella sjöräddningskonvention, ett fartyg i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.*

---

Denna förordning träder i kraft den 30 november 2010.

# 1 Utredningens uppdrag och arbete

## 1.1 Uppdraget

Utredningen har fått i uppdrag att föreslå hur följande fem EU-direktiv ska införlivas i svensk rätt:

- 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet),
- 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontroll-direktivet)
- 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),
- 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet), samt
- 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet).

Vidare har utredningen fått i uppdrag att föreslå hur den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor (MSC-MEPC.3/Circ.2) samt den kod för undersökning av dödsfall i samband med olyckor, som antogs genom resolution (MSC. 255 (84)), på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt. Slutligen har utredaren ålagts att se över om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och

utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen) behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

Genom tilläggsdirektiv från regeringen har beslutats att utredningen i fråga om direktiv 2009/16/EG och direktiv 2009/17/EG samt därtill relaterade frågor ska lämna in ett delbetänkande senast den 15 november 2009, medan övriga delar i utredningens uppdrag ska redovisas senast den 31 mars 2010.

I det här delbetänkandet redovisas den del av uppdraget som rör direktiv 2009/16/EG (hamnstatskontrolldirektivet), direktiv 2009/17/EG (övervakningsdirektivet) och direktiv 2009/21/EG (flaggstatsdirektivet).

I fråga om genomförandet av regelverket kring skyddade platser i enlighet med övervakningsdirektivet ska utredningen särskilt beakta hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivens och IMO:s regler bör utredaren lämna förslag till hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras. I detta sammanhang ska utredaren särskilt se över ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i fråga om ansvaret för SafeSeaNet. Frågan om vilken myndighet som bör vara nationell kontaktpunkt ska belysas. Förslag till sådana författningsförslag som utredaren anser nödvändiga för att åstadkomma önskad effektivisering ska redovisas.

Vidare ska utredaren se över hur ansvaret för den rapportering som ska ske enligt de aktuella direktiven bör regleras.

Utredaren ska under arbetet samråda med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Statens Haverikommission, Tullverket samt övriga berörda myndigheter och organisationer. Vidare ska utredaren samråda med Statskontoret som har regeringens uppdrag att analysera Statens Haverikommissions verksamhet och finansiering (Fö2009/477/SSK).

Regeringens direktiv (dir. 2009:42) och tilläggsdirektiv (dir. 2009:78) återges i sin helhet i *bilaga 1* och *2*.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningen höll sitt första sammanträde den 10 juni 2009 och har därefter hållit fem sammanträden, varav ett i internatform.

Det samråd som utredningen är ålagd att ha med ovannämnda uppräknade myndigheter har skett genom utredningens experter, vilka i sin tur har uppmanats att förankra sina ståndpunkter i sina respektive myndigheter.

Arbetet har bedrivits i nära samarbete med sakkunniga och experter, både vid de sammanträden som hållits och vid kontakter däremellan.

Sekretariatet har deltagit i ett seminarium om införlivandet i nationell rätt av direktiven i tredje sjösäkerhetspaketet, som Europeiska kommissionen anordnat.

Arbetet fortsätter i enlighet med direktiven.

## 2 Historisk bakgrund

Fartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust år 1999 orsakade stora oljeutsläpp. Olyckan ledde till att EU påskyndade sitt arbete för att utarbeta en europeisk sjösäkerhetspolitik. Tre månader efter olyckan antog kommissionen ett meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss. I meddelandet fanns förslag till konkreta åtgärder för att förhindra att liknande olyckor skulle kunna hända igen. Kommissionen föreslog reglering av tre huvudområden i en första omgång (det s.k. ERIKA I-paketet): utvidgad hamnstatskontroll, skärpt kontroll av klassificeringssällskap samt utfasning av tankfartyg med enkelskrov. Dessa åtgärder ledde fram till tre rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG 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),
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, samt
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94.



Det andra åtgärds paketet, ERIKA II-paketet, som hade till syfte att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss, presenterades den 6 december 2000. Åtgärderna avsåg tre områden, nämligen övervakning, kontroll och information på sjösäkerhetsområdet, upprättande av en ersättningsfond för skador till följd av oljeföroreningar i europeiska vatten samt inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som ska stödja kommissionen och medlemsstaterna med tillämpningen av EG-lagstiftningen på området och utvärdera verksamhetens resultat. Paketet omfattade ett förslag till direktiv och två förslag till förordning. Förslaget till förordning om upprättande av en ersättningsfond för skador på grund av oljeföroreningar ledde inte till någon lagstiftning. Kommissionens initiativ har resulterat i beslut om följande direktiv och förordning:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, samt
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå.

Den 19 november 2002 inträffade ytterligare en svår fartygsolycka då oljetankern *Prestige* sjönk utanför den spanska kusten. Händelsen medförde att sjösäkerhetsarbetet inom EU ytterligare drevs framåt. Det tredje åtgärds paketet, ERIKA III-paketet, innehöll både förslag till nya rättsakter och förslag till ändring i tidigare rättsakter. Förslagen har behandlats i såväl rådet som i Europaparlamentet. Efter ett förlikningssammanträde hösten 2008 mellan kommissionen, rådet och parlamentet kunde rättsakter om fullgörande av flaggstatsförpliktelser, utredning av olyckor, ersättning till passagerare vid olyckor, fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter, informations- och övervakningsfrågor, klassificeringssällskap samt om hamnstatskontroll beslutas. De rättsakter som beslutats är:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och

för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed,

- Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, samt
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

ERIKA III-paketet har härefter kommit att kallas Tredje sjösäkerhetspaketet.

## 3 Hamnstatskontrolldirektivet

### 3.1 Uppdraget

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet) har publicerats i Europeiska unionens tidning den 28 maj 2009 (L 131/57-100) och utgör en omarbetning av rådets direktiv 95/21/EG.

I kommittédirektivet Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (dir. 2009:42) ges utredningen i uppdrag att föreslå hur det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet kan genomföras i svensk rätt.

Det anges vidare att utredningen ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med hamnstatskontrolldirektivet och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt.

### 3.2 Inledning

Hamnstatskontroll är den kontroll som hamnstatskontrollmyndigheten utför på ett utländskt fartyg enligt SOLAS 74 kap. 1 regel 19, MARPOL 73 artikel 5.2 och i enlighet med gällande EG-direktiv inom detta område.<sup>1</sup>

Transportstyrelsen är hamnstatskontrollmyndighet i Sverige (jfr 5 kap. 1 och 9 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet, s. 5).

Genom omarbetning av det tidigare hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG) anpassas den nu gällande gemenskapslagstiftningen

---

<sup>1</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 och International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973.

inom området till den revidering som genomförts inom ramen för Parisöverenskommelsen – det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982 (Paris MOU). Denna innehåller regler och riktlinjer för genomförandet av hamnstatskontroller, gäller mellan 27 länder och avser utländska fartyg som anlöper ländernas hamnar.<sup>2</sup>

Det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG) innebär bl.a. ändringar i dagens inspektionskrav och stärker också gemenskapens möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar.

### 3.3 Jämförelse mellan det nya och det tidigare direktivet

I avsnitt 3.5–3.16 nedan görs en jämförelse mellan rådets tidigare direktiv 95/21/EG i aktuell lydelse (med ändringar enligt 98/25/EG, 98/42/EG, 1999/97/EG, 2001/106/EG och 2002/84/EG) och Europaparlamentets och rådets nya direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

Redovisningen och jämförelsen i kapitlen har gjorts för att tydliggöra vilka ändringar/tillägg som har införts i det nya direktivet jämfört med det tidigare. Av pedagogiska skäl följer redogörelsen nedan, med vissa undantag, artiklarna i det nya hamnstatskontrolldirektivet i nummerordning.

De bilagor som är knutna till det nya hamnstatskontrolldirektivet redovisas separat i avsnitt 3.16.

En parallelluppställning mellan de båda ovan nämnda direktiven återges i detalj i *bilaga 6*.

---

<sup>2</sup> Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Island, Irland, Italien, Kanada, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige och Tyskland.

## 3.4 Övergripande frågeställningar

### 3.4.1 Ett utökat bemyndigande till Transportstyrelsen

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ges ett utökat bemyndigande genom att det i 6 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) införs bestämmelser om att Transportstyrelsen dels är behörig myndighet enligt det nya hamnstatskontrolldirektivet, dels ska fullgöra de uppgifter som enligt det nya hamnstatskontrolldirektivet ska fullgöras av Sverige.

En kompletterande ändring görs även i 7 kap. 6 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Ändringar och tillägg i hamnstatskontrolldirektivet kan medföra ändringar och tillägg i svensk rätt.

Utredningen har haft som utgångspunkt att endast det som enligt regeringsformen kräver lagform ska regleras i lag medan behov av annan reglering ska tillfredställas genom reglering i förordning eller myndighetsföreskrifter. Att lägga många bestämmelser på föreskriftsnivå har den fördelen att dessa lättare kan ändras och kompletteras när så blir aktuellt.

Av praktiska skäl har utredningen därför funnit skäl att närmare undersöka möjligheterna att i en större omfattning än i nuläget låta eventuell kompletterande författningsreglering ske genom ändring i förordning och myndighetsföreskrifter.

Nedan följer därför en genomgång av vilka regler inom svensk rätt som reglerar hamnstatkontroll.

#### *Gällande svensk rätt*

I 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) anges avseende *tillsynsmyndigheter* att Transportstyrelsen, om något annat inte anges, utövar *tillsyn* enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen, bl.a. när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation.

Av 5 kap. 4 § första stycket FSL framgår angående *tillsynsförrättningar* följande.

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

Av andra stycket tredje meningen i samma paragraf framgår att inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

Enligt 5 kap. 9 § FSL sker *tillsyn* av utländska fartyg genom *inspektion*.

Den tillsyn av ett utländskt fartyg, som sker vid en hamnstatskontroll, är således enligt svensk rätt att betrakta som en inspektion.

Av första stycket andra meningen i 5 kap. 9 § FSL framgår vidare följande beträffande utländska fartyg.

När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, 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. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

Normalt sett ska det således vara fråga om en certifikatskontroll men begränsningen faller bort om föreskrifter har beslutats enligt 7 kap. 6 § 2 FSL.

Av sistnämnda paragraf framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bl.a.

2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av 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), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

*Transportstyrelsen* har i 6 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF) givits bemyndigande att meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 7 kap. 6 § 2 FSL vid tillsyn över utländska fartyg.

Transportstyrelsen har utfärdat följande föreskrifter i 9 kap. 4–8 §§ i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet.

## Hamnstatskontroll

4 § Ett utländskt fartyg ska hållas tillgängligt för hamnstatskontroll när Transportstyrelsen så kräver.

5 § Ett utländskt fartyg som ingår i någon av de fartygskategorier som anges i avsnitt 1 i bilaga 2 ska hållas tillgängligt för en utökad inspektion om det har gått mer än 12 månader sedan den senaste utökade inspektionen ägde rum i en hamn i en stat som har undertecknat Paris MOU. Den utökade inspektionen omfattar vad som anges i avsnitt 2 i bilaga 2.

6 § Befälhavaren eller den som är ansvarig för fartygstransporten enligt 5 § ska lämna de uppgifter som anges i avsnitt 3 i bilaga 2. Uppgifterna ska lämnas till FRÅ. Uppgifterna ska ha inkommit senast tre dagar före den beräknade ankomsttiden till anlöpshamnen eller innan fartyget lämnar föregående hamn om resan väntas ta mindre än tre dagar. Fartyg som inte anmäls enligt första stycket ska hållas tillgängliga för en utökad inspektion i anlöpshamnen.

7 § Fartyg som har genomgått värdstatskontroll och godkänts är undantagna från de utökade inspektioner som avses i artikel 7.4 i direktiv 95/21/EG.

## Certifikat och handlingar

8 § Ett utländskt fartyg ska vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ha certifikat eller motsvarande handlingar samt övriga handlingar ombord som framgår av direktiv 95/21/EG, ICLL, MARPOL 73/78, SOLAS 1974, STCW 1978 eller andra internationella överenskommelser.

Bemyndigandet i 6 kap. 7 § FSF har enligt vad som sägs i tillsynsföreskriftens ingress dock inte åberopats.

## *Utredningen gör i denna del följande överväganden*

Transportstyrelsen har, som redovisats ovan, i viss begränsad omfattning tidigare utfärdat föreskrifter avseende hamnstatskontroll. En genomgång av det nya hamnstatskontrolldirektivet ger vid handen att sådana föreskrifter även skulle kunna omfatta andra delar av de bestämmelser som nu tillkommit i hamnstatskontrolldirektivet, framför allt avseende de artiklar i direktivet som berör innehållet i och formerna för en inspektion m.m.

Mot bakgrund härav föreslås som en grundläggande bestämmelse en kompletterande författningstext som innebär att Transportstyrelsen direkt åläggs att vid de inspektioner av

utländska fartyg som är hamnstatskontroller, följa hamnstatskontrolldirektivet.

Eftersom Transportstyrelsen härigenom, genom bestämmelser om bemyndiganden åläggs genomföra hamnstatskontroller av utländska fartyg i enlighet med de förfaranden och procedurer som hamnstatskontrolldirektivet anger, blir det endast ett begränsat antal artiklar som måste bli föremål för separat reglering i FSL och FSF till följd av det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet.

Utredningen föreslår därför att det ska införas nya bestämmelser i FSF där det anges dels att "Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt direktiv 2009/16/EG", dels att "Transportstyrelsen ska fullfölja de uppgifter som enligt direktiv 2009/16/EG ska fullgöras av Sverige".

Utöver ändringarna i FSF bör även göras en justering av 7 kap. 6 § 2 FSL angående hänvisningen till det nya hamnstatskontrolldirektivet.

### 3.4.2 Krav på polisiära och straffprocessuella åtgärder

**Utredningens bedömning:** Utredningen konstaterar att straffbestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (2003:364) omfattar i direktivet aktuella anlöpsförbud och nyttjandeförbud.

Polisens befogenheter och Kustbevakningens befogenheter i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning är därmed tillämpliga i dessa delar.

Inför ett genomförande av det nya hamnstatskontrolldirektivet i svensk rätt väcks frågor som rör verkställigheten av reglerna. Medlemsstaterna förutsätts inte enbart kunna fatta beslut om förbud och förelägganden utan också kunna framtvinga efterlevnad av dessa med stöd av, där sådant behov föreligger, polisiära och straffprocessuella åtgärder. Enligt utredningens uppfattning finns det skäl att se på denna frågeställning separat.

Enligt 5 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) utövas, när det gäller inspektion enligt 5 kap. 8 §, tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

När Kustbevakningen utövar tillsyn är vissa bestämmelser i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan i polisiär över-



vakning (LKP) tillämpliga. Dessa bestämmelser ger Kustbevakningen rätt att vidta polisiära och straffprocessuella åtgärder vid misstanke om brott mot FSL. Den tillsyn Kustbevakningen utför omfattar emellertid inte inspektion/hamnstatskontroll av utländska fartyg (jfr Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2006:30) om Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg). Det blir således inte aktuellt att Kustbevakningen i samband med tillsyn av ett utländskt fartyg kan framtvinga efterlevnad av förelägganden och förbud.

### *Utredningens överväganden*

8 kap. 1 § FSL innehåller straffbestämmelser bl.a. för den som bryter mot ett nyttjandeförbud eller ett anlöpsförbud. Om misstanke om sådana brott uppstår kan, inom de ramar folkrätten föreskriver, polisen vidta polisiära och straffprocessuella åtgärder mot den misstänkte ombord. Detta kan även Kustbevakningen med stöd av bestämmelserna i LKP. Det är således fråga om rena polisiära ingripanden, som inte har något egentligt samband med tillsyn av fartyg. Därmed anser utredningen att kravet, som ligger i direktivet på framtvingandet av efterlevnad av fattade beslut, är uppfyllt.

Beträffande sanktioner, se vidare avsnitt 3.14.

Under arbetet med betänkandet har utredningen uppmärksammat på otydligheter i innehållet i 5 kap. 19 § FSL. Dessa ligger dock utanför utredningens uppdrag.

## **3.5 Allmänna bestämmelser (artiklarna 1–3)**

### **3.5.1 Direktivets syfte – artikel 1**

<b>Utredningens bedömning:</b> Artikel 1 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.
--

Syftet med direktivet är, på samma sätt som anges i grunddirektivet 95/21/EG – att åstadkomma en minskning av antalet undermåliga fartyg i de vatten som medlemsstaterna har jurisdiktion över.

Direktiv 2009/16/EG anger i artikel 1 – i de delar som tillkommit jämfört med det tidigare direktivet – att syftet ska uppnås

även genom ökad efterlevnad av internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning angående ”sjöfartsskydd”.

Vidare anges som ny bestämmelse i direktivet – artikel 1 c) – att syftet numera även ska åstadkommas genom

--- införande i gemenskapen av ett system för hamnstatskontroll grundat på inspektioner som utförs inom gemenskapen och Paris MOU-regionen i syfte att inspektera alla fartyg med en frekvens som följer av deras riskprofil och där fartyg med högre riskprofil inspekteras mer ingående och oftare.

Eftersom bestämmelsen riktar sig till medlemsstaterna föranleder tillägget ovan inte någon ändring i lag eller förordning.

### 3.5.2 Definitioner – artikel 2

**Utredningens förslag:** Definitioner av begreppen inledande inspektion, mer ingående inspektion, utökad inspektion och klagomål förs in i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Artikel 2 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning i övrigt. Definitionen av begreppen i direktivet får i övriga fall där så är erforderligt göras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Aktuella definitioner anges i artikel 2 i direktivet. Artikeln har sin motsvarighet i artikel 2 i direktiv 95/21/EG. De följande nedan angivna definitionerna i artiklarna 2.3–2.4, 2.6–2.7, 2.9–2.10, 2.14, 2.16, 2.18–2.22 har inte någon motsvarighet i det tidigare direktivet.

Dessa artiklar har följande innehåll.

3. ramar och förfaranden för IMO:s frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater: IMO-församlingens resolution A.974(24).

4. Paris MOU-region: det geografiska område där stater som har undertecknat Paris MOU utför inspektioner inom ramen för Paris MOU.

---

6. samverkan mellan fartyg och hamn: samverkan som inträffar när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållandet av hamntjänster till och från fartyget.

7. fartyg vid ankarplats: ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn.

---

9. behörig myndighet: en sjöfartsmyndighet med ansvar för hamnstatskontroll i enlighet med detta direktiv.

10. nattetid : varje period över sju timmar enligt definition i nationell lagstiftning som i varje fall måste omfatta tiden mellan midnatt och klockan 5.00.

---

14. klagomål: information eller rapport från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förorening.

---

16. tillträdesförbud: ett beslut utfärdat till ett fartygs befälhavare, det företag som ansvarar för fartyget och flaggstaten, genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till alla gemenskapens hamnar och ankarplatser.

---

18. företag: fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).

19. erkänd organisation: ett klassificeringssällskap eller annat privat organ som på en flaggstats administrations vägnar utför föreskrivna uppgifter.

20. föreskrivet certifikat: certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med konventioner.

21. klasscertifikat: ett dokument som styrker överensstämmelse med Solas 74, kapitel II-1, del A-1, regel 3-1.

22. inspektionsdatabasen: informationssystemet som bidrar till genomförandet av systemet för hamnstatskontroll inom gemenskapen och som avser uppgifterna om inspektioner som utförts i gemenskapen och Paris MOU-regionen.

Artiklarna 2.11 (inledande inspektion), 2.12 (mer ingående inspektion) och 2.13 (utökad inspektion) har till övervägande delar motsvarighet i artiklarna 2.6–2.8 i det tidigare direktivet.

Dessa artiklar har följande innehåll.

11. inledande inspektion: en inspektörs besök ombord på ett fartyg för att kontrollera att de krav som följer av tillämpliga konventioner och förordningar är uppfyllda, åtminstone inbegripet de kontroller som anges i artikel 13.1.

12. mer ingående inspektion: en inspektion genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning under de omständigheter som närmare anges i artikel 13.3 helt eller, om detta är lämpligare, delvis görs till föremål för en undersökning av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de driftsanvisningar som gäller ombord.

13. utökad inspektion: en inspektion som minst omfattar de punkter som anges i bilaga VII; en utökad inspektion kan inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med artikel 13.3.

Genom avsnitt 3.4.1 ovan har Transportstyrelsen föreslagits få ett utökat bemyndigande att genomföra hamnstatskontroller av utländska fartyg i enlighet med de förfaranden och procedurer som det nya hamnstatskontrolldirektivet anger.

I och med detta utökade bemyndigande får de i artikel 2 angivna definitionerna generellt också anses omfatta hela Transportstyrelsens utökade tillsyn.

Artiklarna 2.11–2.13 ovan specificerar och klargör närmare de tre olika formerna för inspektion. Då dessa begrepp är centrala för tillsynen i stort och ej fullt ut har sin motsvarighet i tidigare lagstiftning föreslår utredningen att definitioner av begreppen, för tydlighets skull, förs in i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF), se nedan avsnitt 3.6.10 och 3.6.11.

Angående definitionen av begreppet klagomål ovan har utredningen bedömt att vissa tillägg/förtydliganden måste göras för att anpassa begreppet till svensk rätt. För tydlighets skull har även denna definition förts in i FSF, se nedan avsnitt 3.6.14 a).

### 3.5.3 Direktivets tillämpningsområde – artikel 3

**Utredningens förslag:** För att tydliggöra att statsfartyg inte ska omfattas av reglerna om hamnstatskontroll införs i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) en bestämmelse härom.

Artikel 3 föranleder inte några författningsändringar i övrigt.

#### *Begreppet ankarplats*

Direktivets tillämpningsområde anges i artikel 3. Artikeln har sin motsvarighet i artikel 3 i direktiv 95/21/EG.

Av artikel 3.1 första stycket framgår att direktivet ska gälla varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn *eller ankarplats*, liksom dess besättning, för att upprätta samverkan mellan fartyg och hamn. Bestämmelsen har sin motsvarighet i artikel 3.1 första stycket direktiv 95/21/EG av vilken framgår att det direktivet gäller varje fartyg och dess besättning som anlöper en medlemsstats hamn eller en offshoreanläggning, eller ligger för ankar utanför sådan hamn eller offshoreanläggning.

Utredningen uppmärksammar den ändrade lydelsen i första stycket i det tidigare direktivet (artikel 3.1 andra strecksatsen); "ligger för ankar utanför sådan hamn" (engelska versionen: "anchored off such a port", franska versionen: "mouillant au large d'un tel port") jämfört med nya direktivet (artikel 3.1 första stycket) "anlöper en...ankarplats" (engelska versionen: "anchorage", franska versionen: "mouillage d'un").

Begreppet *fartyg vid ankarplats* definieras i artikel 2 i det nya hamnstatskontrolldirektivet som

--- ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn.

Begreppet *samverkan* mellan fartyg och hamn har vidare i artikel 2 i direktivet definierats enligt följande.

Samverkan som inträffar när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållandet av hamntjänster till och från fartyget.

Utredningen noterar den språkliga ändringen i direktivtexten men finner inte med anledning härav skäl att föreslå någon ändring i den svenska gällande lagstiftningen på området.

Artikel 3.1 tredje stycket, som inte har någon motsvarighet i direktiv 95/21/EG, anger vidare följande.

Om en medlemsstat inspekterar ett fartyg som finns i vatten inom dess jurisdiktion, men inte i en hamn, ska det betraktas som en inspektion i enlighet med detta direktiv.

Denna bestämmelse kan inte anses ha någon materiell betydelse utan får främst anses vara av statistisk betydelse.

#### *Undantag för bl.a. statsfartyg*

Artikel 3.4 i direktivet undantar från hamnstatskontroll fiskefartyg, örlogsfartyg, räddningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt (s.k. statsfartyg) och fritidsbåtar som inte används i handelssjöfart.

Av 1 kap. 1 § första stycket sista meningen fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) framgår att lagen inte ska tillämpas om det inte följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Utländska örlogsfartyg, innefattande trupptransportfartyg, och andra statsfartyg anses ha immunitet i hamnstatskontrollsammanhang. Eftersom ett antal andra fartygstyper enligt direktivet ska undantas från hamnstatskontroll, anser utredningen att undantaget i svensk lagstiftning bör motsvara direktivets undantag även om det kan sägas bli övertydligt.

En bestämmelse om att inspektion inte ska ske av utländska statsfartyg ska därför införas i FSL.

#### *Övrigt*

Övriga nya delar i direktivet jämfört med det tidigare direktivet (artikel 3.1 andra, fjärde, femte och sjätte styckena) påverkar inte Sverige eller svensk rätt.

### 3.6 Inspektion m.m. (artiklarna 4–15, 17–18 och 21–22)

#### 3.6.1 Inspektionsbefogenheter – artikel 4

**Utredningens bedömning:** Artikel 4 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 4.1–2 i direktivet anger regler om inspektionsbefogenheter.

Artikel 4.1, som inte har någon motsvarighet i det tidigare direktivet, stadgar att

--- medlemsstaterna ska vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att lagligen kunna utföra de inspektioner i detta direktiv ombord på utländska fartyg i enlighet med internationell rätt.

I 5 kap. 9, 17, 18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) finns bestämmelser om att tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion (9 §), verkställande av tillsynsförrättningar (17–18 §§) samt skyldigheter för redare att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och upplysningar som den behöver vid tillsynsförrättningarna (20 §). Sammantaget finns enligt utredningens mening således tillräckliga bestämmelser för att motsvara ovannämnda bestämmelser i direktivet. Något skäl till annan reglering i lag eller förordning föreligger inte.

Artikel 4.2 har i stort sett en motsvarighet i artikel 4 (inspektionsmyndighet) i det tidigare direktivet med framför allt det tillägget att det numera ställs krav på *tillgänglighet* för inspektörerna.

Härvid ställs således krav på att inspektörerna ska vara tillgängliga för att kunna utföra inspektioner, vilket kan leda till kompletterande rutiner hos Transportstyrelsen för att kunna utföra inspektioner även nattetid och på övrig obekväm arbetstid. Det kan vidare ställas krav på transportmöjligheter för att kunna utföra motsvarande inspektioner inte bara i hamn utan även på en ankarplats.

Vidare har det i artikel 4.2 betonats att myndigheterna ska ”tilldelas erforderligt antal anställda, i synnerhet kvalificerade inspektörer...”.

Nämnda artikel ställer således krav på att Transportstyrelsen upprätthåller en hög kompetensnivå på sina hamnstatskontrollinspektörer (s.k. PSC<sup>3</sup>-inspektörer).

Artikeln ska i detta sammanhang läsas tillsammans med artikel 22 avseende inspektörernas kvalifikationer (se avsnitt 3.6.16).

Enligt utredningens mening föranleder dessa tillägg i artikel 4, jämfört med det tidigare direktivet, inte någon författningsändring.

Vad som anförts ovan kan i stället innefattas av de utökade bemyndigande som Transportstyrelsen erhåller enligt avsnitt 3.4.1.

### 3.6.2 Inspektionssystem och årlig inspektionsplikt – artikel 5

**Utredningens bedömning:** Artikel 5 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

I artikel 5 i det tidigare direktivet, 95/21/EG, återfinns regler om *Inspektionsmyndighetens åligganden* varav framgår regler om

- det sammanlagda antalet inspektioner som behörig myndighet ska genomföra (motsvarande minst 25 % av årsgenomsnittet för de antal individuella fartyg som anlöpt dess hamnar),
- närmare bestämmelser om inspektionen med utgångspunkt i fartygets prioritetsfaktor i informationssystemet Sirenac,
- regler om när inspektion av fartyg ska undvikas, bl.a. avseende fartyg som under de sex närmaste månaderna har inspekterats av en annan medlemsstat och inga brister rapporterats sedan föregående inspektion,
- speciella regler avseende verksamhetskontroller, samt
- krav på samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen om att utarbeta ett system som på ett effektivare sätt identifierar undermåliga fartyg.

Författningsregleringen i svensk rätt med anledning av det tidigare direktivet har inte speglat nämnda bestämmelser i detalj, utan tillsynen har genomförts med stöd av de lagrum och föreskrifter som redogörs för ovan i avsnitt 3.4.1.

---

<sup>3</sup> PSC= Port State Control.



I det nya direktivet har ovan nämnda artikel 5 tagits bort. I stället har införts en rad nya artiklar om villkoren för och omständigheterna kring inspektionerna, samt innehållet i dessa inspektioner. Nedan i detta kapitel och i de följande kapitlen (3.6.3–3.6.11) anges närmare vad dessa nya artiklar innehåller. Artikel 5 i det nya direktivet avser regler om *inspektionssystem och årlig inspektionsplikt* och har följande lydelse.

1. Medlemsstaterna ska utföra inspektioner i enlighet med de urvalsregler som anges i artikel 12 och bestämmelserna i bilaga I.
2. För att fullgöra sin årliga inspektionsplikt ska varje medlemsstat a) inspektera alla fartyg av prioritet I enligt artikel 12 a som anlöper dess hamnar och ankarplatser, b) årligen genomföra ett totalt antal inspektioner av fartyg av prioritet I och prioritet II enligt artikel 12 a och b som motsvarar minst dess andel av det totala antal inspektioner som ska genomföras årligen i gemenskapen och i Paris MOU-regionen. Varje medlemsstats inspektionsandel ska grunda sig på det antal enskilda fartyg som anlöper den berörda medlemsstatens hamnar i förhållande till det totala antalet enskilda fartyg som anlöper hamnar i varje stat inom gemenskapen och i Paris MOU-regionen.
3. För att beräkna hur stor andel av det totala antalet inspektioner som ska genomföras årligen i gemenskapen och i Paris MOU-regionen och som anges i punkt 2 b, ska inte fartyg på ankarplats räknas, såvida inte den berörda medlemsstaten förskrivit något annat.

#### *Utredningens överväganden*

Som ovan nämnts har det i det nya direktivet, jämfört med direktiv 95/21/EG, tillkommit en rad artiklar som stadgar vad de specifika inspektionerna ska innehålla, samt förutsättningarna för att genomföra dessa inspektioner.

Utredningen kan därmed konstatera att regleringen angående tillsyn i det nya direktivet, jämfört med tidigare bestämmelser, är betydligt mer detaljerad.

Frågan är därefter om detta medför något ytterligare krav på lagreglering i svensk rätt.

Oaktat tillkomsten av ett antal bestämmelser torde, enligt utredningens mening – med vissa undantag – huvuddelen av bestämmelserna kunna omfattas av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

Artikel 5 ovan reglerar specifikt hur många fartyg som ska inspekteras per år och innebär en annan ordning än tidigare (jfr artikel 12 nedan).

I dessa delar innebär de nya bestämmelserna att nya rutiner måste tas fram av Transportstyrelsen för hur vilka fartyg som faller under de olika prioritetsklasserna ska identifieras.

Det ovan anförda medför dock inte enligt utredningen att det föreligger skäl att föreslå någon författningsändring på området.

### 3.6.3 Närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten – artikel 6

**Utredningens bedömning:** Artikel 6 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 6 i det nya direktivet avser regler om *närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten* och har följande lydelse.

En medlemsstat som underlåter att utföra de inspektioner som krävs enligt artikel 5.2 a, fullgör sin plikt i enlighet med den bestämmelsen, om sådana underlåtna inspektioner inte överstiger

a) 5 % av det totala antalet fartyg av prioritet I med hög riskprofil som anlöper dess hamnar och ankarplatser,

b) 10 % av det totala antalet andra fartyg av prioritet I utan hög riskprofil som anlöper dess hamnar och ankarplatser.

Utan hinder av procenttalen i a och b ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i gemenskapen.

Utan hinder av procenttalen i a och b, för fartyg av prioritet I som anlöper ankarplatser ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg med hög riskprofil som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i gemenskapen.

Angående utredningens bedömning se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.4 Villkor som medger en balanserad fördelning av inspektioner inom gemenskapen – artikel 7

**Utredningens bedömning:** Artikel 7 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 7 i det nya direktivet avser regler om *villkor som medger en balanserad fördelning av inspektioner inom gemenskapen* och har följande lydelse.

1. En medlemsstat, i vilken det totala antalet besök av fartyg av prioritet I överstiger den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b, ska anses fullgöra sin plikt om antalet inspektioner av fartyg av prioritet I som utförs av den medlemsstaten minst motsvarar en sådan inspektionsandel och om den medlemsstaten inte underlåter att inspektera mer än 30 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser.
2. En medlemsstat, i vilken det totala antalet besök av fartyg av prioritet I och prioritet II understiger den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b, ska anses fullgöra sin plikt om den medlemsstaten utför det antal inspektioner av fartyg av prioritet I som krävs enligt artikel 5.2 a och inspektioner av minst 85 % av det totala antalet fartyg av prioritet II som anlöper dess hamnar och ankarplatser.
3. Kommissionen ska vid sin översyn enligt artikel 35 särskilt undersöka denna artikels inverkan på inspektionsplikten, med beaktande av den sakkunskap och erfarenhet som vunnits i gemenskapen och enligt Paris MOU. Översynen ska beakta målsättningen att inspektera alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och ankarplatser. När så är lämpligt ska kommissionen föreslå ytterligare åtgärder i syfte att förbättra effektiviteten i det inspektionssystem som tillämpas i gemenskapen och, vid behov, en ny översyn av denna artikels inverkan vid en senare tidpunkt.

Angående utredningens bedömning se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.5 Uppskjutande av inspektioner och exceptionella omständigheter – artikel 8

**Utredningens bedömning:** Artikel 8 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 8 i det nya direktivet avser regler om *uppskjutande av inspektioner och exceptionella omständigheter* och har följande lydelse.

1. En medlemsstat får besluta att uppskjuta inspektionen av ett fartyg av prioritet I i följande fall:

- a) Om inspektionen kan utföras vid fartygets nästa besök i samma medlemsstat, förutsatt att fartyget under mellantiden inte anlöper någon annan hamn i gemenskapen eller i Paris MOU-regionen och uppskjutandet inte varar längre än 15 dagar.
- b) Om inspektionen kan utföras i en annan anlöpshamn inom gemenskapen eller i Paris MOU-regionen inom 15 dagar, förutsatt att den stat där en sådan anlöpshamn är belägen har samtyckt till inspektionen i förväg.

Om en inspektion skjuts upp i enlighet med punkt a eller b och registreras i inspektionsdatabasen, ska en utebliven inspektion inte räknas som en utebliven inspektion för de medlemsstater som sköt upp den.

När en inspektion av ett fartyg av prioritet I inte genomförs, ska det berörda fartyget dock inte undantas från inspektion nästa gång det anlöper en hamn i gemenskapen, i enlighet med detta direktiv.

2. Om en inspektion av operativa skäl inte genomförs av ett fartyg av prioritet I ska det inte räknas som en utebliven inspektion, förutsatt att skälet till att inspektionen uteblev registreras i inspektionsdatabasen och någon av följande exceptionella omständigheter föreligger:

- a) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön.
- b) När fartygsbesöket äger rum enbart nattetid. I detta fall ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att se till att fartyg som regelbundet anlöper nattetid kan bli inspekterade på lämpligt sätt.

3. Om inspektion av ett fartyg vid ankarplats inte utförs, ska detta inte räknas som en utebliven inspektion i följande fall:

- a) När fartyget inspekteras i en annan hamn eller vid en annan ankarplats i gemenskapen eller i Paris MOU-regionen i enlighet med bilaga I inom 15 dagar.

b) När fartygsbesöket äger rum enbart nattetid eller besöket är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt, förutsatt att skälet till den uteblivna inspektionen registreras i inspektionsdatabasen.

c) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön, förutsatt att skälet till den uteblivna inspektionen registreras i inspektionsdatabasen.

4. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på bestämmelserna för genomförande av denna artikel ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 31.3.

Angående utredningens bedömning se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.6 Ankomstanmälan – artikel 9

**Utredningens bedömning:** Artikel 9 föranleder inte ändring i lag eller förordning.

Artikel 9 i det nya direktivet avser regler om *ankomstanmälan* och har följande lydelse.

1. När ett fartyg som i enlighet med artikel 14 kan bli föremål för utökad inspektion är på väg till en hamn eller ankarplats i en medlemsstat ska den driftsansvarige, agenten eller befälhavaren anmäla dess ankomst i enlighet med bestämmelserna i bilaga III.

2. Vid mottagandet av den anmälan som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informations-system för sjötrafik i gemenskapen<sup>4</sup> har tagits emot, ska hamnmyndigheten eller -organet, eller den myndighet eller det organ som utsetts för detta ändamål, vidarebefordra informationen till den behöriga myndigheten.

3. All kommunikation som föreskrivs i denna artikel ska om möjligt ske i elektronisk form.

4. De rutiner och format som medlemsstaterna utarbetar för genomförandet av bilaga III till detta direktiv ska överensstämma med de relevanta bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG om fartygsanmälningar.

---

<sup>4</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

Av 7 kap. 6 § 6 fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) framgår följande angående *anmälningskyldighet*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om...6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,...

Av förarbetena till lagen (prop. 2002/03:109 avsnitt 5.2.2.3 – jfr även Ds 2002:39 avsnitt 4.2.2) framgår bl.a. följande.

Det föreskrivs --- att den som är ansvarig för fartygstransporten eller fartygets befälhavare skall lämna alla uppgifter som anges i avsnitt B i bilaga V (bl.a. namn, flaggstat och dödvikt) till medlemsstatens behöriga myndighet i varje hamn som anlöps efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen. Detta innebär ett åliggande för enskild och måste därför ha stöd i lag. --- Det bör därför införas en ny bestämmelse i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen i vilken regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra sin tillsyn. På grund av uppgifternas detaljerade karaktär är det inte lämpligt att i lag precisera eller referera till vilka uppgifter som skall lämnas.

Till nämnda bestämmelse i FSL finns även knutet en straffsanktion enligt 8 kap. 2 § 10 FSL.

I 9 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet finns en bestämmelse om anmälningskrav varav framgår följande.

Befälhavaren eller den som är ansvarig för fartygstransporten enligt 5 § ska lämna de uppgifter som anges i avsnitt 3 i bilaga 2. Uppgifterna ska lämnas till FRS. Uppgifterna ska ha inkommit senast tre dagar före den beräknade ankomsttiden till anlöpshamnen eller innan fartyget lämnar föregående hamn om resan väntas ta mindre än tre dagar. Fartyg som inte anmäls enligt första stycket ska hållas tillgängliga för en utökad inspektion i anlöpshamnen.

I föreskrifterna har dock inte, som tidigare påpekats, åberopats bemyndigandet i 6 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (jfr avsnitt 3.4.1 ovan).

Angående det i artikel 9.1 angivna åliggandet mot enskild, avseende krav på anmälan av fartyg, finner utredningen att ovan nämnda befintliga svenska författningar även får anses innefatta de genom det nya hamnstatskontrolldirektivet tillkommande kraven.

Mot bakgrund härav föreslås därför inte någon författningsändring i denna del.

För frågan om eventuella ytterligare ansvars-/sanktionsbestämmelser se vidare avsnitt 3.14.

### 3.6.7 Fartygens riskprofil – artikel 10

**Utredningens bedömning:** Artikel 10 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 10 i det nya direktivet avser regler om *fartygens riskprofil* och har följande lydelse.

1. Alla fartyg som anlöper en hamn eller en ankarplats i en medlemsstat ska i inspektionsdatabasen tilldelas en riskprofil som bestämmer deras respektive inspektionsprioritet, tidsintervallet mellan inspektionerna och inspektionernas omfattning.

2. Ett fartygs riskprofil ska bestämmas genom en kombination av generiska och historiska riskparametrar enligt följande:

a) Generiska parametrar

Generiska parametrar ska grunda sig på typ, ålder, flagg, berörda erkända organisationer och företagets prestationsnivå i enlighet med bilaga I del I.1 och bilaga II.

b) Historiska parametrar

Historiska parametrar ska grunda sig på antalet brister och kvarhållanden under en viss period i enlighet med bilaga I del I.2 och bilaga II.

3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på bestämmelserna för genomförande av denna artikel framför allt vad avser a) flaggstatskriterierna, b) kriterierna för företagets prestationsnivå ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 31.3 och med utgångspunkt i sakkunskap från Paris MOU.

Kommissionen är ansvarig för förvaltandet och uppdateringen av inspektionsdatabasen.

Angående utredningens bedömning se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.8 Inspektionernas frekvens – artikel 11

**Utredningens bedömning:** Artikel 11 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 11 i det nya direktivet avser regler om *inspektionernas frekvens* och har följande lydelse.

Fartyg som anlöper hamnar eller ankarplatser inom gemenskapen ska underkastas periodiska inspektioner eller tilläggsinspektioner enligt följande:

a) Periodiska inspektioner av fartyg ska utföras med i förväg bestämda intervall beroende på deras riskprofil i enlighet med bilaga I del I. Intervallet mellan periodiska fartygsinspektioner ska öka när risken minskar. För högriskfartyg ska detta intervall inte överskrida sex månader.

b) Fartyg ska underkastas tilläggsinspektioner oavsett tidsintervallet efter den senaste periodiska inspektionen enligt följande:

— Den behöriga myndigheten ska se till att inspektera fartyg för vilka faktorer av högsta prioritet föreligger enligt bilaga I del II.2 a.

— Fartyg för vilka oförutsedda faktorer enligt bilaga I del II.2 b föreligger får inspekteras. Beslut att utföra en sådan tilläggsinspektion överläts åt den behöriga myndighetens sakkunniga bedömning.

Genom artikel 11 slås fast vilka fartyg som ska inspekteras och vilka fartyg som får inspekteras.

Angående utredningens bedömning se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.9 Val av fartyg för inspektion – artikel 12

**Utredningens bedömning:** Artikel 12 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 12 i det nya direktivet avser regler om *val av fartyg för inspektion* och har följande lydelse.

Den behöriga myndigheten ska se till att fartyg väljs ut för inspektion på grundval av deras riskprofil enligt beskrivningen i bilaga I del I och när faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer uppstår i enlighet med bilaga I del II.2 A och 2 B.



När det gäller inspektion av fartyg

- a) ska den behöriga myndigheten välja ut de fartyg som ska underkastas en obligatorisk inspektion och som betecknas som fartyg av prioritet I i enlighet med de urvalsregler som anges i bilaga I del II.3 A,
- b) får den behöriga myndigheten välja ut de fartyg för inspektion som betecknas fartyg av prioritet II i enlighet med bilaga I del II.3 B.

Artikel 12 ska läsas tillsammans med artikel 5 ovan.

Angående utredningens bedömning se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.10 Inledande och mer ingående inspektioner – artikel 13

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen har redan i dag, enligt 7 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364), möjlighet att besluta om tillsynsförrättningar.

En bestämmelse som tydliggör i vilken form en inspektion kan göras tas dock in i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (jfr avsnitt 3.6.11).

I samma bestämmelse sker en direkt hänvisning till definitionerna av begreppen inledande respektive mer ingående inspektion i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Artikel 13 föranleder inte någon ändring av lag eller förordning i övrigt.

I artikel 2 i det nya hamnstatskontrolldirektivet definieras *inledande respektive mer ingående inspektion* enligt följande.

**Inledande inspektion:** en inspektörs besök ombord på ett fartyg för att kontrollera att de krav som följer av tillämpliga konventioner och förordningar är uppfyllda, åtminstone inbegripet de kontroller som anges i artikel 13.1.

**Mer ingående inspektion:** en inspektion genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning under de omständigheter som närmare anges i artikel 13.3 helt eller, om detta är lämpligare, delvis görs till föremål för en undersökning av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de driftsanvisningar som gäller ombord.

Artikel 13 i det nya direktivet avser regler om inledande och mer ingående inspektioner och har sin motsvarighet i artikel 6 – *Inspektionsmetoder* – i det tidigare direktivet.

I det sistnämnda direktivet anges att behörig myndighet ska säkerställa att inspektören

- kontrollerar vissa certifikat och dokument, och
- förvissas sig om fartygets allmänna skick, däribland maskinutrymme och bostäder inklusive hygieniska förhållanden.

I artikel 13 anges numera i stället följande

Medlemsstaterna ska se till att fartyg som väljs ut för inspektion i enlighet med artikel 12 underkastas en inledande inspektion eller en mer ingående inspektion enligt följande:

1. Den behöriga myndigheten ska vid varje inledande inspektion säkerställa att inspektören åtminstone

a) kontrollerar de i bilaga IV förtecknade certifikat och dokument som ska bevaras ombord enligt gemenskapens sjöfartslagstiftning och konventioner om sjösäkerhet och sjöfartsskydd,

b) kontrollerar, i förekommande fall, om de brister som en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU har upptäckt vid en tidigare inspektion har åtgärdats,

c) förvissas sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, däribland i maskinutrymme och i bostäder.

2. Om de brister som ska åtgärdas i nästa anlöpshamn har registrerats i inspektionsdatabasen efter en sådan inspektion som avses i punkt 1, får den behöriga myndigheten i denna hamn besluta att inte genomföra de kontroller som avses i punkt 1 a och c.

Det övriga innehållet i artikeln (13.3) överstämmer med artikel 6.3 i det tidigare direktivet. I denna del anges följande.

3. En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller verksamheten ombord efterlevs, ska göras när det efter en sådan inspektion som avses i punkt 1 finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i en konvention.

*Otvetydiga skäl* ska anses föreligga när en inspektör finner omständigheter som han sakkunnigt bedömer utgöra skäl för en mer ingående inspektion av fartyget, dess utrustning eller besättning.

Exempel på otvetydiga skäl finns i bilaga V.

På sätt som anförts ovan i avsnitt 3.4.1 begränsas tillsynen av utländska fartyg i detta sammanhang (hamnstatskontroll) till kontroll av fartygets certifikat enligt 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen (2003:438, FSL). Både i det tidigare och nya direktivet anges dock att det utöver denna kontroll även ska göras en inspektion om "fartygets allmänna skick" (jfr artikel 13.1c). Dessutom anges i det nya direktivet i artikel 13.1 b) att ytterligare en kontroll av brister funna vid tidigare inspektion ska göras.

I 7 kap. 6 § 1 FSL finns i dag regler där det stadgas att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar och tillsynsböcker.

Enligt utredningens mening kan de utredningskrav som tillkommit i artikel 13 också omfattas av det utökade bemyndigande som utredningen föreslår att Transportstyrelsen ska ges enligt avsnitt 3.4.1. Genom en komplettering i Transportstyrelsens föreskrifter kan eventuella otydligheter på området undvikas.

Som stöd för Transportstyrelsens arbete föreslår utredningen dock att en bestämmelse tas in i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) som tydliggör i vilken form en inspektion kan göras samt en direkt hänvisning till definitionerna av begreppen *inledande* respektive *mer ingående inspektion* i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Utredningen föreslår inte någon ytterligare ändring i lag eller förordning i denna del.

### 3.6.11 Utökad inspektion – artikel 14

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen har redan i dag, enligt 7 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364), möjlighet att besluta om tillsynsförrättningar.

En bestämmelse som tydliggör i vilken form en inspektion kan göras tas dock in i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (jfr avsnitt 3.6.10).

I samma bestämmelse sker en direkt hänvisning till definitionen av begreppet utökad inspektion i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Artikel 14 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning i övrigt.

I artikel 2.13 i det nya hamnstatskontrolldirektivet definieras *utökad inspektion* enligt följande.

En inspektion som minst omfattar de punkter som anges i bilaga VII; en utökad inspektion kan inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med artikel 13.3.

Artikel 14 i det nya direktivet anger vilka fartyg som kan bli föremål för utökad inspektion. Regler om obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg har i det tidigare direktivet funnits i artikel 7.

Artikel 14 har följande innehåll.

1. Fartyg i någon av följande kategorier kan bli föremål för en utökad inspektion i enlighet med bilaga I del II.3 A och 3 B:

– Fartyg med hög riskprofil.

– Passagerarfartyg, olje-, gas-, kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är över 12 år.

– Fartyg med hög riskprofil eller passagerarfartyg, olje-, gas-, kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är över 12 år då faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer föreligger.

— Fartyg som ska inspekteras på nytt efter ett tillträdesförbud som utfärdats i enlighet med artikel 16.

2. Fartygets driftsansvarige eller befälhavare ska se till att myndigheten får tillräckligt med tid på sig för att utföra den utökade inspektionen. Fartyget ska stanna i hamnen tills inspektionen är genomförd, vilket dock inte ska påverka tillämpningen av kontrollåtgärder som är nödvändiga av säkerhetsskäl.

3. När den behöriga myndigheten får en förhandsanmälan från ett fartyg som kan bli föremål för en periodisk utökad inspektion, ska myndigheten meddela fartyget om en utökad inspektion inte kommer att äga rum.

4. Den utökade inspektionens omfattning, däribland de riskområden som ska ingå, anges i bilaga VII. Kommissionen ska i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 besluta om åtgärder för genomförande av bilaga VII.

I 7 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) finns i dag regler där det stadgas att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar och tillsynsböcker.

Möjligheten att göra en utökad inspektion bör bli föremål för Transportstyrelsens föreskrifter efter det i avsnitt 3.4.1 utökade bemyndigandet (se vidare avsnitt 3.6.2).

Som stöd för Transportstyrelsens arbete föreslår utredningen dock att en bestämmelse tas in i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) som tydliggör i vilken form en inspektion kan göras samt en direkt hänvisning till definitionen av begreppet *utökad inspektion* i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Artikel 14.2: Denna del av artikeln innehåller en skyldighet för fartygets driftsansvarige eller befälhavare att se till att myndigheten får tillräckligt med tid på sig för att utföra den utökade inspektionen.

Av 5 kap. 20 § första och andra styckena FSL framgår regler om skyldigheter för redare m.fl. av vilken framgår följande.

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

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

Skyldigheten enligt andra stycket ovan omfattar således ”det bistånd som [tillsynsmyndigheten] behöver”.

Enligt utredningens mening omfattas även de numera i det nya hamnstatskontrolldirektivet preciserade tidskraven i nämnda bestämmelse i FSL.

Något skäl för att införa en specifik reglering i lag eller förordning i denna del föreligger enligt utredningens mening inte.

### 3.6.12 Riktlinjer och förfaranden för sjösäkerhet och sjöfartsskydd – artikel 15

<b>Utredningens bedömning:</b> Artikel 15 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.
---

Artikel 15 i det nya direktivet anger regler avseende *riktlinjer och förfaranden för sjösäkerhet och sjöfartsskydd*.

Artikeln som inte har någon motsvarighet i det tidigare direktivet har följande innehåll.

1. Medlemsstaterna ska se till att deras inspektörer följer förfarandena och riktlinjerna i bilaga VI.

2. När det gäller säkerhetskontroller ska medlemsstaterna tillämpa de relevanta förfaranden som anges i bilaga VI till detta direktiv på alla fartyg som avses i artikel 3.1–3.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 och som anlöper deras hamnar och ankarplatser, såvida de inte är flaggade i den hamnstat där inspektionen sker.

3. Bestämmelserna om utökade inspektioner i artikel 14 i detta direktiv ska tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg enligt artikel 2 a och b i direktiv 1999/35/EG. När ett fartyg har besiktigats enligt artiklarna 6 och 8 i direktiv 1999/35/EG av en värdestat som inte är fartygets flaggstat, ska sådan specifik besiktning i förekommande fall registreras som en mer ingående inspektion eller en utökad inspektion i inspektionsdatabasen och beaktas med avseende på artiklarna 10, 11 och 12 i detta direktiv för att beräkna varje medlemsstats fullgörande av inspektionsplikten, i den mån alla punkter som avses i bilaga VII till detta direktiv är medtagna. Utan att det påverkar ett hinder av ett ro-ro-passagerarfartygs eller ett höghastighetspassagerarfartygs användning som beslutats i enlighet med artikel 10 i direktiv 1999/35/EG, ska bestämmelserna i detta direktiv om åtgärdande av brister, kvarhållande och tillträdesförbud, samt uppföljning av inspektioner, kvarhållanden och tillträdesförbud tillämpas i förekommande fall.

4. Vid behov får kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 anta regler för ett harmoniserat genomförande av punkterna 1 och 2 i denna artikel.

Artikeln ställer bl.a. krav på att inspektörer följer vissa riktlinjer. Det finns således ett behov för Transportstyrelsen att genom en ändring av sina föreskrifter om tillsyn eller på annat sätt i sitt tillsynsarbete besluta att riktlinjerna ska följas.

Angående de i artikel 15.3 angivna bestämmelserna finns motsvarande regler i 5 kap. 11–13 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) om värdestatskontroll.

Avseende utredningens bedömning i övrigt se avsnitt 3.6.2.

### 3.6.13 Rapport till befälhavaren om inspektion – artikel 17

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Artikel 17 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.</p>
--

Artikel 17 i det nya direktivet anger regler avseende *rapport till befälhavaren om inspektion*.

Artikel 8 har sin direkta motsvarighet i artikel 8 i det tidigare direktivet.

Artikel 8 omfattas av det föreslagna allmänna bemyndigandet till Transportstyrelsen som anförts ovan (jfr avsnitt 3.6.2) och föranleder inte någon ytterligare författningsändring.

### 3.6.14 Klagomål – artikel 18

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse införs i fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438) där Transportstyrelsen åläggs att göra en skyndsamt inledande bedömning av alla klagomål beträffande fartygets säkerhet m.m. för att avgöra om klagomålet är skäligt eller inte.

I bestämmelsen tas även in en definition av begreppet klagomål i detta sammanhang.

Övriga delar av artikeln föranleder inte någon ändring i lag eller förordning, då gällande bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223) och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) bedöms vara tillämplbara i sammanhanget.

Artikel 18 i det nya hamnstatskontrolldirektivet innehåller regler avseende *klagomål* och har följande innehåll.

Alla klagomål ska bli föremål för en omedelbar inledande bedömning av den behöriga myndigheten. Denna bedömning ska avgöra om klagomålet är skäligt.

Om så är fallet ska den behöriga myndigheten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att behandla klagomålet, och särskilt se till att alla personer som är direkt berörda av det klagomålet har möjlighet att delge sina synpunkter.

Om den behöriga myndigheten finner ett klagomål uppenbart ogrundat ska myndigheten informera klaganden om sitt beslut och skälen för detta.

Klagandens identitet får inte lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare. Inspektören ska se till att alla samtal med besättningsmedlemmar sker under iakttagande av konfidentialitet.

Medlemsstaterna ska informera flaggstatens administration om klagomål som inte är uppenbart ogrundade och om hur klagomålen har följts upp; i lämpliga fall ska en kopia av meddelandet lämnas till Internationella arbetsorganisationen (ILO).

### a) Begreppet klagomål

I artikel 2 i det nya hamnstatsdirektivet definieras begreppet ”klagomål” enligt följande.

Information eller rapport från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förorening.

Det nya hamnstatskontrolldirektivets begrepp ”klagomål” förekommer inte på motsvarande sätt inom svensk rätt.

När en handling inkommit till en myndighet registreras den i ett diarium och förses med ett diarienummer och eventuellt annan beteckning, som även åsätts övriga handlingar i ärendet. I diariet görs sedan anteckningar om ärendets fortsatta gång.

Regler om registrering av allmänna handlingar finns i 5 kap. 1–4 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL).

Förvaltningslagen (1986:223, FL) gäller i princip bara vid handläggning av ”ärenden”.

Reglerna om ”service och samverkan” (4–6 §§ FL) har dock en vidare tillämpning. Det gäller också ”annan förvaltningsverksamhet”.

Av 4 § FL framgår bl.a. att varje myndighet ska lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. – Där anges vidare att hjälpen ska lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.

Lagens förarbeten (prop. 1971:30 s. 315 jfr med SOU 1983:73 s. 69, 72, 74 och 76) innehåller inte någon uttrycklig definition av ärendebegreppet. Det ligger i lagstiftarens sätt att resonera att man med handläggning av ärenden syftar på myndigheternas beslutande verksamhet. Så som lagen är uppbyggd framstår det också som naturligt att till ”ärenden” hänföra främst sådana mellanhavanden med enskilda som mynnar ut i någon form av beslut från myndighetens sida. Även lagens inriktning på att värna om den enskildes rättsäkerhet talar för ett sådant synsätt. Det är emellertid tydligt att gränsen mellan vad som är ärenden och vad som är annan förvaltningsverksamhet är i viss mån flytande (Trygve Hellners/Bo Malmqvist: *Förvaltningslagen en kommentar*, andra uppl., 2007, s. 36 ff.).



I EG-direktiv som omfattar bestämmelser om sjöfart m.m. förekommer begreppet klagomål vid ett fåtal tillfällen.

I bilaga III till rådets direktiv 95/21/EG anges som exempel på ”uppenbara skäl” för en mer ingående inspektion bl.a. en bestämmelse (p. 3) med följande innehåll.

Rapport eller klagomål från befälhavare, ombordanställd eller annan person eller organisation som berörs av fartygets funktionsduglighet, boende- och arbetsförhållanden eller åtgärder mot vattenförorening, om medlemsstaten inte anser rapporten eller klagomålet helt utan grund.

Identiteten på den person som framför rapporten eller klagomålet får inte lämnas ut till fartygets befälhavare eller ägare.

I bilaga I till kommissionens direktiv 98/42/EG anges avseende fartyg som ska prioriteras för inspektion en bestämmelse med samma innehåll som den ovan nämnda.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar (artikel 2 d) definieras begreppet *klagomål* enligt följande.

Varje upplysning eller rapport som har lämnats av en besättningsmedlem, en yrkesorganisation, sammanslutning, fackförening, eller, i allmänhet, av någon annan person som har intresse av fartygets säkerhet, särskilt säkerhets- och hälsoriskerna för besättningen.

Av artikel 3 i nämnda direktiv framgår bl.a. att

...om en medlemsstat, --- mottar ett klagomål som den inte anser vara uppenbart ogrundat eller innehar bevis på att fartyget inte uppfyller de krav som anges i direktiv 1999/63/EG skall den utarbeta en rapport som den ställer till regeringen i den stat i vilken fartyget är registrerat och skall, när en inspektion är gjord enligt artikel 4 ger erforderliga bevis, vidta åtgärder som är nödvändiga för att rätta till sådana förhållanden ombord som innebär en uppenbar fara för sjömännens säkerhet eller hälsa.

Identiteten på den person från vilken klagomålet härrör skall inte avslöjas varken för befälhavaren eller det berörda fartygets ägare.

Mot bakgrund härav har en bestämmelse förts in i 10 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF) avseende en vilotid för sjömän. Paragrafen har följande lydelse.

Om Transportstyrelsen mottar ett klagomål som gäller efterlevnaden av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ombord på ett utländskt fartyg som anlöpt svensk hamn skall styrelsen, om inte klagomålet är uppenbart ogrundat, sända en rapport till den stat där fartyget är registrerat. Detsamma gäller om Transportstyrelsen har bevis för att samma lag inte efterlevs ombord på fartyget.

Vidare finns i sista meningen i paragrafen en hänvisning till 7 kap. 43 § sekretesslagen (1980:100) angående en anmälan eller annan utsaga av enskild.

Även rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 ställer upp bestämmelser om rutiner för *klagomål ombord* angående bl.a. behandling av klagomål från sjömän över påstådd överträdelse av kraven i konventionen.

#### *Utredningens överväganden i denna del*

Enligt det nya hamnstatskontrolldirektivets definition av begreppet klagomål (artikel 2) ska saken/föremålet för klagomålet begränsas till följande områden.

--- fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förorening.

I definitionen (artikel 2) talas det vidare, angående vem eller vilka subjekt som ska ha rätt att framgöra klagomålet, om "person eller organisation som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet" m.m.

Någon närmare information om subjekten har dock inte framkommit i texten.

Artikel 18 i det nya hamnstatskontrolldirektivet torde avse bestämmelser om hur i första hand klagomål från besättning på fartyg ska tas omhand.

Enligt definitionen (artikel 2) ska vidare klagomålet utgöra "information eller rapport från en person" m.m.

Enligt utredningen finns varken i artikel 2 eller 18 någon begränsning till att klagomålet i sig ska leda till ett beslut av myndigheten (jfr ovan vad som anförts om "ärende" i förvaltningslagen) utan även sådan lämnad information eller frågor som leder fram till en serviceåtgärd eller annan förvaltningsverksamhet hos myndigheten kan således anses utgöra ett klagomål.

För att tydliggöra vad som utgör klagomål i detta sammanhang bör en definition av begreppet tas in i fartygssäkerhetsförordningen.

Enligt utredningen får därmed med klagomål i detta sammanhang avses varje information eller rapport från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av

- a) fartygets säkerhet – inbegripet säkerhets- och hälsorisker som kan drabba besättningen,
- b) boende- och arbetsförhållanden ombord, eller
- c) förhindrande av förorening,

och som medför handläggning av ärenden, åtgärder om service eller samverkan, eller annan förvaltningsverksamhet enligt förvaltningslagen (1986:223).

## b) Bedömningen av klagomålen

I artikel 18 ovan anges att alla klagomål ska bli föremål för en ”omedelbar” inledande bedömning av den behöriga myndigheten. Denna bedömning ska avgöra om klagomålet är skäligt.

Enligt utredningen föreslås Transportstyrelsen utgöra behörig myndighet (se avsnitt 3.4.1).

Bestämmelser om hur snabbt ärenden m.m. ska hanteras av myndigheter framgår av förvaltningslagen.

Enligt 4 § FL ska frågor från enskilda besvaras så snart som möjligt.

I 7 § FL stadgas vidare följande.

Varje ärende där någon enskild är part skall handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts. Vid handläggningen skall myndigheten beakta möjligheten att själv inhämta upplysningar och yttranden från andra myndigheter, om sådana behövs.

Varje myndighet ska således hjälpa enskilda att ta tillvara sin rätt i angelägenheter inom myndighetens verksamhetsområde. Någon uttrycklig bestämmelse om utredningsansvarets fördelning mellan myndighet och enskild part finns inte i FL, men enligt allmänna förvaltningsrättsliga principer anses myndigheten ha ett ansvar för att dess ärenden blir tillräckligt utredda (jfr RÅ 2006 ref. 15).

Begränsningen innebär att varje myndighet får anpassa sin service till den aktuella arbets- och resurssituationen (jfr prop. 1985/86:80 s. 60 och JO 1997/98 s. 460).

Myndighet som fått en förfrågan måste lämna svar i någon form. Svaret får inte dröja längre än nödvändigt (se prop. 1985/86:80 s. 60 och Trygve Hellners/Bo Malmqvist: *Förvaltningslagen en kommentar, andra uppl.*, 2007, s. 79).

#### *Utredningens överväganden i denna del*

Utredningen uppmärksammar att lydelsen av hur snabbt ett klagomål inledningsvis, enligt artikel 18 i det nya hamnstatskontrolldirektivet, ska bedömas vara skäligt eller inte, skiljer sig åt i en jämförelse mellan den svenska versionen av direktivet; ”omedelbar inledande bedömning” och den engelska versionen; ”a rapid initial assessment” (och således inte ”immediate”). Utredningen finner med anledning härav det mer korrekt att i detta sammanhang använda sig av begreppet ”skyndsamt” bedömning.

De krav som genom artikeln ställs på Transportstyrelsen, dvs. att Transportstyrelsen i ett inledande skede skyndsamt ska bedöma om klagomålet är skäligt eller inte, kan enligt utredningens mening inte omfattas fullt ut av ovannämnda bestämmelser i svensk rätt.

En ny uttrycklig bestämmelse om detta får därför tas i fartygs-säkerhetsförordningen.

#### **c) Myndighetens åtgärder vid behandling av klagomål**

Enligt artikel 18 ska behörig myndighet, om klagomålet i ett inledande skede har bedömts som skäligt, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att behandla klagomålet och därigenom särskilt se till att alla personer som är direkt berörda av det klagomålet har möjlighet att delge sina synpunkter. Om den behöriga myndigheten finner ett klagomål uppenbart ogrundat ska myndigheten informera klaganden om sitt beslut och skälen för detta.

Enligt 16 § FL har en sökande, klagande eller annan part rätt att ta del av det som har tillförts ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Någon definition av begreppet part finns inte (jfr prop. 1971:30 del 2 s. 440–444, Trygve Hellners/Bo

Malmqvist: *Förvaltningslagen en kommentar, andra uppl.*, 2007, s. 32–36 och 172–182).

Av 17 § FL framgår att ett ärende inte får – med vissa i paragrafen angivna undantag – avgöras utan att den som är sökande, klagande eller annan part har underrättats om en uppgift som har tillförts ärendet genom någon annan än honom eller henne själv och han eller hon har fått tillfälle att yttra sig över den, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild.

Underrättelseskyldigheten i paragrafen gäller vidare med de begränsningar som följer av 10 kap. 3 § OSL. Personkretsen är densamma som vid partsinsyn enligt 16 § första stycket FL.

Kommuniceringsskyldigheten ovan har således vissa begränsningar.

I praxis har uttalats att uppgift som tillförts ärendet utan att sökanden beretts tillfälle att yttra sig över den borde ha kommunicerats med klaganden (RÅ 1976:119, RÅ 1992 ref. 20 och RÅ 1996 ref. 28).

I 20–21 §§ FL finns regler om motivering och underrättelse av beslut.

Om beslut har fattats av myndigheten är sedan frågan om, hur och av vem detta beslut får överklagas.

Enligt 22 § FL får ett beslut överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och beslutet kan överklagas.

Paragrafen ger endast allmän vägledning över vem som har rätt att överklaga ett överklagbart beslut. Den närmare innebörden i nämnda begrepp har behandlats i förarbeten och doktrin (se bl.a. prop. 1971:30 s. 396–399, Trygve Hellners/Bo Malmqvist: *Förvaltningslagen en kommentar, andra uppl.*, 2007, s. 257–290 och praxis angående saklegitimation och tredjemans inträde i förvaltningsprocessen.).

#### *Utredningens överväganden i denna del*

Sammantaget finner utredningen i denna del att förvaltningslagens bestämmelser ovan tillgodoser de krav som anges i artikel 18 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Skäl att föreslå någon författningsändring i denna del föreligger därför inte.

#### d) Anmälar skydd och sekretess

Artikel 18, fjärde stycket innehåller en sekretessbestämmelse där det anges att klagandens identitet inte får lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare, samt att inspektören ska se till att alla samtal med besättningsmedlemmar sker under iakttagande av konfidentialitet.

I såväl direktiv 95/21/EG som direktiv 1999/95/EG finns bestämmelser om att en anmälares identitet skall hemlighållas för fartygets befälhavare eller ägare.

Skydd för anmälare finns på flera ställen i OSL, bl.a. i 25 kap. 7 § avseende hälso- och sjukvården, 26 kap. 5 § avseende socialtjänsten och 28 kap. 3 § avseende Försäkringskassan. I dessa bestämmelser föreskrivs att sekretess gäller för anmälan eller annan utsaga av enskild om någons hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att fara uppkommer för att den som gjort anmälan eller avgivit utsagan eller någon honom närstående utsätts för våld eller annat allvarligt men om uppgiften röjs (s.k. rakt skaderekvisit).

I 28 kap. 14 § OSL föreskrivs att sekretess gäller hos myndighet, som har till särskild uppgift att verka för arbetarskydd, i ärende enligt lagstiftning om bl.a. arbetsskadeförsäkring (absolut sekretess).

I OSL finns vidare en bestämmelse – 29 kap. 11 § – som reglerar sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation, specifikt angående *sjöfart*. I paragrafen anges följande.

Sekretess gäller hos Transportstyrelsen vid tillsyn enligt 5 kap. fartygs-säkerhetslagen (2003:364) för uppgift i anmälan eller utsaga från en enskild, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Paragrafen har en motsvarighet i den tidigare gällande 7 kap. 43 § sekretesslagen (1980:100). Av förarbetena till sistnämnda lagstiftning (prop. 2001/02:108 s. 34 ff.) framgår bl.a. följande.

Paragrafen föreskriver ett rakt skaderekvisit, dvs. det råder en presumtion för offentlighet. Det raka skaderekvisitet innebär att skadebedömningen i huvudsak ska göras med utgångspunkt i själva uppgiften. Det innebär att frågan huruvida sekretess gäller eller inte i första hand inte behöver knytas till en skadebedömning i det

enskilda fallet. Avgörande är i stället om uppgiften som sådan är av den arten att ett utlämnande typiskt sett kan vara ägnat att medföra skada för det intresse som ska skyddas genom bestämmelsen. Om uppgiften är sådan att den genomsnittligt sett måste betraktas som harmlös, ska den normalt sett alltså falla utanför sekretessen. Skulle uppgiften å andra sidan vara av sådant slag att den lätt kan komma att missbrukas ska den i de flesta fall anses vara omfattad av sekretess (samma källa s. 36). De EG-direktiv som bestämmelserna bygger på avser att skydda identiteten på anmälaren i förhållande till fartygets befälhavare och ägare. Enligt förarbetena till paragrafen får det också typiskt sett antas föreligga risk att anmälaren kommer att lida men om dennes identitet röjs för fartygets befälhavare eller ägare. Utformningen av bestämmelsen innebär att inte bara namnet på anmälaren utan även själva innehållet i anmälan eller utsagan kan omfattas av sekretess, nämligen om uppgifterna på något sätt kan avslöja vem anmälaren är. Bestämmelsen medger också att förekomsten av en anmälan eller utsaga hålls helt hemlig, nämligen då blotta förekomsten av en anmälan skulle kunna avslöja vem som har gjort den. Om den som begär uppgift om vem som har lämnat en anmälan inte vill uppge ändamålet med sin förfrågan eller uppträder anonymt får redan detta anses visa att sådan risk är förenad med ett utlämnande att sekretess skall iaktas (samma källa s. 37).

Regeringen övervägde i detta sammanhang att denna bestämmelse om anmälskydd skulle utformas som en bestämmelse om absolut sekretess. Regeringen stannade dock för den bedömningen att förslaget inte innebar att fler uppgifter än nödvändigt i anmälan eller utsagan skulle sekretessbeläggas, samtidigt som anmälaren genom utformningen av bestämmelsen (ett rakt skaderekvisit) skulle ges ett erforderligt skydd i förhållande till fartygets befälhavare eller ägare.

Regeringen uppmärksammade vidare det faktum att sekretesskyddet enligt den föreslagna bestämmelsen ovan i vissa fall kan komma att stå i motsättning till bestämmelser om partsinsyn (jfr 10 kap. 3 § OSL).

Regeringen ansåg också att tillräckligt starka skäl att, avseende det nya hamnstatskontrolldirektivet, inskränka meddelarfriheten, dvs. rätten enligt 1 kap. 1 § tredje stycket tryckfrihetsordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att lämna uppgift i vilket ämne som helst för publicering i de medier som de båda

grundlagarna omfattar, med anledning av den ovan föreslagna sekretessbestämmelsen, inte fanns.

#### *Utredningens överväganden i denna del*

29 kap. 11 § OSL omfattar, enligt utredningens mening, även det krav på sekretess som ställs i artikel 18 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

För att tydliggöra att sekretessbestämmelsen även omfattar den nu angivna situationen, föreslår utredningen att en hänvisning till 29 kap. 11 § OSL förs in i den nya bestämmelsen i fartygs-säkerhetsförordningen (jfr avsnitt 3.6.14 a)–b) ovan).

Utredningen noterar i denna del vidare att nämnda bestämmelse i OSL enbart omfattar sekretesskydd av uppgifter hos Transportstyrelsen. Därigenom kan exempelvis bestämmelsen inte tillämpas för att åstadkomma ett sekretesskydd avseende uppgifter vid tillsyn enligt 5 kap. FSL hos Kustbevakningen. En annan utformning av paragrafen skulle möjliggöra detta. Att lämna ett sådant förslag ligger dock utanför utredningens uppdrag.

Någon ytterligare författningsreglering föreslås mot bakgrund härav inte i denna del.

#### **e) Informationskrav**

Den informationsskyldighet som anges i artikel 18 sista stycket i det nya hamnstatskontrolldirektivet kan, enligt utredningen, innefattas i det generella bemyndigandet till Transportstyrelsen som anges i avsnitt 3.4.1 ovan.



### 3.6.15 Uppföljning av inspektioner och kvarhållanden – artikel 21

**Utredningens förslag:** En komplettering införs i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) som möjliggör att Transportstyrelsen kan ställa krav på redaren att även låta undersöka fartygets skrov.

Artikel 21 föranleder inte någon ytterligare ändring i lag eller förordning.

Artikel 21 i det nya direktivet innehåller regler om uppföljning av *inspektioner och kvarhållanden* och har till övervägande delar en direkt motsvarighet i artikel 11 i det tidigare direktivet.

En jämförelse kan göras med artikel 16 i nya direktivet.

I 6 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen(2003:364, FSL) finns regler som stadgar att om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §, får svenska hamnar förbjudas att ta emot fartyget.

Vidare anges i 7 kap. 1 § FSF följande.

Transportstyrelsen skall förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om

1. fartyget lämnar en hamn i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 6 kap. 1, 2 eller 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. fartyget av tillsynsmyndigheten har tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,
3. ett förbud mot fartygets resa har hävts av tillsynsmyndigheten enligt 6 kap. 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen för att förhindra överbeläggning i inspektionshamnen, eller
4. fartyget har förelagts att åtgärda en brist i enlighet med 6 kap. 3 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen men inte följt föreläggandet.

Det som sägs i första stycket gäller i samma utsträckning om motsvarande beslut har fattats av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i en stat som undertecknat Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU).

Ett förbud som har meddelats med stöd av första eller andra stycket skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp.

I 7 kap. 3 § FSF finns dessutom regler som möjliggör för ett fartyg att anlöpa en anvisad hamn oavsett vad som bl.a. anförts i 1 § ovan 1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt, 2. för att minska risken för föroreningar, eller 3. för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder har vidtagits för att garantera ett säkert anlop till hamnen.

Mot bakgrund av de ovan nämnda regelverket i svensk rätt och det föreslagna allmänna bemyndigandet till Transportstyrelsen som anförts ovan (jfr avsnitt 3.6.2), föranleder bestämmelserna ovan i artikel 21 inte någon ändring i lag eller förordning.

I artikel 21.2 i det nya hamnstatskontrolldirektivet finns dock bestämmelser som enligt utredningen bör föranleda ett tillägg i FSL. Av nämnda bestämmelse framgår följande.

Om beslutet att skicka ett fartyg till ett reparationsvarv grundas på ett brott mot IMO:s resolution A.744(18) antingen i fråga om fartygets dokumentation eller fel och brister i konstruktionen, får den behöriga myndigheten kräva att nödvändiga tjockleksmätningar görs i kvarhållandehamnen innan fartyget släpps iväg.

I 5 kap. 22 § första stycket FSL stadgas följande.

På uppmaning av Transportstyrelsen eller av någon annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka ämnen och material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

Någon möjlighet att ställa krav på undersökning/mätning av fartygets skrov, på sätt som anges i artikel 21.2 i det nya hamnstatskontrolldirektivet, föreligger således inte i nuläget i svensk rätt.

Enligt utredningens mening finns därför skäl att komplettera nämnda bestämmelse i fartygssäkerhetslagen med en hänvisning även till ”fartygets skrov”.

Artikel 21 föranleder utöver detta inte någon ändring av lag eller förordning.

### 3.6.16 Inspektörernas kvalifikationer – artikel 22

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Artikel 22 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.</p>
--

Artikel 22 i det nya direktivet innehåller regler om *inspektörernas kvalifikationer* och har delvis en motsvarighet i artikel 12 i det tidigare direktivet.

Av artikel 22 framgår numera följande.

1. Inspektioner får endast genomföras av inspektörer som är kvalificerade enligt bilaga XI och som av den behöriga myndigheten har bemyndigats att genomföra hamnstatskontroller.

2. När nödvändig yrkesmässig sakkunskap inte kan tillhandahållas av hamnstatens behöriga myndighet, får denna behöriga myndighets inspektör biträdas av varje annan person som har den erforderliga sakkunskapen.

3. Den behöriga myndigheten, inspektörer som utövar hamnstatskontroll och de personer som biträder dem får inte ha något kommersiellt intresse vare sig i hamnen där inspektionen utförs eller i de inspekterade fartygen. Inte heller får inspektörerna vara anställda hos eller utföra arbete för icke-statliga organisationer som utfärdar föreskrivna certifikat eller klasscertifikat eller utför de besiktningar som ligger till grund för att sådana certifikat utfärdas för fartyg.

4. Varje inspektör ska vara utrustad med ett personligt dokument i form av ett identitetskort, utfärdat av hans behöriga myndighet i enlighet med kommissionens direktiv 96/40/EG av den 25 juni 1996 för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför hamnstatskontroll.<sup>5</sup>

5. Medlemsstaterna ska se till att inspektörernas kompetens och deras uppfyllande av minimikriterierna i bilaga XI kontrolleras innan medlemsstaterna bemyndigar dem att utföra inspektioner, och därefter periodiskt mot bakgrund av det utbildningssystem som avses i punkt 7.

6. Medlemsstaterna ska se till att inspektörerna utbildas på lämpligt sätt om ändringar av gemenskapens system för hamnstatskontroll som sker genom detta direktiv, och om ändringarna av konventionerna.

7. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna utforma och främja ett harmoniserat gemenskapssystem för medlemsstaternas utbildning och kompetensbedömning av inspektörer.

En jämförelse kan göras med artikel 4 i det nya direktivet.

Artikeln omfattas av det allmänna bemyndigandet till Transportstyrelsen som anförts ovan (jfr avsnitt 3.6.2) och föranleder inte någon ytterligare ändring i lag eller förordning.

---

<sup>5</sup> EGT L 196, 7.8, 1996, s. 8.

### 3.7 Tillträdesförbud (artikel 16)

**Utredningens förslag:** Till följd av artikeln kan ett större antal fartyg bli föremål för tillträdesförbud. Regler om permanent tillträdesförbud i vissa fall införs.

Ändringarna i artikeln medför ändring i 7 kap. 2 § fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438), där det i stället införs en bestämmelse med en direkt hänvisning till artikel 16 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Artikel 16 anger regler avseende *förbud mot tillträde för vissa fartyg*. Artikeln, som delvis har en motsvarighet i det tidigare direktivet (artikel 7 b – förbud mot tillträde för vissa fartyg), har följande innehåll.

1. En medlemsstat ska se till att varje fartyg
  - som är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den svarta lista som antagits i enlighet med Paris MOU på grundval av information som registreras i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av kommissionen varje år, och har kvarhållits eller vars användning har hindrats i enlighet med direktiv 1999/35/EG mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU, eller
  - som är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den grå lista som antagits i enlighet med Paris MOU på grundval av information som registreras i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av kommissionen varje år, och har kvarhållits eller vars användning har hindrats i enlighet med direktiv 1999/35/EG mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU, vägras tillträde till dess hamnar och ankarplatser, utom i de situationer som beskrivs i artikel 21.6.Tillträdesförbudet ska bli tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhölls för tredje gången och där tillträdesförbudet utfärdades.
2. Tillträdesförbudet får hävas endast om de villkor som anges i punkterna 3–9 i bilaga VIII har uppfyllts, dock tidigast tre månader efter utfärdandet.

Om tillträdesförbud utfärdas för andra gången för fartyget ska förbudet hävas tidigast efter 12 månader.
3. Om fartyget därefter hålls kvar i någon hamn eller vid någon ankarplats inom gemenskapen ska fartyget vägras tillträde till hamnar

och ankarplatser i gemenskapen. Detta tredje tillträdesförbud får hävas 24 månader efter det att förbudet utfärdats, men endast om

– fartyget är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens inte omfattas av vare sig den svarta eller den grå lista som avses i punkt 1,

– det föreskrivna certifikatet och klasscertifikatet för fartyget har utfärdats av en organisation eller organisationer som erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (omarbetning),

– fartyget förvaltas av ett företag med hög prestationsnivå i enlighet med bilaga I del I.1, och

– villkoren i punkterna 3–9 i bilaga VIII är uppfyllda.

Ett fartyg som efter 24 månader efter det att tillträdesförbudet utfärdades inte uppfyller kriterierna i denna punkt, ska permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i gemenskapen.

4. Varje senare kvarhållande i en hamn eller vid en ankarplats i gemenskapen efter det tredje tillträdesförbudet ska leda till att fartyget permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i gemenskapen.

5. Med avseende på denna artikel ska medlemsstaterna följa de förfaranden som anges i bilaga VIII. ”

I artikel 16.1 ovan hänvisas till artikel 21.6 i samma direktiv varav framgår att tillträdet till en anvisad hamn eller ankarplats får tillåtas av berörd myndighet i hamnstaden om

force majeure eller bjudande säkerhetsrisk föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister, förutsatt att fartygets ägare, den driftsansvarige eller befälhavaren har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten för att säkerställa ett säkert anlöp.

#### *Angående begreppen tillträdesförbud och anlöpsförbud*

I artikel 2 i det nya hamnstatskontrolldirektivet definieras begreppet ”tillträdesförbud” enligt följande.

ett beslut utfärdat till ett fartygs befälhavare, det företag som ansvarar för fartyget och flaggstaten, genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till alla gemenskapens hamnar och ankarplatser.

Inledningsvis kan i denna del nämnas att både begreppen ”anlöp” och ”tillträde” förekommer i det nya direktivet.

”Anlöpa en hamn” (eng: ”*calling at a port*”, fra: ”*faisant escale dans un port*”)

Förbud mot tillträde/tillträdesförbud (eng: ”*refusal of access*”, fra: ”*refus d'accès*”).

I det tidigare direktivet används främst begreppet anlöpa men även uttryck som ”vägras tillträde till alla hamnar” (artikel 9 a 3. i direktiv 95/21/EG).

I svensk rätt får begreppen dock anses betyda samma sak. I 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) anges följande.

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att *anlöpa* svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite.

I 8 kap. 1 § 3. samma lag anges dock angående straff följande.

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ...3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats *med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde* till hamn.

Jämför även 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF):

Första stycket: ”Transportstyrelsen skall förbjuda...att *anlöpa* svensk hamn” och andra stycket i samma paragraf ”Förbudet mot *tillträde* enligt första stycket...”.

I anslutande bestämmelser i 6 kap. 5 § FSL finns används dessutom uttryckssättet ”ta emot fartyget”.

Enligt utredningens mening föreligger inte i detta sammanhang, varken i lagtext eller i lagens förarbeten (jfr prop. 2000/01:137 kap. 5.2. samt prop. 2002/03:109 avsnitt 5.2.2.), några skäl att lägga olika innebörd eller värdering i begreppen ”anlöpa” jämfört med ”få tillträde” respektive ”anlöpsförbud” jämfört med ”tillträdesförbud”.

Då begreppen också använts parallellt finner utredningen detta enbart som ett tecken på ett i lagtexten varierat språkbruk avseende samma sak, där innebörden är en fråga om att ett fartyg inte får gå in i en hamn. Eftersom begreppen tidigare funnits utan att tolkningsproblem har uppstått finner utredningen inte skäl att föreslå att enbart ett begrepp ska användas. Enligt utredningen kan således begreppen tillträde och tillträdesförbud användas samtidigt som anlop och anlöpsförbud.

*Angående artikelns bestämmelser i sak*

Artikel 16.1–2 innehåller bestämmelser om tillträdes-/anlöpsförbud och artikel 16.3–5 bestämmelser om permanent tillträdes-/anlöpsförbud, s.k. banning.

I artikel 16.5 finns även en hänvisning till bilaga VIII.

Av 7 kap. 7 § FSL framgår följande.

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § FSL får – enligt 6 kap. 5 § samma lag – svenska hamnar förbjudas att ta emot fartyget.

Enligt 6 kap. 7 § FSL meddelas beslut enligt 6 kap. 1–6 §§ samma lag av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

I 7 kap. 2 § FSF finns vidare bestämmelser om förbud att anlöpa/mot tillträde till hamnar och ankarplatser varav framgår följande.

Transportstyrelsen skall förbjuda ett gastanfartyg, kemikalietanfartyg, bulkfartyg, oljetanfartyg eller passagerarfartyg att anlöpa svensk hamn om

1. fartyget är registrerat i en stat som står upptagen i den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och fartyget har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som har undertecknat Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU), eller

2. fartyget är registrerat i en stat med omdömet mycket hög risk eller hög risk i den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och fartyget har kvarhållits mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som har undertecknat Paris MOU.

Förbudet mot tillträde enligt första stycket skall börja gälla så snart fartyget har getts tillstånd att lämna den hamn där det kvarhölls för andra respektive tredje gången.

Förbudet skall bestå till dess att den myndighet som har utfärdat förbudet häver det i enlighet med det förfarande som anges i avsnitt B i bilaga XI till 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), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

Artikel 16.1 innehåller vidare en hänvisning till artikel 21.6 i det nya direktivet, vilken har sin motsvarighet i svensk rätt i 7 kap. 3 § FSF;

Transportstyrelsen får, trots vad som anges i 1 och 2 §§, tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

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

#### *Utredningens överväganden*

Det nya hamnstatskontrolldirektivet innebär en ”breddning” jämfört med det tidigare direktivet.

Alla fartygstyper kan numera bli föremål för tillträdes-/anlöpsförbud jämfört med det tidigare direktivet då enbart vissa fartygstyper var aktuella.

Dessutom innehåller det nya hamnstatskontrolldirektivet regler om att fartyg permanent kan vägras tillträde till hamnar och ankarplatser.

Dessa regler möjliggör kraftfulla ingrepp i möjligheten att använda fartyg. Skäl föreligger därför att i FSF specifikt hänvisa till artikel 16 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

De nya bestämmelserna kan komma att medföra ändringar i Transportstyrelsens tillsynsföreskrifter och -rutiner.

### **3.8 Åtgärdande och kvarhållande m.m. (artikel 19)**

**Utredningens bedömning:** Artikel 19 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Transportstyrelsen bör med stöd av nuvarande bemyndiganden ta fram bestämmelser som reglerar möjligheten för Transportstyrelsen att skjuta upp en inspektion till dess fartyget kan inspekteras.



Artikel 19 i det nya direktivet innehåller bestämmelser om *Åtgärlande och kvarhållande*. Artikel 19 avser således inskränkningar i rätten att använda fartyg, s.k. nyttjandeförbud.

Till övervägande delen finns motsvarande bestämmelser i artikel 9 i det tidigare direktivet. Regler om uppföljning av kvarhållande finns i artikel 21 i det nya direktivet.

I svensk rätt återfinns bestämmelser om nyttjandeförbud i 6 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL), vilka innefattar bl.a. regler om förbud mot resa, förbud för hamnar att ta emot fartyg och förbud mot användning i reguljär trafik.

I 7 kap. FSF finns kompletterande bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg.

I artikel 19.2 i det nya direktivet anges att beslutet om kvarhållande eller verksamhetsförbud inte får upphävas förrän "faran har avlägsnats", vilket ska jämföras med artikel 9.2 i det tidigare direktivet, som stadgade att kvarhållande eller driftsförbud på motsvarande sätt inte får upphävas förrän "faran är obefintlig".

I artikel 19.3 anges att

När inspektören gör sina sakkunnigbedömningar av om ett fartyg ska kvarhållas eller inte ska han följa de kriterier som fastställs i bilaga X.

Enligt utredningen omfattas innehållet i både artikeln och bilagan av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

I artikel 19.4 anges numera att

Om inspektionen visar att fartyget inte är utrustat med ett fungerande VDR-system trots att användning av ett sådant system är obligatoriskt enligt direktiv 2002/59/EG ska den behöriga myndigheten se till att fartyget kvarhålls.

I motsvarande artikel i det tidigare direktivet anges i denna del att kvarhållande "om det inte är utrustat med ett fungerande VDR-system när det krävs att ett sådant ska användas enligt bilaga XII".

I 6 kap. 3 § 4 FSL finns bestämmelser i svensk rätt som anger att ett fartygs resa ska förbjudas om fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det ska var utrustat med enligt denna lag eller genom föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1 i samma lag. Krav på VDR-system på bl.a. alla fartyg inom svenskt sjöterritorium finns i 3 kap. 18 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2006:17) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning.

Mot bakgrund härav föreligger inte skäl till ytterligare författningsåtgärder i denna del.

Artikel 19.9–19.10: De i artikel 19 härutöver tillkommande bestämmelserna, jämfört med det tidigare direktivet, är följande.

19.9: Den behöriga myndigheten får tillåta att det kvarhållna fartyget flyttas från en del av hamnen till en annan om det behövs för att undvika trängsel och kan ske utan fara. Riskerna för trängsel ska emellertid inte påverka beslutet om kvarhållande eller om kvarhållandets upphörande. Hamnmyndigheter eller -organ ska samarbeta med den behöriga myndigheten för att ge plats åt kvarhållna fartyg.

19.10: Hamnmyndigheterna eller hamnorganen ska informeras snarast möjligt när beslut om kvarhållande fattas.

Enligt utredningen kan dessa bestämmelser inarbetas i Transportstyrelsens tillsynsföreskrifter och tillsynsrutiner och föranleder inte någon författningsändring.

Artikel 19.5: I nämnda artikel anges följande.

I undantagsfall och om fartygets allmänna tillstånd är uppenbart undermåligt, får den behöriga myndigheten göra uppehåll i inspektionen av fartyget tills de ansvariga parterna har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyget uppfyller de relevanta kraven i konventionerna.

Denna artikel har en direkt motsvarighet i artikel 9.4 i det tidigare direktivet.

Vid en genomgång av svensk rätt finner utredningen att det inte finns en uttrycklig motsvarande bestämmelse varken i FSL eller i FSF.

I 7 kap. 6 § 1 och 2 FSL finns dock allmänna bemyndiganden om tillsyn där det stadgas följande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,
2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av 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), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

Bemyndigandet har genom 6 kap. 4 och 7 §§ FSF förts vidare till Transportstyrelsen.

Mot bakgrund av bemyndigandet i nämnda bestämmelser kan Transportstyrelsen besluta föreskrifter som möjliggör för Transportstyrelsen att skjuta upp en inspektionen till dess fartyget kan inspekteras. Utredningen föreslår därmed inte heller i denna del någon ändring i lag eller förordning.

### 3.9 Rätt till överklagande (artikel 20)

**Utredningens bedömning:** Angående rapporteringsskyldigheten i artikel 20.4 se avsnitt 3.4.1.

Artikel 20 föranleder i övrigt inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 20 i det nya direktivet innehåller bestämmelser om *rätten till överklagande*.

Artikeln har delvis en direkt motsvarighet i det tidigare direktivet. De delar i det nya direktivet som skiljer sig från det ursprungliga är följande.

Rätten till överklagande regleras dels i 9 kap. 3 § FSL, dels i 33–37 §§ förvaltningsprocesslagen [1971:291]).

De tillkommande bestämmelserna ger inte skäl att föreslå någon författningsändring i lag eller förordning i denna del.

Artikel 20.4 är ny i jämförelse med det tidigare direktivet och innehåller följande bestämmelse.

Om överklagandet eller en begäran från ägaren eller den driftsansvarige eller deras representanter leder till att ett beslut om kvarhållande eller ett tillträdesförbud upphävs eller ändras,

a) ska medlemsstaten se till att inspektionsdatabasen snarast uppdateras i enlighet med detta,

b) ska den medlemsstat där beslutet om kvarhållande eller tillträdesförbudet utfärdades se till att den information som offentliggjorts i enlighet med artikel 26 rättas inom 24 timmar.

Den sistnämnda artikeln innehåller således nya regler om rapporteringsskyldigheten till kommissionens informationsdatabas (Sirenac).

Utredningen har, på sätt som redogjorts ovan i avsnitt 3.4.1, föreslagit att Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet enligt

det nya hamnstatsdirektivet, att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som enligt direktivet ska fullgöras av Sverige och att Transportstyrelsen – genom ett särskilt bemyndigande – ska fullgöra de rapporteringsskyldigheter till kommissionen som enligt direktivet ankommer på den behöriga myndigheten.

Rapporteringsskyldigheten som avses i 20.4 ovan täcks enligt utredningens sida in i ovan nämnda bemyndiganden till Transportstyrelsen.

Något skäl till författningsändringar föreligger inte.

### 3.10 Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter (artikel 23)

**Utredningens förslag:** Genom en ny bestämmelse i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) åläggs hamninnehavare – definierad enligt 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd – och lotsar en skyldighet att till Transportstyrelsen lämna uppgifter om fartygets namn, uppgifter om resan och beskrivning, då sådana iakttagits, av uppenbara avvikelser funna ombord.

I förordningen (1982:569) om lotsning m.m. införs en hänvisning till nämnda bestämmelser.

I övrigt föranleder artikeln inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 23 i det nya direktivet innehåller bestämmelser om *rapporter från lotsar och hamnmyndigheter*. I det tidigare direktivet finns i artikel 13 bestämmelser som delvis motsvarar den nu aktuella artikeln.

I artikel 23.1–2, vilka har sin motsvarighet i artikel 13.1–2 i det tidigare direktivet, anges numera att en rapporteringsskyldighet föreligger när lotsar och hamnmyndigheter i sin normala verksamhet uppmärksammar ”uppenbara avvikelser” som bl.a. kan inverka menligt på fartygets framförande eller hota miljön.

Detta ska jämföras med att det i det tidigare direktivet angavs att det enbart behövde uppvisas ”brister”.

Rapporteringsskyldigheten ställer krav på att lotsar ”omedelbart informerar” (artikel 23.1) om dessa avvikelser till den behöriga myndigheten.

Denna rapporteringskyldighet har en direkt motsvarighet i artikel 13.1 i det tidigare direktivet, ”omedelbart upplysa den behöriga myndigheten”.

I det nya direktivet har vidare tillkommit ytterligare bestämmelser som saknar motsvarighet i det tidigare direktivet (artiklarna 23.3–4) med följande innehåll.

3. Medlemsstaterna ska ålägga lotsar och hamnmyndigheter eller –organ att lämna minst följande uppgifter, om möjligt i elektronisk form:

Uppgifter om fartyget (namn, IMO-identifieringsnummer, signalbokstäver och flaggstat).

Uppgifter om resan (senaste anlöpshamn, destinationshamn).

Beskrivning av uppenbara avvikelser funna ombord.

4. Medlemsstaterna ska se till att uppenbara avvikelser anmälda av lotsar och hamnmyndigheter eller –organ följs upp på lämpligt sätt och registrera uppgifter om vidtagna åtgärder.

Utöver detta har tillkommit en punkt (artikel 23.5) som riktar sig till kommissionen.

### *Rapporteringsskyldighet*

Även om kravet på rapporteringsskyldighet för hamnar och lotsar finns i nu gällande direktiv har det inte omsatts i svensk lagstiftning. Så bör ske när det nya hamnstatskontrolldirektivet införlivas.

I Europa bedrivs hamnverksamhet under olika förutsättningar. I flera länder finns hamnmyndigheter som har myndighetsbefogenheter. Så är inte fallet i Sverige. Här bedrivs hamnverksamhet av kommunala förvaltningar, av kommuner helt eller delvis ägda bolag eller av industrier.

För svenskt vidkommande bör den rapporteringsskyldighet som enligt direktivet ska ligga på hamnmyndighet eller –organ läggas på den som är ”hamninnehavare” enligt 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd, dvs. den fysiska eller juridiska person som utövar det avgörande inflytandet över driften av en hamn.

I enlighet med vad som anges i artikel 23 bör ett motsvarande krav på rapporteringsskyldighet för lotsar också föras in i fartygs-säkerhetslagen (2003:364). En hänvisning till bestämmelsen bör vidare göras i förordningen (1982:569) om lotsning m.m.

*Ombändertagande av rapporter*

För att kunna ombänderta rapporter av hamninnehavare, innehavare av hamnanläggningar och lotsar i enlighet med artikel 23.4 krävs utarbetandet av kompletterande rutiner hos Transportstyrelsen.

### 3.11 Informationsutbyte och samarbete m.m. (artiklarna 24–26)

**Utredningens bedömning:** Angående rapporteringsskyldigheten i artikel 24.2 se avsnitt 3.4.1.

Övrig del av artikel 24, artikel 25 respektive artikel 26 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 24 i det nya direktivet innehåller regler om *Informationsdatabas*. Artikeln har inte någon direkt motsvarighet i det tidigare direktivet och har följande innehåll

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera inspektionsdatabasen med utgångspunkt i sakkunskap och erfarenheter enligt Paris MOU. Inspektionsdatabasen ska innehålla alla uppgifter som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som inrättas genom detta direktiv och ska omfatta alla de funktioner som framgår av bilaga XII.
2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att information om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som anlöper dess hamnar och ankarplatser, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen överförs till inspektionsdatabasen inom rimlig tid via gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten "SafeSeaNet" som avses i artikel 3 punkt s i direktiv 2002/59/EG. Så snart de har överfört sådana uppgifter till inspektionsdatabasen via SafeSeaNet, behöver medlemsstaterna inte lämna uppgifter i enlighet med punkterna 1.2 och 2 a och 2 b i bilaga XIV till detta direktiv.
3. Medlemsstaterna ska se till att uppgifter om inspektioner som utförs i enlighet med detta direktiv överförs till inspektionsdatabasen så snart inspektionsrapporten har utarbetats eller kvarhållandet har hävts. Medlemsstaterna ska inom 72 timmar se till att de uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen blir godkända för offentliggörande.
4. På grundval av de inspektionsuppgifter som medlemsstaterna lämnar ska kommissionen i inspektionsdatabasen kunna hämta relevanta uppgifter om genomförandet av detta direktiv, särskilt om

fartygens riskprofil, om vilka fartyg som står i tur att inspekteras, om fartygens förflyttningar och om varje medlemsstats inspektionsplikt. Medlemsstaterna ska ha tillgång till alla uppgifter som registreras i inspektionsdatabasen och som är relevanta för genomförandet av inspektionsförfarandena i detta direktiv. Medlemsstaterna och tredje parter som har undertecknat Paris MOU ska beviljas tillgång till alla uppgifter som de registrerar i inspektionsdatabasen och till uppgifter om de fartyg som för deras flagg.

Artikel 24.1 riktar sig till kommissionen och föranleder inte någon författningsreglering.

Artikel 24.2 reglerar hur myndigheterna hanterar uppgifter om lämnad information avseende bl.a. faktisk ankomst- och avgångstid.

Utredningen har i avsnitt 3.6.6. ovan funnit att befintliga svenska författningar även får anses innefatta de genom de i artikel 9 i det nya hamnstatskontrolldirektivet tillkommande kraven på anmälan m.m. Motsvarande bedömning som ovan kan enligt utredningen göras avseende i artikel 24.2 föreliggande anmälningskrav.

Vad avser rapporteringsskyldigheten till informationsdatabasen i artikel 24.2 har utredningen i avsnitt 3.4.1 föreslagit att Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet enligt det nya hamnstatskontrolldirektivet samt att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som enligt direktivet ska fullgöras av Sverige. Härigenom omfattas enligt utredningen även de rapporteringsskyldigheter till kommissionen som enligt direktivet ankommer på den behöriga myndigheten.

Utredningen noterar i sammanhanget att bemyndigandet till Transportstyrelsen som i nuläget finns i 7 kap. 6 § 1 FSL, avseende möjligheten att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar, även borde kunna användas för att ta fram nya bestämmelser som närmare reglerar rapporteringsskyldigheten, bl.a. på så sätt att fartygsägare därigenom kan åläggas rapportera in de erforderliga uppgifterna direkt till informationsdatabasen.

Angående SafeSeaNet, se vidare avsnitt 4.13 nedan avseende Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet).

I anslutning till nämnda rapporteringsskyldighet kan Transportstyrelsens rutiner m.m. för överföring av relevant information till kommissionen behövas ses över.

Artikel 24.3: Detsamma som ovan gäller Transportstyrelsens rutiner för verifiering att uppgifterna är riktiga och blir godkända för offentliggörande.

Artikel 24.4 innehåller regler om inspektionsdatabasen som inte föranleder någon författningsreglering.

Artikel 25 i det nya direktivet innehåller regler om *Informationsutbyte och samarbete*.

Regler om samarbete finns i artikel 14 i det tidigare direktivet.

Följande krav ställs på medlemsstat enligt artikel 25.

Varje medlemsstat ska se till att dess hamnmyndigheter eller -organ och andra berörda myndigheter eller organ som har följande typer av information ger dem till den behöriga myndigheten:

– Information som har anmälts i enlighet med artikel 9 och bilaga III.

– Information om fartyg som inte har lämnat någon information enligt kraven i detta direktiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester och direktiv 2002/59/EG samt i förekommande fall, förordning (EG) nr 725/2004.

– Information om fartyg som har gått till sjöss utan att ha följt artikel 7 eller artikel 10 i direktiv 2000/59/EG

– Information om fartyg som har vägrats anlöpa eller avvisats från hamn av skyddsskäl.

– Information om uppenbara avvikelser i enlighet med artikel 23.

Utredningen anser att bemyndigandet till Transportstyrelsen som i nuläget finns i 7 kap. 6 § 1 FSL, avseende möjligheten att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar, även i detta sammanhang borde kunna användas för att ta fram nya bestämmelser som närmare reglerar rapporteringsskyldigheten.

Utredningen noterar dock att det i denna del av direktivet ställs krav på att olika typer av information ska lämnas från hamn- och andra berörda myndigheter till Transportstyrelsen.

Uppgiftslämnandet kan medföra skäl att närmare undersöka vilken typ av uppgifter som är aktuella, för vilka ändamål uppgifterna kan/ska lämnas ut samt om/hur dessa uppgifter omfattas av sekretessbestämmelser. Sammantaget anser utredningen att denna fråga inte bör bedömas inom ramen för utredningens uppdrag utan i stället lämpligen bör utredas i särskild ordning vid en eventuell



översyn av frågor om uppgiftsutbyte och samarbete mellan myndigheter i ett större perspektiv.

Artikel 26 i det nya direktivet innehåller regler om *offentliggörande av information*. Artikeln riktar sig till kommissionen och föranleder inte någon författningsändring.

### 3.12 Ersättning för kostnader (artikel 28)

**Utredningens bedömning:** Artikel 28 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

För att innehållet i denna artikel ska kunna införlivas i svensk rätt krävs dock att ett tillägg görs i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:94) om avgifter för tillsyn med innebörden att en inspektion, som leder till ett nyttjandeförbud, *ska* föranleda avgift.

Artikel 28 i det nya direktivet innehåller bestämmelser om ersättning för kostnader. Artikeln har sin motsvarighet i artikel 16 i det tidigare direktivet.

Enligt 7 kap. 6 § 4 fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) anges avseende Tillsyn m.m. att

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om --- 4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg.

I 6 kap. 12 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF) anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter enligt 7 kap. 6 § 4 FSL om avgifter.

I 7 kap. 6 § FSF finns ytterligare bestämmelser om avgifter med följande lydelse.

Fartygets ägare eller redare skall ersätta kostnader som uppstår för en tillsynsmyndighet i samband med sådant kvarhållande av ett fartyg som har skett med stöd av fartygssäkerhetslagen (2003:364) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Förarbetena till nuvarande författningar (Ds 2002:39 s. 79 ff.) hänvisar till tidigare gällande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF), där det föreslås att regeringen eller den

myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets redare eller ägare att utge ersättning för kostnader i samband med kvarhållandet av ett fartyg.

I nämnda förarbeten anförs i detta sammanhang följande.

Artikel 16 [dir. 95/21/EG] har sin motsvarighet i FSL och VlfL [numera LÅFF, utredningens anmärkning]. Enligt 10 kap. 22 § FSL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Motsvarande reglering finns i 6 kap. 8 § VlfL. --- Genom artikel 16.1 har tillsynsmyndighetens behov av att få ersättning för sina tillsynskostnader tillgodosetts. I begreppet "kostnader i samband med kvarhållandet" i nya 16.2 i direktivet får anses ligga de kostnader tillsynsmyndigheten kan ha för att genomföra ett kvarhållande av ett fartyg. Förutom de kostnader för tillsynsförrättningar som tidigare har tillgodosetts genom artikel 16.1, kan det bli fråga om kostnader för vakthållning vid ett kvarhållet fartyg eller andra tillkommande kostnader för tillsynsmyndigheten. Även andra kostnader som någon myndighet har vid verkställande av ett kvarhållande skulle kunna komma i fråga.

Av 1 kap. 13 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet framgår vidare att bestämmelser om avgifter för tillsyn finns i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:94) om avgifter för tillsyn. Av 1 § i SJÖFS 2008:94 framgår följande.

Dessa föreskrifter fastställer avgifter för Transportstyrelsen av fartyg, rederiers säkerhetsorganisation, sjöfartsskydd och hamnskydd.

En inspektion ska inte föranleda någon avgift enligt dessa föreskrifter om inte annat är särskilt föreskrivet.

Några sådana särskilda föreskrifter finns inte i SJÖFS 2008:94.

#### *Utredningens överväganden*

De artiklar i det nya hamnstatskontrolldirektivet som artikel 28 hänvisar till skiljer sig endast i begränsade delar ifrån de artiklar som hänvisas till i artikel 16 i det tidigare direktivet.

Enligt utredningens mening utgör inte denna skillnad mellan direktiven, sammantaget med utformningen av svensk rätt på området, skäl att föreslå någon författningsändring i denna del.

Utredningen uppmärksammar dock att det i SJÖFS 2008:94 anförts att "(e)n inspektion ska inte föranleda någon avgift enligt dessa föreskrifter om inte annat är särskilt föreskrivet".

Detta medför således att det i svensk rätt visserligen – med stöd av FSL, FSF, TSFS 2009:2 och SJÖFS 2008:94 – finns en kedja av bemyndiganden från regeringen till Transportstyrelsen, avseende möjligheten att besluta om avgifter överhuvudtaget, men att det i sistnämnda föreskrift anges specifikt att *inspektion inte* ska föranleda någon avgift.

Mot bakgrund av utformningen av artikel 28 i det nya hamnstatskontrolldirektivet finner utredningen skäl att föreslå en ändring i SJÖFS 2008:94 med utnyttjande av de gällande bemyndigandena för Transportstyrelsen innebärande att en inspektion, som föranleder kvarhållande av ett fartyg eller är inspektioner enligt artiklarna 16 och 21.4 i direktivet, *ska* föranleda en sådan avgift.

### 3.13 Uppgifter för övervakning av genomförandet (artikel 29)

<b>Utredningens bedömning:</b> Artikel 29 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.
---

Artikel 29 i det nya direktivet innehåller bestämmelser som anger att medlemsstaterna ska lämna uppgifter till kommissionen enligt vissa angivna intervall. Artikeln har en direkt motsvarighet i artikel 17 i det tidigare direktivet.

På sätt som redogjorts ovan i avsnitt 3.4.1 föreslår utredningen att Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet enligt det nya hamnstatskontrolldirektivet samt att Transportstyrelsen ska fullfölja de uppgifter som enligt direktiv 2009/16/EG ska fullgöras av Sverige.

Inom detta allmänt formulerade bemyndigande ryms, enligt utredningens mening, även den i den nu aktuella artikeln angivna specifika uppgiften om rapporteringskyldighet. De rapporteringskyldigheter till kommissionen som enligt direktivet ankommer på den behöriga myndigheten ska således enligt utredningen fullgöras av Transportstyrelsen enligt bemyndigandet i avsnitt 3.4.1.

Skäl att föreslå ytterligare författningsändring i denna del föreligger därmed inte.

### 3.14 Sanktioner (artikel 34)

**Utredningens bedömning:** Artikel 34 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Utredningen bedömer att reglerna om hamnstatkontroll, som bl.a. medför att fartyg förhindras att lämna en hamn, vilket i sin tur innebär negativa ekonomiska konsekvenser för fartyget – sammantaget med i fartygssäkerhetslagen (2003:364) gällande ansvarsbestämmelser – är tillräckligt effektiva, proportionella och avskräckande åtgärder i sig. Några sanktioner utöver ovan nämnda regelverk avseende hamnstatskontroll finns det därmed inte behov av att införa i svensk rätt.

En allmän diskussion kan här föras avseende kravet/behovet av sanktioner/ansvarsbestämmelser till följd av bestämmelserna i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Artikel 34 i det nya direktivet innehåller bestämmelser om sådana *sanktioner*. Av artikeln framgår följande.

Medlemsstaterna ska fastställa ett system med sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikeln motsvaras av artikel 19 a) i det tidigare direktivet.

I dag finns redan ett antal ansvarsbestämmelser (straff) i 8 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Det kan enligt utredningen diskuteras om nya åligganden mot enskilda enligt det nya hamnstatskontrolldirektivet också ska straffsanktioneras.

I artikel 19 a) i det tidigare direktivet används genomgående begreppet *påföljd* i stället för som i det nya hamnstatskontrolldirektivet begreppet *sanktion*.

Begreppet *påföljd* är i svenskt språkbruk att hänföra till en gemensam beteckning av olika straffrättsliga påföljder, såsom böter, villkorlig dom, skyddstillsyn, fängelse och överlämnande till särskild vård.

Begreppet *sanktion* har däremot en vidare innebörd.

Mot bakgrund härav kan inledningsvis enligt utredningens mening konstateras att det inte föreligger ett direkt krav från det nya hamnstatskontrolldirektivets sida att sanktionerna ska vara av straffrättslig karaktär.

I sammanhanget kan vidare påpekas att det inom en rad rättsområden numera även förekommer s.k. *sanktionsavgifter*, dvs. en ekonomisk sanktion som åläggs en fysisk eller juridisk person på grund av ett rättstridigt beteende. Sanktionsavgifter kan erbjuda ett enkelt, snabbt och effektivt beivrande av vissa regelbrott. Sådana sanktionsavgifter bör enligt regeringen (se prop. 2007/08:107 s. 15 ff.) få förekomma endast inom speciella klart avgränsade områden. Sanktionsavgifter har bl.a. införts i fiskelagen (1993:787).

Utredningen anser att det centrala kravet i den aktuella artikeln i det nya hamnstatskontrolldirektivet är att det i Sverige ska finnas ett *system av regler* i svensk rätt som är effektivt, proportionerligt och avskräckande.

I detta sammanhang ska, enligt utredningen, vägas in själva utformningen av grundbestämmelserna i FSL och vilka – framför allt ekonomiska – konsekvenser dessa bestämmelser i sig kan innebära om de inte efterföljs.

Exempelvis innebär en underlåten ankomstanmälan enligt artikel 9 (se avsnitt 3.6.6.) att en tilläggsinspektion då ska göras. Detta innebär i sin tur extra liggetid för fartyget vilket för med sig kostnader för exempelvis redaren. I förlängningen kan reglerna i hamnstatskontrolldirektivet i detta fall också innebära noteringar i Sirenac, vilket i sin tur kan leda till att fartyget vid senare anlop har en högre riskprofil, något som leder till ytterligare kostnader för redaren.

Regler som innebär att ett fartyg på ett eller annat sätt hålls kvar i hamn medför således negativa ekonomiska konsekvenser för exempelvis befälhavare, redare, eller agenter, vilket är ett enligt utredningen – sammantaget med ovannämnda ansvarsbestämmelser i FSL – tillräckligt effektivt, proportionerligt och avskräckande regelsystem.

Möjligheten skulle kunna finnas att komplettera bestämmelserna med sanktionsavgifter i vissa delar. I dessa fall krävs dock en mer utförlig utredning där bl.a. måste vägas in vilka bestämmelser som ska omfattas av sanktionerna, eventuell avkriminalisering av andra sanktioner, avgiftsbeloppets storlek, regler om förhindrande av

dubbla sanktioner (straff/sanktionsavgift eller sanktionsavgift/vite), etc.

Utredningen har mot bakgrund härav inte funnit skäl att i detta sammanhang föreslå införandet av några sanktionsavgifter. Detta bör enligt utredningen utredas i särskild ordning vid en eventuell översyn av hela fartygssäkerhetslagens ansvarsbestämmelser.

Utredningen anser sammanfattningsvis att regelsystemet avseende hamnstatskontrolldirektivet på det sätt som det är utformat i dag i sig är en tillräcklig sanktion för överträdelser. Ytterligare straffpåföljder behövs inte. Några förslag till ändring i lag eller förordning föreslås därför inte i denna del.

### 3.15 Övrigt (artiklarna 27, 30–33 och 35–39)

**Utredningens bedömning:** Artiklarna 27, 30–31 och 35–39 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artiklarna i det nya hamnstatskontrolldirektivet innehåller regler om

- artikel 27 *Offentliggörande av en lista över företag med låg och mycket låg prestation* – vilken saknar motsvarighet i det tidigare direktivet,
- artikel 30 *Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer* – vilken saknar motsvarighet i det tidigare direktivet,
- artikel 31 *Kommittéförfarande* – vilken motsvaras av artikel 18 i det direktivet,
- artikel 32 *Ändringsförfarande* – vilken delvis motsvaras av artikel 19 i det tidigare direktivet,
- artikel 33 *Genomförandebestämmelser* – vilken saknar motsvarighet i det tidigare direktivet,
- artikel 35 *Översyn* – vilken saknar motsvarighet i det tidigare direktivet,
- artikel 36 *Genomförande och anmälan* – vilken motsvaras av artikel 20 i det tidigare direktivet,
- artikel 37 *Upphävande* – vilken saknar motsvarighet i det tidigare direktivet,

- artikel 38 *Ikraftträdande (av direktivet)* – vilken motsvaras av artikel 21 i det tidigare direktivet, och
- artikel 39 *Adressater* – vilken motsvaras av artikel 22 i det tidigare direktivet.

Artiklarna riktar sig till kommissionen eller till medlemsstaterna vilket inte någon medför någon författningsändring.

Närmare angående införlivande och förslag till ikraftträdande av föreslagna författningsändringar, se avsnitt 6.

### 3.16 Bilagor till direktivet

<b>Utredningens bedömning:</b> Bilagorna I–XVI föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.
--

Nedan följer en genomgång av de bilagor som är knutna till det nya hamnstatskontrolldirektivet, bilagorna I–XVI.

#### *Bilaga I*

Bilaga I till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 5 i direktivet.

Bilagan saknar motsvarighet i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

#### *Bilaga II*

Bilaga II till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 10.2 i direktivet.

Bilagan saknar motsvarighet i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga III*

Bilaga III till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 9.1 i direktivet.

Bilagan saknar motsvarighet i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga IV*

Bilaga IV till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 13.1 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga II i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga V*

Bilaga V till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 13.3 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga III i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga VI*

Bilaga VI till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 15.1 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga IV i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga VII*

Bilaga VII till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 14 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga V i direktiv 95/21/EG.



Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

#### *Bilaga VIII*

Bilaga VIII till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 16 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga XI i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas av den föreslagna ändringen i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) där en direkt hänvisning sker till artikel 16 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

#### *Bilaga IX*

Bilaga IX till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 17 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga IX i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

#### *Bilaga X*

Bilaga X till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 19.3 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga VI i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

#### *Bilaga XI*

Bilaga XI till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artiklarna 22.1 och 22.5 i direktivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga VII i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga XII*

Bilaga XII till det nya hamnstatskontrolldirektivet är att hänföra till artikel 24.1 i direktivet.

Bilagan saknar motsvarighet i direktiv 95/21/EG.

Artikeln riktar sig till kommissionen och föranleder enligt utredningen inte någon författningsreglering. Bilaga XII riktar sig också till kommissionen, samt innehåller i dess sista mening en formulering av allmän informationskaraktär. Bilaga XII föranleder därmed inte någon författningsreglering.

*Bilaga XIII*

Bilaga XIII är att hänföra till artikel 26 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga VIII i direktiv 95/21/EG.

Artikel riktar sig till kommissionen och föranleder enligt utredningen inte någon författningsreglering. Detsamma gäller för innehållet i bilaga XIII.

*Bilaga XIV*

Bilaga XIV är att hänföra till artikel 29 i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

Bilagan har en motsvarighet i bilaga X i direktiv 95/21/EG.

Innehållet i bilagan omfattas enligt utredningens mening av Transportstyrelsens utökade bemyndigande enligt avsnitt 3.4.1.

*Bilaga XV–XVI*

Bilagorna XV–XVI är att hänföra till artikel 37 i det nya hamnstatskontrolldirektivet och föranleder enligt utredningen inte några författningsåtgärder.

## 4 Övervakningsdirektivet

### 4.1 Uppdraget

Den 27 juni 2002 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet). Direktivet införlivades i svensk rätt genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) och i lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF).

Övervakningsdirektivets syfte, såsom det anges i artikel 1 i direktivet, är att inom gemenskapen inrätta ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik, för att öka säkerheten och effektiviteten för denna trafik och förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor eller potentiellt farliga situationer till sjöss, inklusive sjöräddningsinsatser, samt bidra till att bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg.

Direktiv 2009/17/EG om ändring i övervakningsdirektivet syftar till att förbättra möjligheterna att lämna stöd till fartyg i nöd på skyddade platser. Vidare införs krav på att även fiskefartyg över 15 meter ska förses med automatiskt identifieringssystem (AIS). Därutöver kompletteras dagens regelverk med bl.a. regler om åtgärder vid farligt isläge och krav på att samtliga av EU:s medlemsstater ska vara anslutna till det s.k. SafeSeaNet för att förbättra utbytet av information om bl.a. transporter av farligt gods.

Utredningens uppdrag såvitt avser ändringarna av övervakningsdirektivet är att föreslå hur det kan genomföras i svensk rätt. Utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med direktivens och IMO:s, i detta fall rekommenderande, regelverk och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande av direktivet i svensk rätt. I fråga om genomförandet av regelverket kring

skyddade platser i enlighet med den nya lydelsen av övervakningsdirektivet ska utredningen särskilt beakta hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivens och IMO:s regler bör utredaren lämna förslag på hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras. I detta sammanhang ska utredaren särskilt se över ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i fråga om ansvaret för SafeSeaNet. Frågan om vilken myndighet som bör vara nationell kontaktpunkt bör belysas. Förslag till sådana författningsändringar som utredaren anser nödvändiga för att åstadkomma önskad effektivisering ska redovisas.

Utredningen har ansett att med nationell kontaktpunkt avses i direktiven till utredningen vilken myndighet som ska svara för att information överförs från/till Sverige från/till SafeSeaNet.

## **4.2 Lagändringar i anledning av direktiv 2002/59/EG**

### **4.2.1 Inledning**

Det tidigare övervakningsdirektivet, 2002/59/EG, behandlades i prop. 2003/04:88. Till största delen menade regeringen att det redan fanns bestämmelser i det svenska regelverket som täckte direktivets krav. I vissa delar ansågs direktivet kunna genomföras genom att myndighetsföreskrifter meddelades med stöd av befintliga bemyndiganden. I andra avseenden ansåg regeringen att lagstiftningen behövde kompletteras.

### **4.2.2 Förhandsanmälan från fartyg**

En lagändring avsåg förhandsanmälan från fartyg. Ändringen innebar att regeringen eller den myndighet som regeringen beslutar får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats. Skyldigheten får åläggas redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information.

Regeringen föreslog att 7 kap. 2 § 5 FSL skulle ändras, så att bemyndigandet som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriftsrätt även omfattar ett fartygs anmälningsskyldighet inför ankomsten till en hamn. Regeringen föreslog även att "ankarplats" skulle nämnas i bemyndigandet (prop. 2003/04:88 s. 18).

#### 4.2.3 Åtgärder vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden

Vidare infördes en lagändring innebärande att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skulle få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information i sådana situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön. Vidare slogs fast att ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 5 § LÅFF även får meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Förslaget syftade till införande av artikel 18 i direktiv 2002/59/EG, som anger att den behöriga myndigheten, när väder- eller sjöförhållandena är "ytterst ogynnsamma", får vidta vissa åtgärder om myndigheten anser att det föreligger allvarliga risker för föroreningar eller om människoliv är i fara. Myndigheten bör då, om så är möjligt, ge en befälhavare på ett fartyg som är på väg att anlöpa eller lämna en hamn i ett sådant riskabelt område uppgifter om sjö- eller väderförhållandena samt om de risker som förhållandena kan innebära för fartyget, lasten, besättningen och passagerare.

Vidare kan myndigheten vidta andra åtgärder som bedöms lämpliga. En sådan är exempelvis att förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna en hamn i ett berört område innan det har konstaterats att det inte längre föreligger några risker på grund av väder och vind. Åtgärden kan även bestå i en rekommendation till berörda fartyg. Så långt möjligt ska myndigheten också vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda bunkring till sjöss inom territorialhavet vid dessa förhållanden.

Befälhavaren ska informera rederiet om de åtgärder som myndigheten har rekommenderat eller beslutat om och därefter göra en egen bedömning av hur han eller hon ska agera. Om befälhavaren kommer fram till att han eller hon inte bör följa myndighetens rekommendation ska myndigheten informeras om orsaken

till detta. Ett beslut av en behörig myndighet om förbud att t ex anlöpa eller lämna en hamn ska givetvis alltid åtlydas.

Möjligheter att besluta om avgångsförbud fanns sedan tidigare reglerade dels i FSL, dels i LÅFF. FSL syftar till sjösäkerhet med fokus på fartyg och människor medan den sistnämnda lagen syftar till att i första hand skydda miljön. Då artikel 18 i direktiv 2002/59/EG tar sikte på skydd både av människor och miljö, menade regeringen att ny reglering borde delas upp på båda de nämnda lagarna (samma källa s. 20).

Således gjordes ett tillägg i 6 kap. 1 § FSL som numera avser Transportstyrelsens möjligheter att förbjuda ett fartygs resa. Transportstyrelsens roll som den myndighet som i första hand ska ta dessa beslut framgår av 6 kap. 7 §. Regeringen har dock möjlighet att föreskriva om beslutanderätt även för annan myndighet. Ett bemyndigande fanns sedan tidigare i 7 kap. 7 § FSL och närmare bestämmelser i 7 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF). Dessa bestämmelser anger att Transportstyrelsen i vissa fall ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn. Det var dock nu fråga om att Transportstyrelsen skulle ha möjlighet att besluta t.ex. om ett anlöpsförbud, varför regeringen menade att en komplettering var nödvändig i FSF (samma källa, s. 20).

Vid ogynnsamma väder- och sjöförhållanden föreskriver direktivet att det ska vara möjligt att meddela förbud mot fartygs resa respektive anlop. Sedan tidigare fanns i 7 kap. 5 § LÅFF bestämmelser som gör det möjligt för Transportstyrelsen att meddela nödvändiga beslut om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av ett faktiskt eller befarat utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne kan skadas i avsevärd mån. Bestämmelsen täcker också vad som sägs i direktivet om begränsning eller förbud mot bunkring. Enligt 7 kap. 3 § förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) får sådana beslut även meddelas av Kustbevakningen, om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa föroreningar. Eftersom det enligt direktiv 2002/59/EG skulle vara möjligt att fatta dessa beslut även om det förelåg ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden föreslog regeringen att 7 kap. 5 § LÅFF kompletterades med ett andra stycke angående detta. Av 9 kap. 6 § andra stycket LÅFF framgår att ett beslut som meddelats med stöd

av 7 kap. 5 § gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet (samma källa s. 21).

Kustbevakningens miljöräddningsledare har enligt 6 kap. 2 § lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) befogenhet att göra ingrepp i annans rätt. Om ett sådant beslut innebär förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 5 § LÅFF får det fattas bara om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas. Ett sådant beslut ska genast underställas Transportstyrelsen enligt 9 kap. 1 § LÅFF.

Vidare föreslog regeringen att bemyndigandet i 7 kap. 2 § FSL om bl.a. befälhavarens skyldigheter skulle utvidgas på så sätt att föreskrifter även kan meddelas om skyldighet att lämna information i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att det föreligger allvarliga risker för människor eller miljön. På så sätt kunde befälhavarens skyldigheter enligt artikel 18.2 regleras. Av praktiska skäl var det enligt regeringens mening lämpligt att inte göra bemyndigandet alltför snävt genom att där återge direktivets exakta ordalydelse. På så sätt, menade regeringen, skulle t.ex. smärre ändringar i direktivet inte behöva föranleda lagändringar.

Regeringen konstaterade avseende kostnader för sanering i samband med att ett läckande fartyg tas in i hamn, att den sanering som eventuellt blir aktuell utförs, i den mån det är fråga om akuta åtgärder, av kommunen inom ramen för den kommunala räddningstjänsten. Av 7 kap. 2 § LSO framgår att kommunen under vissa förutsättningar kan få ersättning för sina kostnader av staten. I preambeln (16) till direktiv 2002/59/EG anges att kommissionen bör undersöka möjligheten att upprätta ett adekvat kompensationsystem för hamnar som tar emot fartyg i sjönöd, och även möjligheten att kräva att anlöpande fartyg har fullgod försäkring (samma källa, s. 21).

#### 4.2.4 Påföljder

En kompletterande lagregel infördes också beträffande påföljder. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör skyldighet att lämna uppgifter som föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5 FSL kan enligt ändringen dömas till böter.

Ändringarna var föranledda av att artikel 25.2 i direktiv 2002/59/EG föreskrev att medlemsstaterna skulle införa ett påföljdssystem för överträdelse av nationella bestämmelser som

antagits i enlighet med direktivet. Påföljderna ska vara ”effektiva, proportionella och avskräckande”.

Regeringen menade att det enligt då gällande lagstiftning redan fanns påföljdsbestämmelser som täckte överträdelser mot skyldigheter enligt direktivet. Överträdelser av förbud mot ett fartygs resa, vilket regeringen föreslog även skulle kunna meddelas vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden, fanns sanktionerade i 8 kap. 1 § första stycket 1 FSL. Där framgår att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot ett sådant förbud döms till böter eller fängelse i högst ett år. Av 8 kap. 3 § FSL framgår vidare att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet försummar att fullgöra sådan anmälningsskyldighet som har ålagts med stöd av 7 kap. 2 § 5 döms till böter. Eftersom förslagen till 7 kap. 2 § 5 c) och d) har utformats som ett bemyndigande att föreskriva om skyldighet att lämna uppgifter, borde, för att även dessa punkter ska anses omfattas av straffbestämmelsen, ordalydelsen i 8 kap. 3 § 13 anpassas till detta (samma källa, s. 22).

#### **4.3 Utredning genomförd av Sjöfartsverket och Kustbevakningen på uppdrag av Näringsdepartementet**

Frågor som berörs av övervakningsdirektivets reglering har utretts av Kustbevakningen och Sjöfartsverket på uppdrag av regeringen. Regeringen gav i beslut den 27 maj 2004 myndigheterna i uppdrag att utreda behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd. Särskilt skulle myndigheterna belysa om det finns anledning att ändra den nuvarande gränsdragningen mellan statlig och kommunal räddningstjänst. Om Kustbevakningen och Sjöfartsverket skulle se att förbättringar kan göras i fråga om andra åtgärder, som vidtas mot förorening från fartyg inom ramen för LÄFF, skulle även sådana förslag lämnas. Vidare skulle myndigheterna redovisa förslag till författningsändringar som ansågs nödvändiga för önskad effektivisering samt analysera konsekvenserna av de föreslagna ändringarna och därvid särskilt beakta ekonomiska konsekvenser för stat och kommun (ärendenr. N2004/4124/TP).

Innehållet i utredningen redovisas nedan i avsnitt 4.12.1 om ändrade regler avseende mottagande av fartyg i behov av assistans.



## 4.4 Allmänna bestämmelser i direktiv 2009/17/EG (artikel 2 och 3)

Direktiv 2009/17/EG innehåller fyra artiklar. Artikel 1 redogör för de artiklar i direktiv 2002/59/EG som ska ändras eller ersättas. Artikel 2 avser införlivande, artikel 3 ikraftträdande och artikel 4 adressater.

De allmänna bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG återfinns i artiklarna 1–3 och avser syfte, tillämpningsområde och definitioner). Artiklarna 2 och 3 har ändrats genom direktiv 2009/17/EG.

### 4.4.1 Direktivets tillämpningsområde – artikel 2

**Utredningens bedömning:** Artikel 2 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

I artikel 2 i direktiv 2002/59/EG anges tillämpningsområdet för direktivet. I artikel 2.1 sägs att om inget annat anges ska direktivet gälla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300. Vidare anges i artikel 2.2 a)–c) att direktivet inte ska tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller nyttjas av en medlemsstat och används för allmännyttiga eller icke-kommersiella ändamål. Inte heller ska direktivet tillämpas på fiskefartyg, traditionsfartyg och fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter eller bunkrar under 5000 ton, proviantförråd och utrustning som används ombord på fartygen. Med bunkrar ska, enligt utredningens uppfattning, förstås bunkerolja.

En ändring av artikel 2.2 har gjorts i direktiv 2009/17/EG. Det innebär att inledningsfrasen ska ersättas med följande:

- a) Om inget annat anges ska detta direktiv inte tillämpas på:

Vidare har artikel 2.2, led c) ändrats, så att den numera avser att undanta

bunker på fartyg under 1 000 bruttotonnage och proviantförråd och utrustning ombord på alla fartyg.

Med fartyg under 1 000 bruttotonnage avses med all sannolikhet fartyg med en bruttodräktighet under 1 000. Genom ändringen

vidgas tillämpningsområdet för direktivet. Dessutom tydliggörs att direktivet inte är tillämpligt på proviantförråd och utrustning på alla fartyg.

### *Överväganden*

Transportstyrelsen har bemyndigande att besluta föreskrifter avseende anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall (3 kap. 11 § och 7 kap. 2 § FÅFF, 15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods (FFG), 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300, SjöTF) och 2 kap. 7 § FSF).

I dag återfinns tillämpningsområdet för direktivet definierat i 2–3 §§ i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. Ändringarna i artikel 2 bör medföra viss justering i Transportstyrelsens föreskrifter. I övrigt krävs ingen författningsändring.

I anledning av ändringarna i artikeln har även bilaga 1.4 strecksats X ändrats, se avsnitt 4.19.1 nedan.

#### 4.4.2 Definitioner

**Utredningens förslag och bedömning:** Den definition av begreppet ”fartyg i behov av assistans” som återfinns i direktivets artikel 3, v), ska införas i förordning (2003:438) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Artikel 3 föranleder inte i övrigt någon ändring i lag eller förordning, men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

I artikel 3, a)–r) i direktiv 2002/59/EG anges vilka betydelser beteckningarna i direktivet har.

Punkten a) som definierar internationella instrument ändras i direktiv 2009/17/EG så att ”relevanta internationella instrument” ersätts av

”relevanta internationella instrument”: följande instrument (i uppdaterad version)”.

Till de internationella instrument som räknas upp ska följande läggas till:

- IMO:s res A.917 (22): internationella sjöfartsorganisationens resolution 917(22) med titeln Guidelines for the onboard use of AIS, ändrad genom IMO:s resolution A.956 (23),
- IMO:s res A.949(23): Internationella sjöfartsorganisationens res. 949(23): med titeln Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance.
- IMO:s resolution A.950(23): internationella sjöfartsorganisationens resolution 950(23): med titeln Maritime assistance services (MAS).
- IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka: de riktlinjer som bifogas resolution LEG. 3 (91) från IMO:s juridiska kommitté av den 27 april 2006, godkända av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

Led k) om behöriga myndigheter har ändrats. Tidigare definierades behörig myndighet som den som ”tar emot och vidarebefordrar uppgifter som anmäls enligt direktivet”.

Nu lyder bestämmelsen:

*behöriga myndigheter:* de myndigheter och organisationer som medlemsstaterna utsett för att utföra uppgifter enligt detta direktiv.

Vidare har ett antal nya strecksatser med definitioner lagts till,

s)–w):

s) *SafeSeaNet:* gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, utvecklat av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna för genomförandet av gemenskapslagstiftning”.

t) *regelbunden trafik:* en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller så ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

u) *fiskefartyg:* alla fartyg som är utrustade för kommersiellt utnyttjande av levande akvatiska resurser.

v) *fartyg i behov av assistans:* utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Internationella sjöräddningskonventionen om räddning av personer, ett fartyg i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

w) *LRIT:* ett system för långdistansidentifiering och –spårning av fartyg, i enlighet med kapitel V, regel 19-1 i SOLAS-konventionen.

### Överväganden

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet (3 kap. 11 § och 7 kap. 2 § FÅFF, 15 § FFG, 2 kap. 1 § SjöTF och 2 kap. 7 § FSF) liksom om navigationssäkerhet och navigationsutrustning (7 kap. 2 § 1 FSL och 2 kap. 1 § FSF). Aktuella definitioner finns i dag i 4 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. Den nya inledande skrivningen om relevanta internationella instrument, uppräknningen av nya rättsakter och de nya definitionerna bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifterna på motsvarande sätt.

”Fartyg i behov av assistans” bör definieras i FÅFF, som föreslås innehålla reglering om behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans i enlighet med artikel 20–20 b (se avsnitt 4.12.3 nedan).

I övrigt krävs ingen författningsändring.

## 4.5 AIS (artikel 6 a och 6 b)

I detta avsnitt ska de nya artiklarna 6 a och 6 b behandlas. Artiklarna är placerade i avdelning I i direktiv 2002/59/EG, avseende fartygsrapportering och fartygsövervakning.

### 4.5.1 Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem (AIS) – artikel 6 a

**Utredningens bedömning:** Artikel 6 a föranleder inte någon ändring i lag eller förordning men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

Artikel 6 i direktiv 2002/59/EG avser användning av automatiskt identifieringssystem (AIS – Automatic Identification System). Systemet gör det möjligt att identifiera och följa fartyg från andra fartyg och från landstationer. AIS är primärt avsett att vara ett antikollisionshjälpmedel men används också av stater för att följa trafiken utanför deras kust.

I artikel 6.1 i direktiv 2002/59/EG anges att varje fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I ska vara utrustat med en AIS som uppfyller IMO:s krav. I bilagan preciseras "fartyg" till att avse passagerarfartyg oavsett storlek och alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300. Enligt tidsplanen ska samtliga dessa fartyg i juli 2007 varit utrustade med AIS. Vidare anges i artikel 6.2 att fartyg som är utrustade med en AIS ska vid varje tidpunkt ha den i drift, utom i de fall då det i internationella avtal, regler eller standarder föreskrivs skydd av uppgifter om framförandet.

Tidigare undantogs, vilket framgår av direktivets tillämpningsområde, fiskefartyg helt från denna reglering. I preambeln (6) till direktiv 2009/17/EG anges att med beaktande av de många sammanstötningar med fiskefartyg som uppenbarligen inte har uppmärksammats av handelsfartyg eller som inte har uppmärksammat handelsfartyg i sin närhet är det i hög grad önskvärt att bestämmelsen i direktiv 2002/59/EG utsträcks till fiskefartyg med en total längd överstigande 15 meter.

En ny artikel 6 a –Fiskefartygs användning av AIS – har därför införts. Den lyder:

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter som för en medlemsstats flagg och är registrerat i gemenskapen, eller är verksamt på en medlemsstats inre vatten eller territorialhav, eller landar sina fångster i en medlemsstats hamn ska, i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I.3, vara utrustat med ett AIS (klass A) som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.

Fiskefartyg utrustade med AIS ska ständigt hålla systemet i drift. Under exceptionella förhållanden får AIS slås av om befälhavaren anser att detta är nödvändigt för fartygets skydd eller säkerhet.

### *Överväganden*

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om skyldighet för fartyg att vara utrustade med AIS enligt 7 kap. 2 § FSL och 2 kap. 1 § FSF. Regler avseende AIS återfinns i dag i 3 kap. 14 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2006:17) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning. Myndighetsföreskrifterna bör ändras så att AIS görs obligatorisk för de fiskefartyg direktivet anger med en total längd över 15 meter. Övergångsbestämmelser krävs enligt bilaga II.I.3 – kraven träder i kraft i intervall (se avsnitt 4.19.2 nedan).

Vidare bör en bestämmelse motsvarande andra stycket i den nya artikel 6 a föras in i föreskrifterna, dvs. att systemet alltid ska vara i drift, men att det får slås av under exceptionella förhållanden.

#### 4.5.2 Användning av system för långväga spårning och identifiering av fartyg (LRIT) – artikel 6 b

**Utredningens bedömning:** Artikel 6 b föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

En ny artikel 6 b har införts. Den avser användning av system för långväga spårning och identifiering av fartyg (LRIT – Long Range Identification and Tracking). I maj 2006 trädde ett tillägg till kapitel V i SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) regel V/19-1 ”LRIT” i kraft. LRIT är ett spårnings- och identifieringssystem som har ett delvis annat syfte än AIS. Överföringen av data från fartygen sker också på ett annat sätt än med AIS-systemet.

Artikel 6 b lyder:

1. Fartyg för vilka kapitel V regel 19-1 i SOLAS-konventionen och de prestandanormer och funktionskrav som antagits av IMO är tillämpliga ska medföra LRIT-utrustning som överensstämmer med den regeln när de anlöper en medlemsstats hamn.

Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att fastställa krav när det gäller installation av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder.

2. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna inrätta ett europeiskt datacenter för LRIT-uppgifter, vilket ska ansvara för behandling av uppgifter från långdistansidentifiering och -spårning.

#### *Överväganden*

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om LRIT enligt 7 kap. 2 § FSL och 2 kap. 1 § FSF.

SOLAS V/19-1 är redan införlivad i 3 kap. 17 a–c §§ i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2006:17) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning.

Andra stycket i 6 b 1. och 6 b 2. föranleder inga överväganden.

## 4.6 Uppgiftskrav vid transport av farligt gods (artikel 12)

Avdelning II i direktiv 2002/59/EG, Anmälan av farligt eller förorenande gods ombord på fartyg (Hazmat), inleds med artikel 12. En ny artikel 12 har nu införts, som helt ersätter den äldre.

**Utredningens bedömning:** Artikel 12 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

Artikel 12 lyder numera (ändringarna framgår av kursiva delar):

1. Inget farligt eller förorenande gods får lämnas till transport eller lastas ombord på ett fartyg, oavsett dess storlek, i en medlemsstats hamn, om inte en deklARATION har överlämnats till befälhavaren eller fartygsoperatören, *innan godset lastas ombord, med följande uppgifter:*

a) *De uppgifter som förtecknas i bilaga I.2.*

b) *För de ämnen som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen, säkerhetsdatabladet med produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper i tillämpliga fall, inklusive viskositeten uttryckt i cSt vid 50 °C och densiteten vid 15 °C, liksom övriga uppgifter som i enlighet med IMO:s resolution MSC.150(77) finns med på säkerhetsdatabladet.*

c) *Larmnummer till avlastaren eller annan person eller annat organ med information om produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper och om vilka åtgärder som ska vidtas i nödsituationer.*

2. *Fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen med farligt eller förorenande gods och är på väg mot en hamn i en medlemsstat, ska ha en deklARATION från avlastaren med de uppgifter som krävs enligt punkt 1 a–c i denna artikel.*

3. *Det är avlastarens uppgift och ansvar att överlämna en sådan deklARATION till befälhavaren eller fartygsoperatören och att se till att den last som lämnas för transport verkligen överensstämmer med den som har deklarerats i enlighet med punkt 1.*

Ändringarna avser att förtydliga att deklARATION ska ha överlämnats innan godset lastas ombord. Vidare kompletteras deklARATIONSSkyldigheten med uppgifterna enligt 12.1.b). Slutligen avser kompletteringen att förplikta fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen med farligt eller förorenande gods och är på väg mot en hamn i en medlemsstat att medföra deklARATION från avlastaren med de uppgifter som anges i 12.1.a)–c).

### *Överväganden*

Bemyndiganden för Transportstyrelsen att föreskriva om deklARATIONSSKYLDIGHET återfinns i 2 kap. 1 §, 3 kap. 2 § och 3 kap. 4 § FSF samt i 15 § FFG. Föreskrifter finns i dag i Sjöfartverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall samt, särskilt beträffande varuinformationsdatablad, i Sjöfartverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:15) om åtgärder mot förorening från fartyg. Dessa behöver nu kompletteras så att föreskrifterna överensstämmer med artikelns nya innehåll.

I sammanhanget bör påpekas att definitionen av begreppet avsändare har tagits bort från LFG. Definitioner finns i respektive transportslags föreskrifter, men definitionen av avsändare i dessa är olika. På grund av ändringen är det i reglerna som avser sjötransport inte möjligt att direkt utläsa överlämnings- och informationsplikten vid en s.k. multimodal ro-rotransport, utan bara att den initiala avsändaren ska bifoga en godsdeklaration. Det kan finnas skäl att i annat sammanhang se över regleringen av överlämnings- och informationsplikten vid transport av farligt gods; det ligger utanför denna utrednings direktiv.

## **4.7 Datoriserat utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna (artikel 14)**

Artikel 14 i direktiv 2002/59/EG reglerar datoriserat utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna. En ändring i artikeln medför nu bl.a. att uppgifter ska sändas via SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte av information för sjöfarten.

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Artikel 14.2.c) föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.</p>
---

I artikel 14.1 anges att medlemsstaterna ska samarbeta för att se till att de nationella system som används för att hantera de uppgifter som anges i bilaga I till direktivet är sammankopplingsbara och driftskompatibla. Uppgifterna i bilaga I avser allmänna upplysningar om fartyget, lastuppgifter m.m.



Enligt artikel 14.2 ska kommunikationssystem som inrättas i enlighet med detta uppfylla följande kriterier:

- a) Uppgiftsutbytet ska ske på elektronisk väg och medge att anmälningar enligt artikel 13 kan tas emot och behandlas.
- b) Systemet ska möjliggöra informationsöverföring dygnet runt.

Artikel 14.2.c) har nu ändrats. Den lyder numera (ändringar i kursiv stil):

- c) Medlemsstaterna *måste* på begäran, *via SafeSeaNet och om det behövs för sjösäkerheten eller skyddet av den marina miljön*, utan dröjsmål kunna översända uppgifter om fartyget och det farliga eller förorenande godset ombord till *nationella och lokala* behöriga myndigheter i en annan medlemsstat.

Ändringarna omfattar vissa förtydliganden av i vilka situationer information ska lämnas och till vilka adressater. Det görs också obligatoriskt att översända informationen via SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte för sjöfarten. SafeSeaNet omfattar dels ett nät för datautbyte, dels en standardisering av de viktigaste uppgifterna om fartygen och deras last (förhandsanmälan och rapportering). Genom systemet kan man ta fram exakta och aktuella uppgifter om fartyg i europeiska vatten, deras förflyttning, farlig eller förorenande last samt händelser till havs och skicka över dem till samtliga myndigheter. SafeSeaNet är ett nätverk som knyter samman informationen från medlemsländerna.

I preambeln (4) till direktiv 2009/17/EG anges att, för att garantera att den insamlade informationen ska kunna användas på bästa sätt, är det väsentligt att den infrastruktur som krävs för att samla in och utväxla uppgifter enligt detta direktiv och som medlemsstaternas myndigheter har byggt upp integreras i SafeSeaNet.

Enligt 2 § 14 förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ansvarar Sjöfartsverket för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjöinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och trafiksepareringssystem (TSS).

FRS är ett system som är i drift sedan början av 2005. I det ska fartyg på väg till eller från svensk hamn eller ankarplats bl.a. rapportera uppgifter i enlighet med vad direktiven föreskriver. Systemet används för att registrera anmälningar av farligt gods på

fartygen och det avfall fartygen har ombord samt vissa uppgifter för att farledsavgifter, som är Sjöfartsverkets viktigaste intäkt, ska kunna beräknas och debiteras. Dessutom används FRS för att planera lotsningsverksamheten.

I FRS återfinns de uppgifter som ska rapporteras till det europeiska SafeSeaNet-systemet. Den information som matas in i FRS och som avser uppgifter som ska rapporteras till SafeSeaNet överförs direkt till SafeSeaNet. Detta system lagrar informationen så att även andra medlemsländer kan komma åt den.

### *Överväganden*

Enligt utredningens bedömning uppfyller FRS redan i dag de krav som ställs upp i den ändrade artikeln. Något behov av författningsändringar i anledning av artikel 14.2.c) bedöms därför inte föreligga.

I detta sammanhang vill utredningen, även om det ligger utanför direktiven till utredningen, påpeka att 2 § 14 förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket är mindre lyckat formulerad avseende övervakning av trafiksepareringssystem (TSS). Det Sjöfartsverket bör övervaka är ruttsystem, som är ett vidare begrepp än trafiksepareringssystem.

Beträffande angränsande frågor om SafeSeaNet, se även artikel 22a, avsnitt 4.13 och avseende bilaga III, avsnitt 4.19.3 nedan.

## **4.8 Undantag för tidtabellsbunden trafik (artikel 15)**

I direktiv 2002/59/EG reglerar artikel 15 vissa undantag från tillämpning av direktivet som får göras avseende tidtabellsbunden trafik. Denna artikel är numera ersatt med en ny artikel 15.

**Utredningens bedömning:** Artikel 15 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

Den nya artikel 15 lyder (ändringar kursiverade):

1. Medlemsstaterna får undanta tidtabellsbunden trafik mellan hamnar inom sitt territorium från kraven i artiklarna 4 och 13 under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Det företag som bedriver denna tidtabellsbundna trafik ska upprätta och kontinuerligt uppdatera en lista över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga myndigheten.

b) För varje sjöresa ska de uppgifter som anges i *bilaga I.1* eller *bilaga I.3*, i tillämpliga fall, på begäran hållas tillgängliga för den behöriga myndigheten. Företaget ska inrätta ett internt system för att se till att dessa uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, dygnet runt kan överföras i elektronisk form till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 4 eller artikel 13.4, i tillämpliga fall.

c) *Alla avvikelser på mer än tre timmar från den beräknade ankomsttiden till destinationshamnen eller lotsstationen ska anmälas till anlöps-hamnen eller behörig myndighet i enlighet med artikel 4 eller artikel 13, i tillämpliga fall.*

d) *Undantag ska endast beviljas enskilda fartyg som trafikerar en särskild rutt.*

*Vid tillämpningen av första stycket ska trafik betraktas som tidtabellsbunden endast om den är avsedd att pågå i minst en månad.*

*Undantag på kraven i artiklarna 4 och 13 ska begränsas till tidtabellsbundna resor på maximalt 12 timmar.*

2. När internationell tidtabellsbunden trafik bedrivs mellan två eller flera stater, varav åtminstone en är en medlemsstat, får vilken som helst av de berörda medlemsstaterna begära av de övriga medlemsstaterna att ett undantag beviljas för den trafiken. Alla berörda medlemsstater, inklusive de berörda kuststaterna, ska samarbeta vid beviljandet av undantag för den berörda trafiken i enlighet med villkoren i punkt 1.

3. Medlemsstaterna ska regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre uppfylls ska medlemsstaterna omedelbart återkalla undantaget för det berörda företaget.

4. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna en förteckning över de företag och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt varje uppdatering av denna förteckning.

Artikeln medger, under vissa förutsättningar, undantag för tidtabellsbunden nationell trafik från kraven i artikel 4 och 13 (avseende anmälningsplikt). I punkten b) är vissa uppgifter tillagda och punkterna c)–d) liksom 15.1 andra och tredje styckena är helt nya.

### Överväganden

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om anmälningsplikt m.m. enligt 3 kap. 11 § och 7 kap. 2 § FÅFF, 15 § FFG, 2 kap. 1 § SjöTF samt 2 kap. 7 § FSF.

Artikel 15.1 får redan anses införlivad i svensk rätt genom 13 § i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. Ett tillägg krävs dock avseende att fartygen förutom kraven i 10-11 §§ i SJÖFS 2005:19 även undantas från 5 § (som har införlivat artikel 4.1 i direktiv 2002/59/EG). Artikel 15.1. c)–d) samt 15.1. andra och tredje styckena bör föranleda ny reglering i föreskrifterna.

I punkterna 2–4 har inga ändringar gjorts i förhållande till det tidigare direktivet. Innehållet är enligt utredningens bedömning redan införlivat genom 14 § i SJÖFS 2005:19.

## 4.9 Översändande av information om vissa fartyg (artikel 16)

Avdelning III i direktiv 2002/59/EG avser övervakning av riskfartyg och ingripande vid tillbud och olyckor till sjöss. I artikel 16 regleras översändande av information om vissa fartyg, som uppfyller vissa kriterier vilka medför att de ska anses utgöra en potentiell risk för sjöfarten eller ett hot mot säkerheten till sjöss, säkerheten för personer eller miljön. Genom tillägg till artikeln inkluderas nu ytterligare fartyg i denna uppräkningslista.

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ska genom tillägg i 6 kap. 8 a § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ges ett utökat bemyndigande att utföra kontroller av sk. riskfartyg.

Till förteckningen över sådana fartyg ska läggas fartyg som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringsskydd eller finansiella säkerheter liksom de som av lotsar eller hamnmyndigheter har rapporterats uppvisa uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.

Vidare ska även direktiv 2009/17/EG omfattas av regleringen i 6 kap. 8 a §, andra stycket, andra punkten.

Lydelsen i 6 kap. 8 a § första stycket att Transportstyrelsen ska utföra kontroller för att identifiera fartyg är missvisande. En ändring av förordningstextens lydelse görs så att det endast framgår att Transportstyrelsen ska utföra kontroller av de aktuella fartygen.

I artikel 16 i direktiv 2002/59/EG anges vilka fartyg som ska anses utgöra potentiella riskfartyg enligt direktivet. Till sådana fartyg hör de som under sjöresa varit inblandade i olyckor eller tillbud, som har underlåtit att uppfylla anmälnings- och rapporteringsskyldigheter enligt direktivet eller som har brutit mot regler i trafiksepareringssystem m.m. Dessutom inkluderas fartyg som bevisligen överträtt MARPOL-konventionen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) avseende t.ex. oljeutsläpp i medlemsstats farvatten samt fartyg som vägrats tillträde till hamnar eller rapporterats eller anmälts av en medlemsstat i enlighet med rådets direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll.

I direktiv 2009/17/EG görs ett tillägg till de redan tidigare identifierade riskfartygen, genom två nya punktsatser d)–e). I artikel 16.1 ska således följande led läggas till:

d) Fartyg som inte har anmält, eller som saknar, intyg om försäkring eller finansiell säkerhet enligt gemenskapslagstiftningen och internationella regler.

e) Fartyg som enligt en rapport från lots eller hamnmyndigheter uppvisar uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.

Som bakgrund till kompletteringarna anges i preambeln (9) att enligt direktiv 2002/59/EG ska medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för fartyg som utgör en potentiell risk på grund av sitt uppträdande eller sitt skick. Till förteckningen över sådana fartyg vore det därför önskvärt att lägga fartyg som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringsskydd eller finansiella säkerheter liksom de som av lotsar eller hamnmyndigheter har rapporterats uppvisa uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.

*Överväganden*

I 6 kap. 8 a § FSF anges att Transportstyrelsen, utöver den tillsyns-verksamhet som i övrigt följer av fartygssäkerhetslagen, ska utföra vissa kontroller för att identifiera fartyg som kan utgöra en risk för sjösäkerheten, människor eller miljön. Det anges vidare i bestämmelsens andra stycke i fem punkter vilka särskilda avseenden som har betydelse vid en sådan kontroll. I uppräkningslistan återfinns de riskfaktorer hos fartyg som redan tidigare har omfattats av artikel 16.1.

Lydelsen i förordningen att Transportstyrelsen ska utföra kontrollerna för att identifiera fartyg är enligt utredningens mening missvisande. Identifieringen av fartygen såsom möjliga riskfartyg görs av andra myndigheter eller andra länder och Transportstyrelsen utför härefter nödvändiga kontroller. Utredningen föreslår därför en ändring av förordningen så att det av textens lydelse endast framgår att Transportstyrelsen ska utföra kontroller av de aktuella fartygen.

Ändringarna i artikel 16 bör införlivas i svensk rätt genom en ändring av 6 kap. 8 a § FSF. De två nya strecksatserna d) – e) bör läggas till i två nya punkter i paragrafen. Med ”intyg om försäkring eller finansiell säkerhet *enligt gemenskapslagstiftningen och internationella regler*” får här förstås intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkringar för maritima krav, samt intyg om försäkring mot oljeskada enligt 10 kap. 12–13 §§ sjölagen (1994:1009).

6 kap. 8 a § andra stycket punkten 2 bör ändras. Punkten rör fartyg som inte har uppfyllt de anmälnings- och rapporterings-skyldigheter som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för trafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG. Denna punkt ska även omfatta direktiv 2009/17/EG, som ändrar det tidigare direktivet.

#### 4.10 Åtgärder vid farligt isläge (artikel 18 a)

I artikel 18 i direktiv 2002/59/EG regleras vilka åtgärder som ska vidtas vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden. Till komplettering av regleringen har nu en ny artikel, 18 a, införts avseende åtgärder vid farligt isläge.

**Utredningens förslag:** Sjöfartsverket ska ges bemyndigande att meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter vid farligt isläge.

En ny punkt e. bör därför införas i 7 kap. 2 § 5 fartygs-säkerhetslagen (2003:364) innebärande att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens ansvar lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden. Vidare bör genom en ny paragraf, 2 kap. 8 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) Sjöfartsverket ges bemyndigande att meddela föreskrifter om anmälnings- och uppgiftsskyldighet enligt 7 kap. 2 § 5 e fartygssäkerhetslagen (2003:364).

I artikel 18 i direktiv 2002/59/EG anges att den behöriga myndigheten ska, om det föreligger ett allvarligt hot om förorening av havs- eller kustområden eller om människoliv är i fara, vidta vissa åtgärder. Dessa åtgärder omfattar att ge befälhavare på fartyg i området information om väderförhållandena och risker förenade med dessa, utfärda rekommendationer eller förbud för visst fartyg eller samtliga fartyg i visst område samt begränsa eller förbjuda bunkring.

Enligt 7 kap. 2 § 5 d. FSL och 2 kap. 7 § FSF får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter vid svåra väder- eller sjöförhållanden. När artikel 18 infördes i svensk rätt gjordes även lagändringar avseende bl.a. anlöpsförbud i FSL och FSF samt LÅFF, se avsnitt 4.2.3 ovan samt prop. 2003/04:88.

I preambeln (10) till direktiv 2009/17/EG anges att det tycks vara nödvändigt att ta hänsyn till den potentiella fara för sjöfarten som isbildning innebär. Det anges vidare att om medlemsstatens

behöriga myndighet på grundval av prognoser om is från en behörig meteorologisk informationstjänst bedömer att förhållandena utgör en allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller innebär allvarliga föroreningsrisker bör myndigheterna meddela befälhavarna på de fartyg som befinner sig i deras behörighetsområden eller avser att anlöpa eller lämna hamnar i området i fråga. Den berörda myndigheten bör kunna vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera säkerheten för människoliv till sjöss och skydda miljön. Vidare bör medlemsstaterna även kunna undersöka huruvida de handlingar som krävs ombord visar att fartyget uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga. Vad som avses med ”de handlingar som krävs ombord” är oklart. Sannolikt avses fartygens klasscertifikat, som anger om fartygen har isklass.

Artikel 18 a lyder:

1. Om de behöriga myndigheterna bedömer att isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden gäller följande:

a) Myndigheterna ska ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde eller som avser att anlöpa eller lämna någon av deras hamnar lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade rutter och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområde.

b) Myndigheterna får, utan att det påverkar skyldigheten att bistå ett fartyg i behov av assistans och andra skyldigheter enligt relevanta internationella regler, begära att fartyg som befinner sig i det berörda området och som avser att anlöpa eller att lämna en hamn eller en terminal eller en ankarplats uppfyller de krav på kapacitet eller maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området.

2. De åtgärder som vidtas enligt punkt 1 ska när det gäller uppgifter om isläget grundas på is- och väderprognoser från en kvalificerad meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.

Det ska noteras att artikel 18 a inte innehåller bestämmelser som förbud mot resa eller anlöp, såsom anges i artikel 18.

### *Överväganden*

Sjöfartsverket ansvarar för sjötrafikinformationstjänst (VTS) enligt 2 § 13–14 förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Information ges också till sjöfarten genom det s.k. Baltico-systemet, Navtex och Underrättelser för sjöfarten. Samtliga dessa



informationskanaler kan användas i sammanhanget. Det behövs ingen författningsreglering för att en myndighet ska få lämna rekommendationer.

Enligt Sjöfartsverkets instruktion, 2 § 4, är Sjöfartsverket vidare ansvarigt för isbrytning. Närmare reglering av isbrytarverksamheten finns i isbrytarförordningen (2000:1149). Där anges i 1 § att genom statens isbrytarverksamhet kan fartyg som är lämpade för vintersjöfart få hjälp med isbrytning och arbeten som har samband därmed i enlighet med vad som sägs i förordningen. Verksamheten ska ledas av Sjöfartsverket. För att ange kraven på isförstärkning använder Sjöfartsverket de isklassbeteckningar som fastställts att gälla från och med 2003 enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2003:4) om finsk-svensk isklass. Dessa föreskrifter, som är tekniska till sin natur, innehåller de krav ett fartyg måste uppfylla för att ha någon av de i föreskrifterna nämnda fyra isklasserna. Föreskrifterna ligger i dag inom Transportstyrelsens ansvarsområde.

Transportstyrelsen är i dag den myndighet som har bemyndigande att föreskriva om skyldighet att lämna sådana uppgifter som anges i artikel 18. Isbrytningsverksamheten ligger emellertid inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde och det är därför lämpligt att Sjöfartsverket, förutom att besluta de restriktioner gällande fartygens isklass, som ska gälla från tid till annan, även ges bemyndigande att föreskriva att befälhavaren ska visa att fartyget uppfyller de ställda kraven. Inom ramen för föreskrifträtten får Sjöfartsverket närmare bestämma vilka uppgifter som bedöms nödvändiga, exempelvis om isklass och hur rapporteringen ska ske. I detta sammanhang noterar utredningen att Sjöfartsverkets föreskrifter om isbrytarverksamhet är från 1966 och är i behov av översyn.

En ny punkt e bör därför införas i 7 kap. 2 § 5 FSL innebärande att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens ansvar lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden. Vidare bör genom en ny paragraf, 2 kap. 8 § FSF, Sjöfartsverket ges bemyndigande att meddela föreskrifter om anmälnings- och uppgiftsskyldighet enligt 7 kap. 2 § 5 e FSL.

När det gäller 18.a.2 krävs enligt utredningens bedömning inga författningsändringar.

Som ovan nämnts krävs inga särskilda sanktioner i direktivet för de fartyg som inte bedöms uppfylla kraven vid farligt isläge. Detta ändrar inte det förhållandet att Transportstyrelsen enligt 6 kap. FSL kan besluta om inskränkningar i rätten att använda fartyget om det inte anses sjövärdigt. Ett fartyg som inte uppfyller de krav som Sjöfartsverket nu föreslås kunna föreskriva i en situation med svårt isläge kan heller inte påräkna isbrytarassistans från Sjöfartsverket, varför det i praktiken får avbryta sin resa.

#### 4.11 Åtgärder i samband med tillbud eller olyckor till sjöss (artikel 19)

Artikel 19 i direktiv 2002/59/EG reglerar åtgärder i samband med de tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 17. Artikel 19 har nu ändrats.

**Utredningens bedömning:** Artikel 19 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

Enligt artikel 19 ska medlemsstaterna vid tillbud eller olyckor till sjöss vidta alla erforderliga åtgärder i enlighet med internationell rätt, när så är nödvändigt för att säkerställa sjösäkerheten, människors säkerhet och skydda havs- och kustmiljön. Det hänvisas till direktivets bilaga IV, som innehåller en icke uttömmande förteckning över de åtgärder som medlemsstaterna får vidta enligt denna artikel. Punkten 19.2 som nu ändrats anger att fartygsoperatören, befälhavaren och ägaren av aktuellt gods är skyldiga att samarbeta fullt ut med de nationella behöriga myndigheterna, på dessa myndigheters begäran, för att begränsa följderna av ett tillbud eller en olycka till sjöss.

Följande stycke har lagts till artikel 19.2:

I detta syfte ska de på begäran översända de uppgifter som avses i artikel 12 till de behöriga nationella myndigheterna.

Dessutom läggs följande punkt till artikel 19:

4. I enlighet med nationell lagstiftning ska medlemsstaterna beakta de relevanta bestämmelserna i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka i vatten under deras jurisdiktion.

Med de nämnda riktlinjerna förstås de riktlinjer, som är en bilaga till resolution LEG. 3(91) Adoption of Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident, som beslutats av IMO:s juridiska kommitté.

### *Överväganden*

Transportstyrelsen har enligt 7 kap. 2 § FSL och 2 kap. 7 § FSF bemyndigande att föreskriva om uppgiftsskyldighet i olika avseenden. En ny paragraf bör föras in i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall om att fartygsoperatören, befälhavaren och ägaren av farligt eller förorenat gods på begäran av Transportstyrelsen ska sända uppgifterna i bilaga 2 till behöriga myndigheter.

Riktlinjerna i LEG. 3(91) är rekommenderande. De kommer enligt vad utredningen erfarit inte att leda till särskild svensk lagstiftning. Deras innehåll täcks i princip av redan gällande svensk lagstiftning.

## **4.12 Mottagande av fartyg i behov av assistans (artikel 20–20 d)**

### **4.12.1 Tidigare arbete och reglering avseende skyddade platser**

#### **Aktuell reglering i direktiv 2002/59/EG**

I direktiv 2002/59/EG angavs att medlemsstaterna efter samråd med berörda parter med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO, skulle utarbeta planer för att i farvatten inom sina jurisdiktionsområden ta emot fartyg i nöd. I dessa planer skulle det ingå nödvändiga arrangemang och förfaranden, med beaktande av drifts- och miljörelaterade begränsningar, för att säkerställa att fartyg i nöd omedelbart kan gå till en skyddad plats under vissa förutsättningar. Om medlemsstaterna ansett det nödvändigt och genomförbart måste dessa planer innehålla arrangemang för tillhandahållande av nödvändiga medel och resurser för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar.

I tidigare gällande förordning (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utarbeta dessa planer, genom att Sjöfartsverket enligt 1 § 17 skulle ”fullgöra de uppgifter som Sverige i egenskap av medlemsstat har ålagts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG i den mån dessa uppgifter inte på annat sätt fullgörs genom lag eller förordning, och även ansvara för att de uppgifter som enligt direktivet ankommer på en behörig myndighet, hamnmyndighet eller landcentral fullgörs.”

### Kustbevakningens och Sjöfartsverkets utredningar

Som ovan angetts i avsnitt 4.3 fick Kustbevakningen och Sjöfartsverket den 27 maj 2004 regeringens uppdrag att utreda behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd. Myndigheterna skulle särskilt belysa om det fanns anledning att ändra den nuvarande gränsdragningen mellan statlig och kommunal räddningstjänst.

Sjöfartsverkets och Kustbevakningens slutsats var att svensk lagstiftning inte fullt ut kunde anses räcka till för att ständigt och fullt ut säkerställa att nödvändiga åtgärder kan vidtas. I rapporten konstaterades att lagen om skydd mot olyckor stöder (2003:778 LSO) – men inte fullt ut – kraven i övervakningsdirektivet om att ett fartyg i nöd ska kunna gå eller föras till en skyddad plats. Problemet ansågs vara att det är oklart om Sjöfartsverkets och Kustbevakningens räddningstjänstansvar innebär att myndigheterna kan göra ingrepp i hamninnehavares rätt samtidigt som det är klart att Sjöfartsinspektionen (numera Transportstyrelsen) inte har en laglig rätt att tvångsvis bereda ett fartyg tillträde till en skyddad plats på ett sätt som innebär ingrepp i tredje mans rätt. Till detta kommer att statens ansvar för räddningstjänsten inte omfattar svenska hamnar.

Näringsdepartementet uppdrog den 11 juli 2005 åt Kustbevakningen och Sjöfartsverket att komplettera sin redovisning om skyddade platser. Skälen för detta var att konsekvensanalysen behövde kompletteras och att samråd skulle ske med andra myndigheter.

Kompletteringen ingavs den 23 januari 2006.

Myndigheterna konstaterade att det huvudsakliga problemområdet när det gäller skyddade platser är att säkerställa tillgång till en sådan plats när behov uppstått redan ute till havs, utan fördröjning och med klara och kontinuerliga ansvarsförhållanden. Sjöfartsverket eller Kustbevakningen måste kunna låta föra fartyget till en skyddad plats, där företrädare för dessa myndigheter har de bästa förutsättningarna att ansvara för verksamheten även när fartyget har kommit in på kommunalt vatten.

Härefter har ärendet den 9 maj 2006 överlämnats till Försvarsdepartementet (dnr. Fö2006/1264/CIV). Ärendet bereds i regeringskansliet.

## Riktlinjer från IMO

De riktlinjer från IMO som direktivet hänvisar till har antagits och återfinns i resolution A.949(23) Guidelines on Places of refuge for ships in need of assistance) och resolution A.950 (23) Guidelines on Maritime Assistance Services (MAS). Riktlinjerna är rekommenderande.

### 4.12.2 Skälen för ändring av artikel 20 enligt preambeln

I preambeln (11) – (21) till direktiv 2009/17/EG anges skälen för ändringarna i artikel 20 enligt följande.

I direktiv 2002/59/EG föreskrivs att medlemsstaterna ska utarbeta planer för att ta emot fartyg i nöd. Härefter har IMO antagit Guidelines (resolution A.949(23)) avseende fartyg *i behov av assistans* snarare än för fartyg *i nöd* varför direktivet bör ändras på motsvarande sätt.

I syfte att reglera situationen för fartyg i behov av assistans enligt res. A.949(23) bör en eller flera behöriga myndigheter utses att fatta beslut i syfte att minimera riskerna för den marina säkerheten, skydd för människoliv och miljön.

På grundval av resolutionen m.m. är det nödvändigt att fastställa det grundläggande innehållet i planerna för mottagande av fartyg som behöver assistans för att säkerställa att genomförandet av denna åtgärd blir harmoniserat och verkningsfullt och omfattningen av medlemsstaternas skyldigheter tydliggörs.

Resolutionen ska utgöra grunden för planerna som medlemsstaterna utarbetar. Medlemsstaterna får dock beakta även andra faktorer.

Medlemsstaterna bör i enlighet med nationell lagstiftning ytterligare beakta relevanta bestämmelser i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka.

När ett fartyg behöver assistans kan det vara nödvändigt att fatta beslut om att ta emot fartyget på en skyddad plats. Detta är framför allt viktigt under omständigheter som kan leda till skeppsbrott eller innebära risker för miljön eller sjöfarten. Det är då viktigt att kunna hänvisa till en behörig myndighet i en medlemsstat.

Planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans bör innehålla en beskrivning av beslutsgången vid larm och agerande i dessa situationer. Myndigheterna och deras befogenheter bör vara tydligt beskrivna.

Hamnar som tar emot fartyg bör kunna räkna med ersättning för kostnader och skador.

Vid utarbetandet av planerna bör medlemsstaterna samla in information om möjliga skyddade platser längs kusten så att behörig myndighet snabbt kan fastställa vilket område som är mest lämpat att ta emot fartyget i behov av assistans.

Förteckning över behöriga myndigheter bör offentliggöras.

En medlemsstat har plikt att besluta i fråga om mottagande på en skyddad plats även om fartyget i fråga inte har finansiella säkerheter. Myndigheten får dock undersöka huruvida fartyget har försäkringsskydd eller annan finansiell säkerhet men förfrågningar får inte leda till att en räddningsoperation fördröjs.

#### 4.12.3 Artikel 20 – Behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans. En bestämmelse härom ska införas i 7 kap. förordningen (2003:438) om åtgärder mot förorening av fartyg.

Frågan om hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras bör utredas vidare i annan ordning.

Artikel 20 har nu ändrats och reglerar nu behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans.

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ha nödvändig sakkunskap och behörighet, vid tidpunkten för verksamheten, att på eget initiativ fatta oberoende beslut om mottagande av fartyg i behov av assistans.
2. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 får i tillämpliga fall, och särskilt vid hot mot den marina säkerheten och skyddet av miljön vidta åtgärder som ingår i den icke uttömmande förteckningen i bilaga IV.
3. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 ska mötas regelbundet för att utbyta expertis och förbättra de åtgärder som vidtagits med stöd av denna artikel. De får mötas när som helst, till följd av särskilda omständigheter.

### *Överväganden*

Vid mottagande av fartyg i behov av assistans kan främst tre myndigheter med olika befogenheter och uppdrag komma att beröras – Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Kustbevakningen svarar för miljöräddningsinsatser, Sjöfartsverket för sjöräddningsinsatser och Transportstyrelsen för beslut om fartyget.

Den/de behöriga myndigheten/myndigheterna får enligt artikeln, särskilt vid hot mot den marina säkerheten och skyddet av miljön, vidta åtgärder, som ingår i den inte uttömmande förteckningen i bilaga IV till direktivet. I bilaga IV preciseras vad hot mot den marina säkerheten och skyddet av miljön ska anses vara. I bilagans inledning sägs således att vid tillbud och olyckor får den behöriga myndigheten, om den anser det nödvändigt för att förhindra, minska eller eliminera en allvarlig och överhängande fara för den egna kusten eller därmed sammanhängande intressen, för andra fartygs säkerhet, för säkerheten för besättningar och passagerare eller människor iland eller för att skydda den marina miljön bl.a.

- begränsa fartygets rörelser eller beordra det att följa en viss rutt,
- officiellt anmoda befälhavaren på fartyget att undanröja risken för miljön eller sjösäkerheten,

- skicka ombord personal för att bedöma risken, hjälpa befälhavaren att åtgärda situationen och hålla den behöriga landcentralen underrättad om detta och
- beordra befälhavaren att gå till en skyddad plats vid överhängande fara, eller beordra lotsning eller bogsering av fartyget.

Om ett fartyg skadats vid en grundstötning, en kollision, en brand eller en liknande händelse finns alltid en risk för att utsläpp från fartyget av bunkerolja, lastolja eller andra skadliga ämnen kan komma att ske. Om det sker eller om det skäligen kan befaras att det ska ske och det finns grundad anledning att tro att svenska intressen på grund av detta kan skadas i avsevärd mån får Transportstyrelsen enligt 7 kap. 5 § LÅFF bl.a.

- förelägga fartyg att följa viss färdväg,
- förelägga fartyget att anlöpa viss hamn eller annan uppehållsplats
- förelägga fartyget annat i fråga om fartygets framförande eller drift.

Denna möjlighet att utfärda förelägganden är begränsad avseende utländska fartyg utanför svenskt inre vatten till fall då utsläpp eller risker för utsläpp föreligger till följd av en sjöolycka eller åtgärder i samband med en sådan olycka och till vissa fall då fartyget inspekterats under genomfart av territorialhavet eller i den ekonomiska zonen av Transportstyrelsen (6 kap. 2 § och 2 a § LÅFF jämförd med 6 kap. 5 § och 1 § FÅFF).

Bilaga IV är central i detta sammanhang. En tolkning av den ger enligt utredningen följande resultat. Åtgärder/beslut får vidtas/fattas av den behöriga myndigheten i en medlemsstat enligt bilaga IV för att åstadkomma vissa resultat vid en allvarlig och överhängande fara för att vissa konsekvenser av ett tillbud eller en olycka inte ska förverkligas. Tillbudena och olyckorna beskrivs i direktivets artikel 17.1 a–c. De nämnda tillbudena och olyckorna är en följd av att något har hänt eller kan hända med ett fartyg därför att det har ett problem av teknisk natur, ett problem som skapar en allvarlig och överhängande fara för vissa intressen.

De faror, vars eventuella följder man ska minimera eller eliminera sägs vara faror för den egna kusten och därmed sammanhängande intressen, andra fartygs säkerhet, säkerheten för besättningar och passagerare eller för att skydda den marina miljön.



Det framstår som oklart vad skillnaden mellan faran för den egna kusten och faran för den marina miljön egentligen består i. I båda fallen avses rimligen risken för utsläpp av farliga/förorenande ämnen. Man kan dock också tänka sig andra risker som brand eller utsläpp av giftiga ämnen till luften.

Om en situation med ett fartyg, som har tekniska problem uppstår och därmed skapar en fara, som beskrivs i bilaga IV, finns ett val, beroende på den aktuella situationen, av olika åtgärder, som kan vidtas. En av dessa är att ta fartyget till en skyddad plats. En annan åtgärd kan vara att skicka en brandstyrka till fartyget, en tredje kan vara att ålägga fartyget att snarast skaffa fram bärgningsresurser, vilka utom för enkla åtgärder inte finns i Sverige, en fjärde kan vara att beordra fartyget att för egen maskin gå till en skyddad plats, en femte kan vara att beordra fartyget att ankra upp på en viss plats för att vara ur vägen, etc. Genomgående för alla dessa sätt att undvika att en fara utlöses är att beslut om dem förutsätter en samlad skeppsbyggnadsteknisk och fartygsoperativ kompetens.

De åtgärder, som räknas upp i bilaga IV är en allmän och inte uttömmande exemplifiering liksom uppräkningsbeslut och förelägganden i 7 kap. 5 § är en inte uttömmande exemplifiering. Bilaga IV och 7 kap. 5 § LÅFF stämmer dock väl överens med varandra och tar uppenbarligen sikte på i allt väsentligt likartade situationer.

Vid övervägandet av vilken myndighet, som bör vara den behöriga myndigheten, som direktivet talar om, har utredningen resonerat på följande sätt. Vid den sjöräddningsverksamhet, som Sjöfartsverket har ansvar för, föreligger, om fartyget inte är skadat, knappast något behov av att beordra fartyget till en skyddad plats; samarbetsvilligheten hos fartygen är mycket stor i sådana lägen och om fartyget behöver söka skydd mot sjö och vind gör det det efter eventuell vägledning från Sjöräddningscentralen. Om fartyget är skadat slår ovanstående resonemang in, dvs. ett läge för Transportstyrelsen att tillämpa 7 kap. 5 § LÅFF är vanligtvis för handen och något behov att göra Sjöfartsverket till en behörig myndighet enligt artikel 20 finns enligt utredningens uppfattning därför inte.

Som ovan sagts ligger innehållet i bilaga IV och 7 kap. 5 § LÅFF nära varandra. Det finns därför skäl att också se närmare på den senare bestämmelsen. Beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF får enligt 7 kap. 5 § FÅFF fattas av Kustbevakningen om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa föroreningar.

Enligt 6 kap. 2 § LSO får en räddningsledare under i bestämmelsen givna förutsättningar göra ingrepp i annans rätt. När det gäller miljöräddningstjänst till sjöss är räddningsledaren en tjänsteman från Kustbevakningen. Enligt den nämnda bestämmelsens sista stycke får förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § LÅFF fattas med stöd av 6 kap. 2 § LSO endast om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas. Detta innebär att regleringen i LÅFF och LSO i viss mån är parallella.

Om Kustbevakningen, då Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas, fattar beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF ska det emellertid enligt 9 kap. 1 § LÅFF genast underställas Transportstyrelsen, som således ska överpröva beslutet. Enligt 8 kap. 1 § FÅFF jämförd med punkt 2.6 arbetsordningen för Transportstyrelsen ska ett sådant beslut underställas direktören vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning liksom beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF, som fattats av någon annan tjänsteman inom Transportstyrelsen (8 kap. 2 § FÅFF).

Om ett beslut att ta ett fartyg till en skyddad plats grundas på 7 kap. 5 § LÅFF finns inte skäl att fler myndigheter än Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet enligt artikel 20, eftersom dess beslut blir avgörande för om ett fartyg ska föras till en skyddad plats. Utredningen kan inte heller finna någon situation, då 7 kap. 5 § LÅFF inte skulle vara tillämplig men ett beslut att ta ett fartyg till en skyddad plats ändå skulle behöva fattas. Det bör för fullständighetens skull nämnas att det förvisso förekommer fall då fartyg på egen begäran kan hjälpas till en skyddad plats utan att ett formellt beslut fattas.

Transportstyrelsen bör enligt utredningens uppfattning ges uppdraget som behörig myndighet enligt artikel 20 i direktivet. Den får därmed också i uppdrag att utarbeta de planer som avses i artikel 20 a och att ta beslut om mottagande av fartyg enligt artikel 20 b. Med hänsyn tagen till den betydelse val av en skyddad plats kan ha i det enskilda fallet bör med tanke på Kustbevakningens och Sjöfartsverkets ansvar för miljö- respektive sjöräddningstjänst erforderligt samråd ske med dessa myndigheter inför ett beslut.

Införlivandet i svensk lagstiftning av artikeln föreslås ske genom ett tillägg till 7 kap. FÅFF, se vidare nedan avsnitt 4.12.4 och 4.12.5.

I detta sammanhang vill utredningen peka på det ärende, som finns i Försvarsdepartementet (Fö2006/1264/CIV). I de rapporter från Kustbevakningen och dåvarande Sjöfartsinspektionen som

finns i detta redovisas ett antal brister i systematiken i lagstiftningen som berör skydd mot olyckor och åtgärder mot förorening från fartyg. Dessa bör utredas slutligt. Utredningen är medveten om att tolkningen av bilaga IV sedd i förhållande till LÅFF och LSO skulle kunna önskas annorlunda men frågan om när ett beslut om att ta ett fartyg till en skyddad plats efter ett beslut av myndighet kan fattas och det inte är fråga om ett beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF kan utredningen inte finna något svar på. Möjligen ska den frågan också utredas. Slutligen vill utredningen, även om det ligger utanför uppdraget, peka på att LÅFF och FÅFF är från 1980. De har ändrats många gånger, de är mycket svårlästa och de bör arbetas om.

#### 4.12.4 Artikel 20a – Planer för att ta emot fartyg i behov av assistans

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ska ges i uppdrag att utarbeta och hålla planer för att ta emot fartyg i behov av assistans. Uppdraget ska genomföras i samråd med Kustbevakningen och Sjöfartsverket. En bestämmelse härom ska införas i 7 kap. förordningen (2003:438) om åtgärder mot förorening av fartyg.

Förslag angående sekretess finns i avsnitt 4.16.

Den nya artikel 20 a lyder:

1. Medlemsstaterna ska utarbeta planer för att ta emot fartyg för att bemöta det hot som fartyg i behov av assistans i vatten under deras jurisdiktion utgör, inbegripet, i tillämpliga fall, hot mot människoliv och miljön. Den myndighet eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska delta i utarbetandet och genomförandet av planerna.

2. De planer som avses i punkt 1 ska utarbetas efter samråd med berörda parter, på grundval av IMO-resolutionerna A 949(23) och A.950(23) och ska minst innehålla följande uppgifter:

- a) vilken eller vilka myndigheter som ansvarar för att ta emot och hantera larm.
- b) Den myndighet som är behörig för lägesbedömning och för att fatta beslut om ett fartyg i behov av assistans ska godtas eller avvisas från en utvald skyddad plats.
- c) information om kustlinjen i medlemsstaterna och alla element som möjliggör en snabb bedömning av och ett snabbt beslut om

skyddad plats för ett fartyg, inklusive en beskrivning av de miljömässiga, ekonomiska och sociala faktorerna samt naturförhållandena.

d) bedömningsförfaranden för att ett fartyg i behov av assistans ska godtas på eller avvisas från en skyddad plats.

e) resurser och anläggningar som lämpar sig för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar.

f) förfaranden för internationell samordning och beslutsfattande

g) förfaranden för finansiella säkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats.

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra namnet på och kontaktuppgifter för den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 och på de myndigheter som utsetts för att ta emot och hantera larm.

Medlemsstaterna ska på begäran sända relevant information om planerna till grannmedlemsstaterna.

Vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans ska medlemsstaterna se till att de som deltar i åtgärderna får tillgång till all relevant information.

Om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

### *Överväganden*

Som angetts ovan föreslår utredningen Transportstyrelsen blir behörig myndighet enligt artikel 20. Med hänvisning till Sjöfartsverkets ansvar för sjöräddning och Kustbevakningens ansvar för miljöräddning bör emellertid Transportstyrelsen vara skyldig att samråda med de två myndigheterna vid utarbetandet av planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans. Införlivandet i svensk lagstiftning av bestämmelsen bör ske genom tillägg till FÅFF.

Utredningen föreslår att en ny regel, 7 kap. 2 a §, införs, med lydelsen att Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans i den mening som avses i artikel 20–20 b i direktiv 2009/17/EG och att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som följer av artikel 20 a och 20 b i direktivet i samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen, se vidare avsnitt 4.12.5 nedan. I samma lagrum bör ”fartyg i behov av assistans” definieras, jämför avsnitt 4.4.2 ovan.

I artikel 20a.2 sägs att planerna ska utarbetas på grundval av IMO-resolutionerna A 949(23) och A.950(23) och minst innehålla ett antal uppgifter enligt vad som sägs i punkterna a)–g). De aktuella IMO-resolutionerna – vilka, som tidigare sagts, endast är rekommenderande riktlinjer – förordar, såvitt får förstås, att

bestämda geografiska platser utpekade såsom skyddade platser i planerna. Flera medlemsländer har valt en sådan lösning redan sedan tidigare. Under förhandlingarna som föregått direktivet har i första hand Sverige med stöd från vissa andra länder menat att det är mindre ändamålsenligt att peka ut enskilda skyddade platser. I stället har den svenska hållningen varit att en hänvisning till en lämplig ankarplats eller liknande måste kunna göras på grundval av omständigheterna i det enskilda fallet. De krav som ställs upp i artikel 20a.2 a)–g) hindrar inte att det förhållningssätt som Sverige haft tidigare – dvs. att skyddad plats väljs i varje enskilt fall utifrån de förhållanden som råder i det enskilda fallet – även fortsatt kan gälla. Beslut i denna fråga får dock, om utredningens förslag godtas, fattas av Transportstyrelsen.

Det krav på offentliggörande som ställs upp i artikeln uppfylls genom att de ovan föreslagna ändringarna i förordning genomförs. De kontaktuppgifter m.m. som direktivet hänvisar till kan tillhandahållas på annat sätt än genom författning, t.ex. genom information på en webbplats.

Sista stycket, som avser sekretess, behandlas i avsnitt 4.16 nedan.

#### 4.12.5 Artikel 20b – Beslut om mottagande av fartyg

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ska ta beslut om mottagande av fartyg på en skyddad plats. Uppdraget ska genomföras i samråd med Kustbevakningen och Sjöfartsverket. En bestämmelse härom ska införas i 7 kap. förordningen (2003:438) om åtgärder mot förorening av fartyg.

Artikeln lyder:

Den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska fatta beslut om att ta emot ett fartyg på en skyddad plats efter det att en lägesbedömning gjorts i förväg på grundval av de planer som avses i art 20a. Den eller de myndigheterna ska se till att fartyg tas emot på en skyddad plats om de anser att ett sådant mottagande utgör den bästa åtgärden för att skydda människoliv eller miljön.

*Överväganden*

Som angetts ovan föreslår utredningen att Transportstyrelsen blir behörig myndighet i enlighet med artikel 20. Transportstyrelsen får därmed i uppdrag att utarbeta de planer som avses i artikel 20 a och att ta beslut om mottagande av fartyg enligt artikel 20 b. Med hänsyn till den betydelse val av en skyddad plats kan ha i det enskilda fallet bör med tanke på Kustbevakningens och Sjöfartsverkets ansvar för miljö- respektive sjöräddningstjänst erforderligt samråd ske med dessa myndigheter inför ett beslut.

Införlivandet i svensk lagstiftning av artikeln föreslås ske genom ett tillägg till FÅFF, se avsnitt 4.12.4 ovan.

**4.12.6 Artikel 20c -- Finansiella säkerheter och ersättningar**

**Utredningens bedömning:** Artikel 20 c föranleder inte någon ändring i lag eller förordning men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

I preambeln (21) till direktiv 2009/17/EG anges att det förhållandet att ett fartyg inte har finansiella säkerheter inte fritar en medlemsstat från plikten att genomföra en preliminär bedömning och besluta i fråga om mottagande på en skyddad plats. De behöriga myndigheterna får undersöka huruvida fartyget har försäkringsskydd eller annan form av verkningfull finansiell säkerhet för kostnader och skador i samband med att fartyget tas emot på en skyddad plats, men dessa förfrågningar får dock inte leda till att räddningsoperationen fördröjs.

Artikel 20 c lyder:

1. Avsaknaden av intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkringar för maritima krav fritar inte medlemsstaten från att göra en preliminär lägesbedömning och fatta beslut enligt artikel 20b, och är inte heller i sig ett tillräckligt skäl för medlemsstaten att vägra ta emot ett fartyg på en skyddad plats.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får en medlemsstat, vid mottagande av ett fartyg på en skyddad plats, begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i direktiv 2009/20/EG. Förfrågningar om intyg får inte leda till att mottagandet av ett fartyg i behov av assistans fördröjs.

## Artikel 4 i direktiv 2009/20/EG lyder:

## Försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

1. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg.
2. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anländer till en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion. Detta ska inte hindra medlemsstaterna från att i överensstämmelse med internationell rätt kräva att denna skyldighet är uppfylld när sådana fartyg är verksamma inom deras territorialvatten.
3. Den försäkring som avses i punkterna 1 och 2 ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 1996 års konvention.<sup>1</sup> Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt 1996 års konvention.

## Artikel 6 i direktiv 2009/20/EG lyder:

## Försäkringsbevis

1. Innehav av den försäkring som avses i artikel 4 ska styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget.
2. De försäkringsbevis som utfärdas av försäkringsgivaren ska innehålla följande uppgifter:
  - a) Fartygets namn, IMO nummer och registreringshamn.
  - b) Fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe.
  - c) Försäkringens art och varaktighet.
  - d) Försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats.
3. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

*Överväganden*

Utredningen föreslår i avsnitt 4.12.5 ovan att Transportstyrelsen i samråd med Kustbevakningen och Sjöfartsverket ska kunna ta beslut om att föra fartyg till en skyddad plats enligt artikel 20 b. Bestämmelsen i artikel 20 c. 2 är fakultativ och någon reglering om uppgiftsskyldighet i svensk rätt krävs därmed inte. Utredningens bedömning är emellertid att det bör finnas möjlighet enligt svensk rätt att begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren

<sup>1</sup> 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll.

visar upp ett intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i direktiv 2009/20/EG.

Enligt 7 kap. 3 § 1 FSL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, ska ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Enligt 3 kap. 2 § FSF får Transportstyrelsen meddela föreskrifter med stöd av 7 kap. 3 § 1 FSL om att fartyg, utöver dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat som anges i FSL eller i FSF, ska ha dokument, certifikat eller intyg som avser något visst förhållande. Skyldigheten att ha intyg kan därmed beslutas genom Transportstyrelsens myndighetsföreskrifter.

Artikeln reglering om krav på mottagande på skyddad plats trots att intyg saknas får ses som en uppmaning till medlemsstaterna och föranleder ingen författningsreglering.

Det direktiv som artikeln hänvisar till – 2009/20/EG – träder i kraft först år 2012. Aktuella myndighetsföreskrifter kan således inte träda i kraft förrän det aktuella direktivet är införlivat.

#### 4.12.7 Artikel 20 d – Kommissionens undersökning

**Utredningens bedömning:** Artikel 20 d föranleder inga ändringar i lag eller förordning.

Artikeln lyder:

Kommissionen ska undersöka befintliga mekanismer i medlemsstaterna för ersättning av potentiella ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats till följd av beslut som fattats enligt artikel 20.1. Den ska på grundval av denna undersökning presentera och utvärdera olika politiska alternativ. Kommissionen ska senast den 31 december 2011 rapportera till Europaparlamentet och rådet resultaten av undersökningen.

Artikeln riktar sig till kommissionen och föranleder inte några överväganden i utredningen.



### 4.13 SafeSeaNet (artikel 22 a)

Avdelning IV i direktiv 2002/59/EG avser kompletterande åtgärder och inleds med artikel 22 om utseende av behöriga organ och offentliggörande av en förteckning av dessa. En ny artikel, 22 a, har nu införts med titeln SafeSeaNet.

SafeSeaNet har tidigare behandlats i avsnitt 4.7 ovan, avseende artikel 14.2 c).

**Utredningens förslag:** Sjöfartsverket ska tillse att Fartygsrapporteringssystemet (FRS) svarar mot SafeSeaNet enligt vad som föreskrivs i direktiv 2009/17/EG. En bestämmelse med denna innebörd ska införas i förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

I preambeln (3)–(4) anförs följande angående SafeSeaNet:

Enligt direktivet bör medlemsstater som är kuststater kunna utbyta den information som de får i samband med övervakningen av sjötrafiken i sina behörighetsområden. Gemenskapens system för informationsutbyte, SafeSeaNet omfattar dels ett nät för datautbyte, dels en standardisering av de viktigaste uppgifterna om fartygen och deras last (förhandsanmälan och rapportering). Genom systemet kan man på detta sätt ta fram exakta och aktuella uppgifter från källan om fartyg i europeiska vatten, deras förflyttning, farlig eller förorenande last samt händelser till havs och skicka över dem till samtliga myndigheter.

För att garantera att den insamlade informationen ska kunna användas på bästa sätt är det därför väsentligt att den infrastruktur som krävs för att samla in och utväxla uppgifter enligt detta direktiv och som medlemsstaternas myndigheter har byggt upp integreras i SafeSeaNet.

Vidare anges i preambeln (23) att medlemsstaterna i enlighet med direktiv 2002/59/EG har väsentligt förbättrat harmoniseringen av det elektroniska informationsutbytet, särskilt när det gäller transport av farligt eller förorenande gods. Det anges vidare att SafeSeaNet, som började utvecklas 2002, nu bör bli referensnätverk på gemenskapsnivå samt att SafeSeaNet bör syfta till att minska administrativa bördor och kostnader för industrin och medlemsstaterna. Det bör också syfta till att i förekommande fall underlätta

ett enhetligt genomförande av internationella rapporterings- och anmärkningsregler.

Artikel 22 a lyder:

1. Medlemsstaterna ska införa nationella eller lokala system för hanteringen av den sjöfartsrelaterade information som avses i detta direktiv.
2. De kommunikationssystem som upprättas enligt punkt 1 ska medge operativ användning av den insamlade informationen och särskilt uppfylla kraven i artikel 14.
3. För att garantera att informationsutbytet som anges i detta direktiv ska fungera väl ska medlemsstaterna se till att de nationella eller lokala system som ska samla in, hantera och bevara informationen kan kopplas samman med SafeSeaNet. Kommissionen ska se till att SafeSeaNet är i drift 24 timmar om dygnet. Beskrivningen av och principerna för SafeSeaNet har fastställts i bilaga III.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna när de agerar inom ramen för överenskommelser inom gemenskapen eller inom ramen för gränsöverskridande, interregionala eller transnationella projekt inom gemenskapen se till att de informationssystem eller informationsnät som utvecklas följer kraven i detta direktiv samt är kompatibla med och anslutna till SafeSeaNet.

I den nya artikeln, punkterna 1–3, klargörs att medlemsstaterna ska införa kommunikationssystem som möjliggör informationsutbyte genom SafeSeaNet enligt närmare bestämmelser i bilaga III till direktivet (om det närmare innehållet i bilagan, se nedan avsnitt 4.19.3).

Enligt artikelns punkt 4 ska medlemsstaterna vid agerande inom ramen för överenskommelser eller olika projekt inom gemenskapen se till att de informationssystem som utvecklas följer kraven i direktiv 2009/17/EG samt är kompatibla med och anslutna till SafeSeaNet.

### *Överväganden*

Enligt utredningens direktiv ska utredaren särskilt se över ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i fråga om ansvaret för SafeSeaNet. Frågan om vilken myndighet som bör vara nationell kontaktpunkt bör belysas. Utredningens tolkning av ”nationell kontaktpunkt” har redovisats i avsnitt 4.1.

Enligt förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket dels tillhandahåller Sjöfartsverket sjötrafikinformations-tjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och AIS (Automatic Identification System), dels ansvarar Sjöfartsverket för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjöinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporterings-system (FRS) och trafiksepareringssystem (TSS).

FRS är ett system som är i drift sedan början av 2005. I det ska fartyg på väg till eller från svensk hamn eller ankarplats rapportera uppgifter i enlighet med vad som anges i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsskyldighet, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. Systemet används således för att registrera anmälningar av farligt gods på fartygen och det avfall fartygen har ombord samt även uppgifter om fartygen för att beräkna och debitera farledsavgifter, som är Sjöfartsverkets viktigaste intäkt. Dessutom används FRS för att planera Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet.

I FRS återfinns de uppgifter som ska rapporteras till det europeiska SafeSeaNet-systemet. Den information som matas in i FRS och som avser uppgifter som ska rapporteras till SafeSeaNet överförs direkt till SafeSeaNet. Detta system lagrar informationen så att även andra medlemsländer kan komma åt den.

Utredningens bedömning är att Sjöfartsverket även fortsatt bör anförtros uppgiften att sköta utveckling och drift av FRS och dess ihopkoppling med SafeSeaNet enligt artikel 22 a punkterna 1–3, inbegripet de krav på systemet som ställs upp i den nya bilaga III. Skälen till detta är följande.

Sjöfartsverket arbetar med infrastrukturfrågor för sjöfarten. Sjöfartsverket äger således kustradionätet, som krävs bl.a. av regel 2.1.2 i sjöräddningskonventionen. Sjöfartsverket äger också det system för mottagning och bearbetning av AIS-information, som ska finnas enligt artikel 9.1 i direktiv 2002/59/EG. Sjöfartsverket har dessutom arbetat med systemet och dess anslutning till SafeSeaNet sedan dess uppstart. Systemet är slutligen av stor betydelse för Sjöfartsverket av ekonomiska och administrativa skäl. I Sjöfartsverkets senaste treårsplan har dessutom sagts att Sjöfartsverket avser att utveckla FRS så att informationen i det görs tillgänglig för andra intressenter i ett intermodalt syfte. Sjöfartsverket bör därför, som sagts, ha ansvaret för SafeSeaNet.

Med hänsyn till de särskilda krav som direktivet nu ställer upp avseende SafeSeaNet-systemet bör dock uppdraget avseende SafeSeaNet tydliggöras i Sjöfartsverkets instruktion. Utredningen föreslår därför att förordning (2007:1161) med Sjöfartsverkets instruktion ändras, så att det av en särskild punkt framgår att Sjöfartsverket ansvarar för FRS och att FRS svarar mot SafeSeaNet enligt vad som föreskrivs i direktivet (även i bilaga III).

Med hänsyn till Transportstyrelsens verksamhet och ansvarsområde och den betydelse FRS och SafeSeaNet har för dessa i fråga om rapportering om farligt gods och avfall är det viktigt att Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har ett samarbete i frågor som rör FRS. Enligt utredningens uppfattning behöver dock inte detta författningsregleras.

Punkten 4 i artikeln, som avser att medlemsstaterna ska se till att kommande informationssystem eller informationsnät som utvecklas följer kraven i direktivet samt är kompatibla med och anslutna till SafeSeaNet, föranleder inte några förslag från utredningens sida. Det finns dock anledning att här något uppehålla sig vid de långtgående konsekvenser som kan väntas i anledning av denna bestämmelse.

Det finns i dag ett antal informationssystem avseende fartygsrapportering, utöver FRS, som kan väntas bli integrerade med SafeSeaNet i framtiden. Innehållet i artikel 22 a punkten 4 ska ses i ljuset av att Europaparlamentet och rådet har lämnat ett förslag till nytt direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar (Celexnr 52009PC0011). Förslaget är tänkt att ersätta Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG av den 18 mars 2002 och syftar till att avskaffa eller förenkla dokumentkontroller och fysiska kontroller av fartyg och varor som går mellan hamnar inom gemenskapens område. Det nya direktivet syftar till att minska det antal uppgifter som vid upprepade tillfällen måste lämnas till olika hamnmyndigheter. En förväntad effekt anses vara att de nationella myndigheterna kommer att behöva utföra färre kontroller. Vidare kan minskade kostnader väntas liksom kortare tider i hamn för fartygen.

Direktivets tillämpningsområde anges omfatta de formaliteter som gäller för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar inom EU. Medlemsstaterna ska enligt förslaget utse en nationell behörig myndighet som ansvarar för insamling av de uppgifter som krävs då fartyg ankommer till och/eller avgår från

hamnar i gemenskapens medlemsstater. Denna myndighet ansvarar även för förmedling av uppgifter till SafeSeaNet.

Som ovan nämnts avser den information som i dag förmedlas genom Sjöfartverkets FRS till SafeSeaNet förhandsanmälan och anmälan av farligt gods. Uppgifterna visar fartygens rörelser i europeiska farvatten och ger underlag för lotsbeställningar och uttag av farledsavgifter. Förslaget till fartygsrapporteringsdirektiv medför dock att en nationell myndighet ensam ska utses ansvara för all fartygsrapportering, vilken ska integreras i SafeSeaNet. Rapporteringen kommer då att omfatta samtliga sju s.k. IMO FAL-formulär – IMO:s framtagna standardiserade formulär för fartygsrapportering – omfattande deklaration av fartyg, last, proviant, besättningens tillhörigheter samt besättnings- och passagerarlistor och underrättelser om farligt gods – liksom rapporteringen avseende förhandsanmälan, sjöfartsskyddsdeklaration och hälsodeklaration för sjöfolk. SafeSeaNet kommer alltså att hantera en väsentligt ökad mängd uppgifter. Dessutom kan förändringarna väntas medföra omfattande hantering av personuppgifter och sekretessbelagda uppgifter.

För Sveriges del lämnas i dag ovanstående rapportinformation till tre olika myndigheter, nämligen Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Tullverket. De tre myndigheterna har haft myndighetsgemensamma planer i syfte att skapa ett gemensamt nationellt fartygsrapporteringsystem, vilka dock avstannat bl.a. till följd av förslaget om nytt fartygsrapporteringsdirektiv.

Utöver informationssystem som avser fartygsrapportering kan artikel 22 a punkten 4 väntas innebära att andra informationssystem inom gemenskapen, enligt direktivets text även utan direkt koppling till fartygsrapportering, i framtiden ska göras kompatibla med och anslutas till SafeSeaNet. En sådan integrering av informationssystemen kommer naturligtvis att fordra ett mycket stort arbete med bl.a. ingående överväganden av konsekvenserna för handhavande av personuppgifter och avseende registerföring och sekretess.

Beträffande SafeSeaNet, se även avsnitt 4.7 ovan, avseende artikel 14.2 led c).

#### 4.14 Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen (artikel 23)

Artikel 23 i direktiv 2002/59/EG avser samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen och anger att medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att utnyttja de uppgifter som anmäls enligt direktivet på ett optimalt sätt, vilket bl.a. innefattar utvecklande av lämpliga telematikförbindelser mellan landcentralerna och hamnmyndigheterna för att de ska kunna utbyta data om fartygens rörelser och planerade ankomst i hamnarna samt om deras last. Led c) i artikeln har nu ändrats.

**Utredningens förslag:** Artikel 23 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 23 anger att medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att nå följande mål:

I artikel 23 ersätts led c) med följande:

c) Öka täckningen för gemenskapens övervaknings- och informationssystem för sjötrafik och/eller uppdatera det, för att utöka möjligheterna till identifiering och övervakning av fartyg, med beaktande av den informations- och kommunikationstekniska utvecklingen. För att uppnå detta ska medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att, där så erfordras, inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjöinformationstjänster och lämpliga trafiksepareringssystem, med sikte på att lämna in dem till IMO för godkännande. De ska också samarbeta inom ramen för berörda regionala och internationella organ med utveckling av system med lång räckvidd för identifiering och spårning.

Följande led ska läggas till:

e) Se till att de nationella system som används för hantering av den information som anges i bilaga 1 är sammankopplingsbara och driftskompatibla samt utveckla och uppdatera SafeSeaNet.

Ändringen avser att reglera samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen och föranleder inga överväganden i utredningen.

#### 4.15 Hantering av sjösäkerhetsinformation (artikel 23 a)

En ny artikel 23 a om hantering av sjösäkerhetsinformation har införts.

**Utredningens bedömning:** Artikel 23a föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

1. Kommissionen ska vid behov se till att den information som samlas in enligt detta direktiv behandlas, används och sprids till de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna.

2. Kommissionen ska i förekommande fall bidra till utveckling och drift av system för insamling och spridning av sjösäkerhetsdata, särskilt genom systemet Equasis eller andra, likvärdiga, offentliga system.

Denna ändring avser åligganden för kommissionen och föranleder inga överväganden av utredningen.

#### 4.16 Sekretess (artikel 20 a punkt 3 fjärde stycket och artikel 24)

Det finns två artiklar i direktiv 2009/17/EG som innehåller reglering om sekretess. Den första är artikel 20 a, där punkt 3 fjärde stycket innehåller en sekretessbestämmelse. Den avser specifikt planer för att ta emot fartyg i behov av assistans samt namnet på och kontaktuppgifter för den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 och på de myndigheter som utsetts för att ta emot och hantera larm.

Artikel 24 i direktiv 2002/59/EG reglerar sekretessen för de uppgifter som ska överlämnas i enlighet med direktivet som helhet. I direktiv 2009/17/EG har artikel 24 ersatts av en ny sekretessbestämmelse, till större delen likalydande med den tidigare.

Vid genomförandet av 2002 års direktiv i svensk rätt föranledde inte sekretessbestämmelserna i direktivet några författningsändringar.

#### 4.16.1 Nya artiklar om sekretess

Artikel 20 a punkt 3, där en bestämmelse om sekretess finns i fjärde stycket, lyder:

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra namnet på och kontaktuppgifter för den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 och på de myndigheter som utsetts för att ta emot och hantera larm.

Medlemsstaterna ska på begäran översända relevant information om planerna till grannmedlemsstaterna.

Vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans ska medlemsstaterna se till att de som deltar i åtgärderna får tillgång till all relevant information.

Om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

Den nya artikel 24 lyder (kursiva delar avser ändringar i förhållande till tidigare lydelse):

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med *gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning* vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv *och de ska endast använda sådana uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.*

2. Kommissionen ska undersöka eventuella problem för nät- och informationssäkerheten och föreslå lämpliga ändringar till bilaga III för att förbättra nätsäkerheten.

Den nya lydelsen medför att även gemenskapslagstiftning ska beaktas då åtgärder för att säkerställa sekretessen vidtas. Vidare anges nu att uppgifterna som överlämnas endast ska användas i överensstämmelse med direktivet. Detta föranleder inga förslag till författningsändringar utan får ses som en uppmaning till medlemsstaterna.

I preambeln (6) till direktiv 2009/17/EG anges att IMO har medgivit att det skulle kunna bli till skada för fartygens och hamnanläggningarnas säkerhet om AIS-uppgifter, vilka översänts från fartyg, skulle läggas ut för kommersiella ändamål på Internet eller någon annanstans samt har uppmanat sina medlemsstaters regeringar att i enlighet med de möjligheter som den nationella lagstiftningen erbjuder hindra dem som gör AIS-uppgifter tillgängliga för utomstående så att de kan offentliggöras på Internet eller någon annanstans från detta. Sekretessen för de uppgifter som överlämnas



till medlemsstaterna enligt detta direktiv bör säkerställas och medlemsstaterna bör använda dessa uppgifter i överensstämmelse med direktivet.

Sekretessen som avses i artikel 24 kan avse en mängd olika uppgifter. Exempel på uppgifter som kan komma att överlämnas till medlemsstaterna enligt direktivet är AIS och LRIT-uppgifter (artikel 6 i direktiv 2002/59/EG samt artikel 6 a–6 b i direktiv 2009/17/EG) uppgifter om särskilda riskfartyg (artikel 16 i 2002/59/EG samt 2009/17/EG) och uppgifter som lämnas i och om SafeSeaNet (artikel 22 a i direktiv 2009/17/EG).

De uppgifter som Sverige kan komma att erhålla i dessa sammanhang kan röra enskilda, såsom t.ex. rederier (uppgifter i AIS m.m.) men också andra medlemsstater (t.ex. avseende uppgifter om uppbyggnad och drift av datasystemet SafeSeaNet m.m.).

De svenska myndigheter som ska motta och lämna uppgifter är Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Kustbevakningen (se bl.a. avsnitt 4.12.4–4.12.5).

En sekretessregel i ett direktiv ska omsättas i nationell lag, dvs. för svensk del till en bestämmelse i OSL, i den mån den lagen inte redan innehåller någon regel som svarar mot direktivets krav (prop. 1994/95:112 s 19 f.).

#### **4.16.2 Sekretessregler i gällande rätt**

Frågan är inledningsvis vilka sekretessregler som idag finns i svensk rätt.

##### **Utrikessekretess**

Enligt 15 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL) (2 kap. 1 § i sekretesslagen (1980:100), SekrL), gäller sekretess för uppgift som rör Sveriges förbindelser med en annan stat eller i övrigt rör annan stat, mellanfolklig organisation, myndighet, medborgare eller juridisk person i annan stat eller statslös, om det kan antas att det stör Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller på annat sätt skadar landet om uppgiften röjs.

Genom en lagändring som trädde i kraft den 1 januari 1995 infördes ett enhetligt skaderekvisit för hela utrikessekretessens tillämpningsområde. Utgångspunkten är i fortsättningen att upp-

gifterna är offentliga och således kan lämnas ut. Lagändringen motiverades av en strävan att även inom ramen för ett svenskt deltagande i EU-samarbetet säkerställa rätten till medborgerlig insyn i allmänna angelägenheter (Regner, Eliason, Heuman, *Sekretesslagen – En kommentar*, 4 uppl. s. 2.2). Det skadebegrepp som förekommer i paragrafen ska inte ges en alltför vid innebörd. För att skada ska anses föreligga måste det röra sig om någon olägenhet för landet eller för störningar av de mellanfolkliga förbindelserna. Att mindre störningar eller irritationer inom ett annat lands ledning inte kan uteslutas, om uppgifter lämnas ut, ska således i regel inte föranleda sekretess (samma källa, s. 2.4).

Ett rättsfall av intresse bl.a. såvitt avser rekvisitet om skada för landet och sekretessbestämmelser i direktiv är RÅ 2000 ref. 22. I målet slog Regeringsrätten fast att uppgifter i en bilaga till en ansökan om utsläppande på marknaden av en genetiskt modifierad foderbeta som hade inlämnats till danska Miljö- och energiministeriet och skickats till Jordbruksverket via EU-kommissionen inte omfattades av sekretess enligt 2 kap. 1 § SekrL, trots att det fanns en sekretessbestämmelse i det direktiv som reglerade informationsutbytet avseende sådana ansökningar och trots att Miljö- och energiministeriet vid förfrågan hade framfört åsikten att vissa uppgifter i bilagan borde hållas hemliga.

Regeringsrätten uttalade bl.a.:

Regeringsrätten har i ett annat mål som rörde utrikessekretess (RÅ 1998 ref. 42) uttalat att det ska vara en viss uppgifts konkreta innehåll eller i vissa fall dess art och anknytning till mellanfolklig eller annan internationell verksamhet som medför att ett röjande av uppgiften kan skada landet.

I förevarande fall är det inte uppgiftens konkreta innehåll men väl dess anknytning till mellanfolklig verksamhet, nämligen det förhållandet att det är kommissionen som inom ramen för ett gemenskapsförfarande har överlämnat handlingen till Jordbruksverket, som skulle kunna medföra att Sveriges förbindelser med kommissionen och övriga EU-stater störs. Det bör härvid anmärkas att om handlingen inlämnats till Jordbruksverket av ett svenskt företag, det knappast hade kunnat komma i fråga att tillämpa 2 kap. 1 § sekretesslagen.

Den störning av Sveriges mellanfolkliga förbindelser som ett utlämnande av den nu aktuella handlingen skulle kunna medföra, skulle bero på att de svenska sekretessreglerna hos den behöriga myndigheten till skydd för uppgifter om enskildas ekonomiska förhållanden uppfattas som otillräckliga. Mot bakgrund av de uttalanden som gjordes i det ursprungliga lagstiftningsärendet om att skadebegreppet ej ska ges en alltför vid innebörd och den uttalade målsättningen i 1994 års lagstiftningsärende - som var föranledd av det

kommande medlemskapet i EU - att en större öppenhet eftersträvades på utrikessekretessens område, finner Regeringsrätten att den olägenhet det skulle kunna innebära för Sveriges mellanfolkliga förbindelser om vissa delar av handlingen lämnades ut, inte är sådan att det föreligger förutsättningar för att sekretessbelägga den med stöd av 2 kap. 1 § sekretesslagen. Till den del uppgifterna i handlingen inte omfattas av andra bestämmelser i sekretesslagen ska den således lämnas ut.

Regeln om utrikessekretess, numera 15 kap. 1 § OSL kan alltså bli tillämplig på uppgifter som utbyts inom ramen för övervakningsdirektivet såvitt avser medlemsstaternas och myndigheternas verksamhet samt utländska enskilda, t.ex. rederier, men med hänsyn till de krav som ställs upp för att skaderekvisitet ska anses vara uppfyllt är det osäkert i vilken mån sekretessbestämmelsen kan bli aktuell.

### **Sekretess i övrig tillsyn m.m. som utövas av statlig myndighet**

#### *Regleringen i 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen*

Sekretess gäller vidare enligt 30 kap. 23 § första stycket 1 OSL (tidigare 8 kap. 6 § första stycket 1 SekrL) för statlig myndighets verksamhet som består i bl.a. tillsyn med avseende på bl.a. transportsverksamhet för uppgift om enskilds affärs- eller driftsförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. En förutsättning för att sekretess ska gälla är att regeringen har meddelat föreskrifter om det.

Transportstyrelsen är den myndighet som kommer att motta den största mängden uppgifter som kan komma att överlämnas enligt övervakningsdirektivet.

Enligt 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF) (tidigare 2 § sekretessförordningen 1980:657, SekrF) och punkt 17 i bilagan till OSF gäller sekretess som avses i 30 kap. 23 § första stycket OSL i Transportstyrelsens tillståndsgivande verksamhet och dess tillsynsverksamhet. Enligt punkten 36 samma bilaga gäller samma sekretess också avseende tillsyn enligt FSL och FSF. Punkten 118 stadgar att sekretess också gäller utredning och planering som handhas av Transportstyrelsen och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet.

Den nämnda sekretessbestämmelsen kan således tillämpas på uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som lämnas

till Transportstyrelsen i de syften som avses i punkterna 17, 36 och 118 – om skaderekvisitet är uppfyllt.

Frågan är om bestämmelsen i 30 kap. 23 § kan tillämpas på uppgifter om enskildas affärs- och driftförhållanden som Transportstyrelsen mottar enligt övervakningsdirektivet. Det avgörande här är om Transportstyrelsen tar emot uppgifter enligt övervakningsdirektivet inom ramen för sin tillsynsverksamhet. Enligt förarbetena till SekrL åsyftas med ordet ”tillsyn” i 8 kap. 6 § SekrL det område som vid tiden för lagens tillkomst beskrevs med ordet kontroll. Ordet ”tillsyn” ska enligt förarbetena därför inte ges en alltför snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion i förhållande till näringslivet (prop. 1979/80:2, del A, s 235). Med hänsyn härtill får den information som Transportstyrelsen mottar från kommissionen, andra medlemsstater samt enskilda enligt direktivet anses mottagen i myndighetens tillsynsverksamhet i den mening som avses i 30 kap. 23 § OSL.

Utredningen föreslår att även Kustbevakningen respektive Sjöfartsverket ska få motta uppgifter enligt övervakningsdirektivet (se bl.a. avsnitt 4.21.4-4.12.5).

Hos Kustbevakningen kan sekretess enligt 30 kap. 23 § gälla i verksamheten med tillsyn inom fiskets områden (fiskerikontrollen) för uppgift om en enskild fiskares affärs- eller driftförhållanden om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. Sådan sekretess kan avse t.ex. uppgift om fiskares driftförhållanden som erhålls från AIS (jfr nya artikel 6 a) eller VMS (Vessel Monitoring System) om fiskefartygets position m.m. (jfr punkten 24 i bilagan till 9 § OSF). Dessutom gäller sekretess enligt 29 kap. 13 a § OSL i verksamhet som avser förande av eller uttag ur Kustbevakningens register för samordning av civila behov av sjöövervakning och förmedling av civil sjöinformation (sjöövervakningsuppdraget) för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. Bestämmelsen är tillämplig hos alla de myndigheter som är direktanslutna till det register (datorsystem) där uppgifterna behandlas av Kustbevakningen för samordning av civila behov av sjöövervakning och förmedling av civil sjöinformation; i praktiken Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, polisen, Fiskeriverket och övriga myndigheter som ingår i det råd som finns för att bistå Kustbevakningen i arbetet med att samordna civil sjöövervakning och förmedla sjöinformation (sjöövervakningsrådet; jfr 14 § och 19 § förordning

(2007:853) med instruktion för Kustbevakningen). Sekretessbestämmelsen är däremot inte tillämplig när en myndighet tar ut en uppgift från registret för att använda den i sin egen verksamhet. Uppgifterna omfattas i sådana förhållanden av eventuell sekretess som gäller för andra motsvarande uppgifter hos den mottagande myndigheten (prop. 2008/09:152 s. 37, jfr prop. 2007/08:38 s. 26). Exempel på sådana uppgifter som kan omfattas av bestämmelsen är sammanställd information om handelsfartygs rutter, fiskefartygs rörelser och detaljerade uppgifter om last (prop. 2008/09:152 s. 46).

Avseende Sjöfartsverket nämns myndigheten inte specifikt i bilagan till 9 § OSF.

#### *Regleringen i 30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen*

I 30 kap. 24 § första stycket OSL (tidigare 8 kap. 6 § andra stycket SekrL) finns en specialregel för uppgifter som en myndighet erhåller från en annan stat eller mellanfolklig organisation i vissa fall. Enligt den bestämmelsen gäller sekretess, i den mån riksdagen godkänt avtal härom med främmande stat eller mellanfolklig organisation, hos myndighet i verksamhet som avses i paragrafens första stycke för uppgift om enskilda ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över pga. avtalet. I begreppet avtal anses ingå rättsakter som gäller till följd av Sveriges medlemskap i EU, dvs. anslutningsfördragen och förordningar och direktiv som utfärdas av EU:s institutioner (jfr prop. 2004/05:142 s. 50, prop. 2005/06:45 s. 155 och prop. 2005/06:140 s. 87). Bestämmelsen i 30 kap. 24 § första stycket förutsätter dock att den aktuella rättsakten innehåller en klausul om att uppgifterna inte får lämnas vidare i det aktuella fallet.

Bestämmelsen i artikel 24 i övervakningsdirektivet slår inte fast vilken sekretess som ska gälla för de uppgifter som utbyts enligt direktivet utan överlämnar åt medlemsstaterna att ”i enlighet med gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv”.

Det talas här om att vidta ”nödvändiga åtgärder” för att säkerställa sekretess avseende direktivet som helhet. Med hänsyn härtill kan 30 kap. 24 § första stycket inte anses vara tillämpligt på de uppgifter som kommissionen och andra medlemsstater överlämnar

till Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Kustbevakningen enligt direktivet (jämför prop. 2006/07:110 s. 38).

Vad gäller artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket kan bedömningen bli en annan. Här är formuleringen:

Om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

Detta får anses vara en sådan sekretessklausul som avses i 30 kap. 24 § första stycket. I den mån uppgifter lämnas till svenska myndigheter i anledning av artikeln, och de avser uppgifter om enskilda ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över pga. avtalet kan de alltså vara sekretessbelagda enligt detta lagrum.

#### *Övriga bestämmelser*

Det kan anmärkas att eventuellt kan även bestämmelserna i 18 kap. 8 § 5 och 7 OSL (tidigare 5 kap. 2 § 5 och 7 SekrL) om sekretess med hänsyn främst till intresset att förebygga eller beivra brott bli tillämpliga på uppgifter som lämnas eller inhämtas pga. direktivet.

### **4.16.3 Överväganden**

#### **Behov av en ny sekretessbestämmelse**

För att uppfylla direktivets krav behövs nödvändigt sekretesskydd både för uppgifter som Sverige kan komma att erhålla beträffande enskilda, såsom t.ex. rederier (uppgifter i AIS m.m.) men också beträffande uppgifter om andra medlemsstater (t.ex. avseende uppgifter om uppbyggnad och drift av datasystemet SafeSeaNet m.m.).

Som framgått ovan kan uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som överlämnas till Sverige enligt övervakningsdirektivet omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL, 9 § OSF och punkterna 17, 36 och 118 i bilagan till förordningen.

Sekretessen enligt 30 kap. 23 § första stycket gäller emellertid med ett rakt skaderekvisit, dvs. presumptionen är att uppgifterna är offentliga. Det kan således hända att uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden, som omfattas av t.ex. absolut sekretess i en

annan stat, bedöms vara offentliga vid en sekretessprövning enligt 30 kap. 23 § första stycket.

Den sekretess för enskildas affärs- och driftsförhållanden som således gäller hos Transportstyrelsen gäller inte på motsvarande sätt hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Som nämnts ovan får artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i direktivet, som avser planer för mottagande av fartyg i behov av assistans, anses utgöra en sekretessklausul i den mening som avses i 30 kap. 24 § första stycket OSL. Enligt den bestämmelsen gäller sekretess, i den mån riksdagen godkänt avtal härom med främmande stat eller mellanfolklig organisation, hos myndighet i verksamhet som avses i paragrafens första stycke för uppgift om enskilds ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över pga. avtalet. En stor del av de uppgifter som artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket tar sikte på, avser arbetet vid de behöriga myndigheterna och planerna om mottagande av fartyg i behov av assistans som sådana. Dessa uppgifter täcks inte av 30 kap. 24 § första stycket OSL.

Vidare kan regeln om utrikessekretess i 15 kap. 1 § OSL bli tillämplig i vissa fall, förutsatt att rekvisitet om skada för Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller för landet kan anses uppfyllt. Här omfattas uppgifter som rör Sveriges förbindelser med en annan stat eller i övrigt rör annan stat, mellanfolklig organisation, myndighet, medborgare eller juridisk person i annan stat eller statslös. Som ovan angetts ska skadebegreppet inte ges en alltför vid innebörd, enligt förarbetena. Regeringsrättens praxis har bekräftat förarbetsuttalandena. Det är därför osäkert i vilken mån regleringen om utrikessekretess kan tillämpas på uppgifter som ska överlämnas enligt övervakningsdirektivet.

Sammanfattningsvis anser utredningen att det finns behov av en ny sekretessbestämmelse i OSL och en ändring av bilagan till 9 § OSF.

### Förslag till en ny sekretessbestämmelse

**Utredningens förslag:** Det ska införas en ny sekretessbestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Sekretess ska gälla i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats

av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i direktiv 2009/17/EG, om en annan medlemsstat begär det.

För uppgift i allmän handling ska sekretessen gälla i högst fyrtio år.

Det ska införas ändringar av punkterna 17 och 118 i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641). När det är fråga om enskildas affärs- och driftsförhållanden ska motsvarande sekretess som gäller hos Transportstyrelsen enligt punkten 17, såvitt avser civil sjöfart, och punkten 118 gälla även hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Det sjösäkerhets- och sjöövervakningssamarbete som direktivet reglerar bygger på ömsesidigt förtroende mellan medlemsstaterna. Om uppgifter som är sekretessbelagda i utlandet blir offentliga i Sverige kan det finnas en risk att enskilda och andra medlemsstater blir ovilliga att lämna uppgifter i den utsträckning som förutsätts i direktivet. En annan negativ följd skulle kunna bli att informationsutbytet mellan Sverige och andra medlemsstater blir mindre omfattande och av sämre kvalitet vad som annars skulle kunnat bli fallet. EU:s kapacitet att förebygga situationer som kan innebära hot mot säkerheten för människoliv till sjöss och mot skyddet av havsmiljön skulle därmed kunna äventyras.

Utredningen föreslår att det i kapitel 17 OSL, som reglerar sekretess till skydd för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn, införs en sekretessbestämmelse liknande den som redan finns på luftfartssäkerhetens område i 17 kap. 6 §, tidigare 4 kap. 6 §.

17 kap. 6 § lyder:

Sekretess gäller i en myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende tillsyn av civil luftfart för uppgift som lämnats av en annan stat eller en mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil luftfart motverkas om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst fyrtio år.



En liknande bestämmelse bör av de skäl som angetts ovan införas för uppgifter som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik. Någon begränsning av vilka myndigheter som ska omfattas av den nya bestämmelsen behöver inte göras.

Vid utformningen av skaderekvisitet i den nya bestämmelsen noterar utredningen att artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket reglerar sekretess som helt eller delvis ska styras av utlämnarens vilja, innebärande att om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket i artikeln vara bundna av sekretess. I princip bygger OSL på motsatt utgångspunkt, nämligen att den som lämnar uppgifterna till myndigheten inte ska ha något inflytande när någon begär ut uppgifterna och en sekretessprövning ska ske. Det finns dock några undantag till denna huvudprincip. Ett sådant exempel är 29 kap. 13 § OSL, som avser sjöförklaring och lyder:

Sekretess gäller i ärende om utredning av fartygs sammanstötning med annat fartyg eller av tillbud till sådan händelse för uppgift som rör sammanstötningen eller tillbudet och härrör från det fartyg som ärendet avser, om fartygets befälhavare eller redare begär det.

Sekretess enligt första stycket gäller inte, om sjöförklaring eller annan sådan undersökning beträffande båda fartygen sker samtidigt. Sekretess gäller inte heller, om sådan undersökning beträffande det andra fartyget har ägt rum förut eller om det annars finns tillgång till motsvarande uppgift om det andra fartyget.

Om ett sådant ärende som anges i första stycket handläggs vid någon annan myndighet än domstol, tillämpas 43 kap. 5 § första stycket hos den myndigheten.

Sekretessen enligt denna paragraf upphör när motsvarande uppgift om det andra fartyget har blivit tillgänglig.

För uppgift i allmän handling gäller sekretessen högst fem år från det att sammanstötningen eller tillbudet skedde.

Enligt detta lagrum krävs för att sekretess ska gälla att fartygets redare eller befälhavare begär det. Sekretessen är absolut.

De uppgifter som 29 kap. 13 § OSL avser att skydda har sin grund i fartygskollisioner eller tillbud till fartygskollisioner. Uppgifterna kan enligt utredningens bedömning i vissa avseenden anses likna de uppgifter som ska skyddas enligt artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket. Det kan i det senare fallet exempelvis bli fråga om att mellan medlemsstaterna utbyta information om ett

faktiskt mottagande av ett fartyg i behov av assistans, dvs. ett fartyg som enligt direktivets definition är i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

Som utgångspunkt anser utredningen att strävnan bör vara att inte införa mer sekretess än vad som bedöms nödvändigt för att Sverige ska kunna delta i det internationella arbetet på ett effektivt sätt. För att sekretessen enligt den nya bestämmelsen inte ska bli för omfattande bör den inte göras absolut i annan omfattning än vad direktivet specifikt reglerar.

Första stycket i den nya bestämmelsen bör därför utformas på samma sätt som i 17 kap. 6 § så att sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs. Vid denna bedömning kan bl.a. vägas in vilket sekretesskydd uppgifterna har hos den staten som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet.

För att tillgodose regleringen i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket ska i andra stycket anges att sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i direktiv 2009/17/EG, om en annan medlemsstat begär det. Sekretessen blir således i dessa fall absolut.

I sammanhanget kan påpekas att Sverige på lämpligt sätt bör uppmärksamma andra stater på att dessa måste begära att sekretess ska gälla viss uppgift, för att sekretessbestämmelsen ska bli tillämplig.

Skälen för sekretess är i dessa frågor lika starka som avseende utrikessekretess varför den bör gälla lika länge som enligt 15 kap. 1 § OSL, dvs. i högst 40 år (jämför prop. 2006/07:110).

Som framgått ovan kan uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som överlämnas till Sverige enligt övervakningsdirektivet omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL, 9 § OSF och punkterna 17, 36 och 118 i bilagan till förordningen. När det är fråga om enskildas affärs- och driftsförhållanden bör motsvarande sekretess som gäller hos Transportstyrelsen enligt punkten 17, såvitt avser civil sjöfart, och punkten 118 gälla även hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen, eftersom även dessa myndigheter kan väntas lämna och motta uppgifter

enligt direktivet. Ett sådant resultat kan uppnås genom ändring i bilagan till OSF.

### Konkurrens mellan sekretessbestämmelser

En och samma uppgift kan omfattas av flera olika sekretessbestämmelser till skydd för olika intressen. I en sådan konkurrenssituation är det den bestämmelse som ger uppgiften det starkaste skyddet som ska ha företräde, 7 kap. 3 § OSL.

Som nämnts tidigare kan uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL, 9 § SekrF och punkterna 17, 36 och 118 i bilagan till förordningen. Motsvarande regler som avses i punkterna 17, såvitt avser civil sjöfart och 118 bör vidare införas hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen genom en ändring i bilagan till SekrF. Sekretessen enligt 30 kap. 23 § första stycket gäller emellertid med ett rakt skaderekvisit, dvs. presumtionen är att uppgifterna är offentliga. Det kan således hända att uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som omfattas av t.ex. absolut sekretess i den stat som gjort uppgifterna tillgängliga för de svenska myndigheterna enligt övervakningsdirektivet, vid en sekretessprövning enligt 30 kap. 23 § första stycket bedöms vara offentliga. I ett sådant fall kan den nya föreslagna sekretessbestämmelsen bli tillämplig, om skaderekvisitet i den bestämmelsen anses vara uppfyllt (jämför prop. 2006/07:110).

## 4.17 Ändringar av gemenskapsinstrument och IMO-instrument (artikel 27)

Den tidigare artikel 27 i direktiv 2002/29/EG är numera ersatt.

**Utredningens bedömning:** Artikel 27 föranleder inte någon ändring av lag eller förordning.

Den nya artikel 27 lyder:

1. Hänvisningarna till gemenskapsinstrument och IMO-instrument, definitionerna i artikel 3 samt bilagorna får ändras för att bringas i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som

antagits, ändrats eller trätt i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde vidgas.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

2. Bilagorna I, III och IV får ändras mot bakgrund av erfarenheterna av detta direktiv, förutsatt att ändringarna inte vidgar dess tillämpningsområde.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

Artiklarna avser endast information och föranleder inte några överväganden i utredningen.

#### 4.18 Kommittéförfarande (artikel 28)

Den tidigare artikel 28 i direktiv 2002/29/EG är numera ersatt.

**Utredningens bedömning:** Artikel 28 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Den nya artikel 28 lyder:

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 (\*).
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Innehållet i artikeln föranleder inte några överväganden i utredningen.

#### 4.19 Bilagor till direktivet

##### 4.19.1 Ny strecksats i bilaga I, punkt 4

I bilaga I till direktiv 2002/59/EG finns en förteckning över uppgifter som ska lämnas. I bilaga I punkt 4 finns uppgifter som ska lämnas enligt artikel 5.2. Närmare bestämt avser artikeln att när ett nytt obligatoriskt fartygsrapporteringsystem eller ett förslag till

ändring av ett befintligt rapporteringssystem läggs fram för IMO för antagande, ska en medlemsstat i sitt förslag ta med åtminstone de uppgifter som avses i bilaga I.4.

Enligt direktiv 2009/17/EG ska strecksats X ersättas med följande:

X. Övrig information

- Typ och uppskattad mängd bunker, för fartyg över 1000 bruttotonnage.
- Navigerings- och manöverförmåga.

Detta föranleder inget förslag till författningsändring men måste beaktas av Transportstyrelsen om och när den ger in förslag till ett nytt eller ändring av ett befintligt obligatoriskt fartygsrapporteringssystem.

#### 4.19.2 Tillägg av en punkt till del I i bilaga II

Bilaga II avser bestämmelser om utrustningen ombord. Del I avser automatiska identifieringssystem (AIS).

I del I i bilaga II ska följande punkt läggas till:

##### 3. Fiskefartyg

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a enligt följande tidsplan:

- Fiskefartyg med en total längd av minst 24 meter, men under 45 meter, senast den 31 maj 2012.
- Fiskefartyg med en total längd av minst 18 meter, men under 24 meter, senast den 31 maj 2013.
- Fiskefartyg med en total längd över 15 meter, men under 18 meter, senast den 31 maj 2014.

Nybyggda fiskefartyg med en total längd på mer än 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a från och med den 30 november 2010.

Se artikel 6 a, avsnitt 4.5.1 ovan – tillämpningsområdet för artikel 6 a ändras.

#### 4.19.3 Ersättande av texten i bilaga III

Bilagan avser elektroniska meddelanden och SafeSeaNet. Bestämmelserna omfattar allmän beskrivning och uppbyggnad av systemet, förvaltning, drift, utveckling och underhåll av SafeSeaNet, uppgiftsutbyte via SafeSeaNet samt säkerhet och åtkomsträttigheter.

Se artikel 14.2 led c), avsnitt 4.7, och artikel 22a, avsnitt 4.13 ovan.

## 5 Flaggstatsdirektivet

### 5.1 Inledning

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet) är ett kort direktiv. När Europeiska kommissionen lade fram sitt förslag till lagstiftningsakter i tredje sjösäkerhetspaketet var förslaget till flaggstatsdirektiv betydligt mer omfattande. Det var i själva verket så omfattande att det, om det beslutats, i praktiken skulle fört över medlemsstaternas hela lagstiftningskompetens avseende säkerheten i internationell sjöfart till gemenskapen. Det övervägande antalet medlemsländer motsatte sig detta eftersom man ville ha ett eget förhandlingsmandat i IMO, som är den enda organisation som kan besluta internationellt bindande regler för sjöfarten. Det flaggstatsdirektiv, som nu ska införas i svensk rätt, är mycket urvattnat i förhållande till det ursprungliga förslaget.

I artikel 1 i direktivet sägs syftet med det vara att se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater och att förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg, som för en medlemsstats flagg.

### 5.2 Direktivets innehåll

Direktivets innehåll i sak sönderfaller i tre områden, nämligen dels villkor för att ett fartyg, som har rätt att föra en medlemsstats flagg ska tillåtas segla (artikel 4), dels krav på revision på visst sätt av medlemsstaten som flaggstat för fartyg (artikel 7), dels krav på att varje medlemsstat ska ha ett enligt en tillämplig internationell kvalitetsstandard certifierat kvalitetsledningssystem (artikel 8).

### 5.2.1 Villkor för att tillåta att ett fartyg används till sjöfart – artikel 3 a) och 4

**Utredningens bedömning:** Artiklarna 3 a) och 4 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Enligt direktivets artikel 3 a) definieras fartyg som fartyg eller farkost som för en medlemsstats flagg och som omfattas av de relevanta IMO-konventionerna och för vilket/vilken certifikat krävs. Med de relevanta IMO-konventionerna torde avses de konventioner, vars tillämpning omfattas av IMO:s revisionssystem och som rör fartyg. Dessa är SOLAS 74 med sina två protokoll 1978 och 1988, MARPOL 73/78 med sitt protokoll 1997, lastlinjekonventionen 66 med sitt protokoll 1988, 1969 års skeppsmätningkonvention och i viss mån de internationella sjövägsreglerna.

Enligt 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) krävs att ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 eller som är ett passagerarfartyg har fartcertifikat för att få användas till sjöfart. Denna bestämmelse gäller alla svenska fartyg, som används till sjöfart. Ett fartyg får inte de certifikat, som det behöver för att användas i internationell fart, med mindre det uppfyller tillämpliga internationella regler, dvs. de ovannämnda konventionerna; dessa är beslutade av IMO och sätts för svensk del i kraft i föreskrifter beslutade av Transportstyrelsen. – Innehållet i huvudregeln i artikel 4 är således redan tillgodosett i svensk lagstiftning.

Artikel 4 innehåller också krav på att flaggstatsmyndigheten, när ett fartyg ska registreras i ett land, ska kontrollera vad som kallas fartygets säkerhetsstatistik på alla rimliga sätt och vid behov samråda med den föregående flaggstaten, för att fastställa huruvida eventuella brister eller säkerhetsfrågor, som denna identifierat, fortfarande är olösta.

Normalt sett ska ett fartyg inte ha certifikat, om det har brister; certifikatet är ett bevis på att fartyget befunnits uppfylla vissa regler och om det har brister är så inte fallet. Om ett fartyg ska föras in under svensk flagg från ett land utanför EU, utgör denna regel inget problem eftersom fartyget blir föremål antingen för en omfattande nybyggnadsbesiktning om det byggs nytt för en svensk redare eller en s.k. inflaggningsbesiktning, som båda utförs av Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.



Om fartyget däremot ska föras över till svensk flagg från ett annat EU-medlemsland blir Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 789/2004 om överföring av lastfartyg och passagerarfartyg mellan register inom gemenskapen och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 613/91 (överlåtelseförordningen) direkt tillämplig. Förordningen gäller lastfartyg, som byggts den 25 maj 1980 eller senare och lastfartyg som byggts före detta datum men som certifierats enligt bestämmelserna för nya fartyg i SOLAS 74 eller, i fråga om kemikalietankfartyg eller gastankfartyg, i enlighet med tillämpliga koder för fartyg byggda den 25 maj 1980 eller senare samt passagerarfartyg som byggts den 1 juli 1988 eller senare eller byggts före detta datum men som certifierats i enlighet med de krav som gäller för fartyg byggda den 1 juli 1998 eller senare, som är fastställda i SOLAS 74 för fartyg på internationell resa.

Enligt överlåtelseförordningens artikel 4.3 ska en avregistrerande medlemsstat förse bl.a. en registrerande medlemsstat med all relevant information om fartyget i en sådan omfattning att kravet i artikel 4.2 i flaggstatsdirektivet i praktiken är uppfyllt.

### 5.2.2 Kvarhållande av ett fartyg som för en medlemsstats flagg – artikel 5

**Utredningens förslag:** Artikel 5 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Transportstyrelsen föreslås dock ta in en bestämmelse i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet om att sådana fartyg som anges i artikel 5 i flaggstatsdirektivet ska bli föremål för en inspektion, för att tillse att fartyget faktiskt uppfyller gällande krav.

Artikel 5 innehåller ett krav på en flaggstat att, om ett fartyg i dess flotta blivit föremål för ett s.k. nyttjandeförbud i en hamnstat, ska flaggstaten i enlighet med de förfaranden den fastställt för detta ändamål, se till att fartyget bringas i överensstämmelse med relevanta IMO-konventioner.

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har som praxis att, om ett svenskt fartyg belagts med nyttjandeförbud utomlands i

samband med en hamnstatskontroll av det, genomföra en inspektion av det enligt 5 kap. 4 § andra stycket och 8 § fartygs-säkerhetslagen(2003:364). Transportstyrelsen bör ta in en bestämmelse i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet om att sådana fartyg ska bli föremål för en inspektion, när fartyget varit belagt med nyttjandeförbud, för att tillse att fartyget faktiskt uppfyller gällande krav. Bemyndigandet i 6 kap. 4 § fartygs-säkerhets-förordningen (2003:438) täcker ett sådant tillägg till föreskriften.

### 5.2.3 Kompletterande åtgärder – artikel 6

**Utredningens bedömning:** Artikel 6 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 6 innehåller ett krav på att medlemsstaterna ska se till att minst de uppgifter, som räknas upp i artikeln, om fartyg i en flaggstat registreras och snabbt är tillgängliga för tillämpningen av direktivet. Samtliga de uppgifter, som räknas upp, finns tillgängliga i Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings tillsynssystem, i Transportstyrelsens Sjöolyckssystem och Transportstyrelsens sjöfartsregister samt i externa system som är omedelbart tillgängliga för sjöfartsavdelningen. Någon svensk lagstiftnings-åtgärd behövs inte.

### 5.3 Flaggstatsrevision (artikel 7)

**Utredningens bedömning:** Artikel 7 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Regeringen bör dock år 2014 begära hos IMO att en revision av Sverige genomförs.

Regeringen kan därefter i regleringsbrev för det året dels ge Transportstyrelsen i uppdrag att samordna de svenska förberedelserna inför och genomförandet av revisionen, dels ge övriga berörda myndigheter (Kustbevakningen och Statens haverikommission) i uppdrag att medverka.

IMO har beslutat ett revisionssystem, som kallas Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit System (A.974(24)). Detta system, som beslutats av IMO:s församling, är frivilligt. Den standard, som används vid revisionen är Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments (A.996(25)). Standarden förnyas i princip vartannat år av IMO:s församling.

Revisionssystemet tar sikte på att kontrollera om en stat fullgör sina internationella förpliktelser som flagg-, hamn- och kuststat. Det är i princip inte möjligt att begränsa en revision till att enbart avse förpliktelserna som flaggstat, hamnstat eller kuststat. Sverige har med framgång genomgått en revision 2007. Resultatet av revisionen publicerades på Sjöfartsverkets hemsida.

Artikel 7 i direktivet kräver att medlemsstaterna minst var sjunde år ska genomgå en revision under förutsättning att IMO kan genomföra den. Artikeln upphör att gälla senast den 17 juni 2017 eller, så snart ett beslut av IMO att revisionssystemet ska vara obligatoriskt trätt i kraft, vid en tidigare tidpunkt som ska fastställas av kommissionen i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 10.

Vid IMO:s Råds etthundraandra ordinarie möte sommaren 2009 beslutades att föreslå IMO:s församling en tidsplan för att göra revisionssystemet obligatoriskt; förslaget kommer att bli föremål för beslut av församlingen i november 2009. När detta betänkande färdigställts är det ännu oklart vad församlingen kommer att besluta men det är inte osannolikt att ett obligatoriskt revisionssystem kommer att vara beslutat 2017.

IMO är ett av Förenta Nationernas fackorgan. Den är en samlingsorganisation för stater. Endast regeringen i ett medlemsland eller, efter bemyndigande från regeringen, en myndighet i det kan göra framställningar till IMO. Artikel 7 i flaggstatsdirektivet innehåller endast krav riktade mot unionens medlemsstater.

Någon lagstiftningsåtgärd med anledning av artikel 7 är inte påkallad. Regeringen genom Näringsdepartementet bör 2014, eftersom det då är sju år sedan den första IMO-revisionen genomfördes av Sverige, begära hos organisationen att en revision av Sverige genomförs. Transportstyrelsen kan sedan i regleringsbrevet för det året ges i uppdrag att samordna de svenska förberedelserna inför och genomförandet av revisionen och övriga berörda myndigheter (Kustbevakningen och Statens haverikommission) ges i uppdrag att medverka.

## 5.4 Kvalitetsledningssystem (artikel 8)

**Utredningens bedömning:** Artikel 8 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Regeringen bör dock besluta att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, som innebär fullgörandet av skyldigheter för Sverige som flaggstat, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem och att certifieringen ska vidmakthållas.

Artikel 8 i direktivet kräver att varje medlemsstat senast den 17 juni 2012 ska utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet. Kvalitetsledningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsledningsstandarder.

Artikeln innehåller dessutom ett krav på att stater, som är noterade på Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) svarta eller gråa lista på visst sätt rapporterar till kommissionen. Detta torde inte vara aktuellt för svenskt vidkommande eftersom Sverige alltid legat högt på den vita listan, dvs. bland de flaggstater, vars fartyg i allt väsentligt uppfyller gällande internationella bestämmelser.

Uttrycket de ”operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet” förefaller innebära att den tillsynsverksamhet riktad mot fartyg, som en flaggstat bedriver, ska ha ett certifierat kvalitetsledningssystem. Det är nog bra men otillräckligt för att säkerställa att en flaggstats förvaltning fullgör de skyldigheter som flaggstat den enligt sina folkrättsliga förpliktelser har. I en flaggstats skyldigheter ingår inte bara att genomföra tillsyn i form av besiktningar och inspektioner av sina fartyg utan även att se till att registrering av fartyg i dess sjöfartsregister sker på ett riktigt sätt och att internationella regelverk omsätts till nationell lagstiftning. Principiellt omfattar detta inte bara Transportstyrelsen sjöfartsavdelning utan även statsmakternas lagstiftningsarbete. Så som emellertid systemet i Sverige fungerar med ramlagstiftning på sjö- och den marina miljösäkerhetens område och myndighetsföreskrifter, varigenom de internationella tekniska regelverken sätts i kraft för svenskt vidkommande, finns knappast skäl att låta

artikel 8 leda till andra åtgärder än sådana som berör enbart Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

Enligt utredningens uppfattning borde möjligen hela verksamheten vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem men det är svårt att bedöma hur detta skulle ställa sig till övriga delar av Transportstyrelsens verksamhet eller för den delen till myndighetsverksamhet i övrigt; ett sådant ställningstagande skulle kräva ett principiellt övervägande som ligger utanför ramen för direktiven till utredningen.

Utredningen begränsar sig därför till att föreslå att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, varigenom svenska skyldigheter som flaggstat fullgörs, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem. Valet av kvalitetsledningssystem, så länge det uppfyller internationella kvalitetsstandarder, bör överlämnas till Transportstyrelsen.

Någon lagstiftningsåtgärd är enligt utredningens uppfattning inte påkallad. Det räcker att regeringen i beslut säger att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, som innebär fullgörandet av skyldigheter för en flaggstat, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem och att certifieringen ska vidmakthållas.

## 6 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Utredningens förslag:** De ändringar och tillägg med anledning av införlivandet av direktiv 2009/17/EG (övervakningsdirektivet) som utredningen föreslår i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), fartygssäkerhetslagen (2003:364), offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förordningen (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket, fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ska träda i kraft den 30 november 2010.

De ändringar och tillägg med anledning av införlivandet av direktiv 2009/16/EG (hamnstatskontrolldirektivet) som utredningen föreslår i fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (1982:569) om lotsning m.m. ska träda i kraft den 31 december 2010.

Några skäl att införa övergångsbestämmelser föreligger inte.

### *Övervakningsdirektivet*

Tidpunkten för när direktiv 2009/17/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet) senast ska vara införlivat är den 30 november 2010.

De ändringar och tillägg med anledning av införlivandet av övervakningsdirektivet som utredningen föreslår i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), fartygssäkerhetslagen (2003:364), offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förordningen (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket, fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (1980:789) om åtgärder

mot förening från fartyg bör kunna träda i kraft den 30 november 2010.

#### *Hamnstatskontrolldirektivet*

Tidpunkten för när direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet) senast ska vara införlivat är den 31 december 2010.

De ändringar och tillägg med anledning av införlivandet av hamnstatskontrolldirektivet som utredningen föreslår i fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (1982:569) om lotsning m.m. bör kunna träda i kraft den 31 december 2010.

#### *Flaggstatsdirektivet*

Tidpunkten för när direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet) senast ska vara införlivat är den 17 juni 2011.

Angående flaggstatsdirektivet föreslår utredningen inte någon ändring i lag eller förordning varför förslag om regler om ikraftträdande i denna del inte lämnas.

#### *Övergångsbestämmelser*

Utredningen gör bedömningen att ändringarna och tilläggen i nämnda lagar och förordningar kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.

## 7 Konsekvensbedömning m.m.

**Utredningens bedömning:** Förslagen kan väntas leda till vissa kostnadsökningar för det allmänna. Dessa kostnadsökningar ska finansieras inom befintliga budgetramar.

Förslagen torde inte i övrigt innebära några nämnvärt ökade kostnader eller andra konsekvenser.

Kommittéer som tillkallats på grund av ett regeringsbeslut och som har ett utredningsuppdrag ska enligt 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474) genomföra konsekvensanalyser i skilda hänseenden beträffande de förslag som framställts. Vad som sägs i förordningen om kommittéer gäller också särskilda utredare. Om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet.

Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, ska kommittén eller utredaren föreslå en finansiering. Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen, ska konsekvenserna också i det avseendet anges i betänkandet.

Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och för det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

Om ett betänkande innehåller förslag till nya eller ändrade regler ska förslagets kostnadsmässiga och andra konsekvenser anges i betänkandet.



Vid konsekvensutredningen har, enligt 15 a § kommittéförordningen, även tillämpats 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### *Utgångspunkt*

Syftet med de EG-direktiv som aktualiseras genom det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet är att sjösäkerheten på olika sätt ska förbättras inom EU genom att gemensamma regler ska tillämpas av medlemsstaterna. Införlivandet av direktiven i svensk rätt är en förutsättning för att förbättra sjösäkerheten, inte bara i ett nationellt perspektiv utan även i ett internationellt perspektiv. Detta är också utgångspunkten i den konsekvensbedömning som utredningen har gjort.

Vid bedömningen om konsekvenserna vid införlivandet i svensk rätt av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet), 2009/17/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafiken i gemenskapen (övervakningsdirektivet) samt 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet), har utredningen – utöver bedömningen av ovannämnda allmänna konsekvenser – i första hand övervägt om de författningar som införts som en följd av dessa direktiv kan komma att medföra några administrativa och ekonomiska konsekvenser för framför allt berörda myndigheter och sjöfartsnäringen.

För hamnstatskontrolldirektivet och övervakningsdirektivet har övervägts om sådana konsekvenser kan bli aktuella genom de förslag till lag- och författningsändringar m.m. som föreslås.

Flaggstatsdirektivets införlivande i svensk rätt föranleder däremot inte några förslag till författningsändringar. Det kommer dock att föranleda kostnader för en revision av Sverige 2014. Dessa kostnader kommer att, i dagens penningvärde, uppgå till ca 11 000 engelska pund jämte kostnaden för den arbetstid myndigheterna behöver lägga ned på revisionen, ca 200 timmar, sammanlagt. Dessa kostnader, som är ofrånkomliga, torde rymmas inom budgetramarna.

*Transportstyrelsen*

I de bestämmelser som föreslås med anledning av införlivandet av hamnstatkontrolldirektivet ges Transportstyrelsen ett utökat bemyndigande att genomföra hamnstatskontroller av utländska fartyg i enlighet med de förfaranden och procedurer som direktivet anger. Generellt innebär detta ett utvidgat inspektionsarbete som bl.a. innefattar rapporteringsskyldigheter till informationsdatabaser.

Transportstyrelsen föreslås också, i föreslagna regler med anledning av införlivandet av hamnstatkontrolldirektivet, behandla klagomål från bl.a. besättningen.

I bestämmelserna som föreslås med anledning av införlivandet av övervakningsdirektivet ges Transportstyrelsen dels ett utökat bemyndigande att utföra kontroller av s.k. riskfartyg, dels ett bemyndigande att vara behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans med därav följande uppgifter att utarbeta planer för att ta emot fartyg i behov av assistans och att ta beslut om mottagande av fartyg på en skyddad plats.

Utredningen konstaterar att de tillkommande arbetsuppgifterna kan komma att medföra vissa merkostnader för Transportstyrelsen, däribland vissa särskilda kostnader för vidareutbildning av personalen. Kostnaderna har inte kunnat närmare beräknas.

De tillkommande arbetsuppgifterna är dock inte så omfattande att de inte, enligt utredningens mening, borde kunna rymmas inom myndighetens befintliga budgetramar.

*Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket har idag ansvar för Fartygsrapporteringssystemet (FRS), som innehåller de nationella uppgifter som ska rapporteras till det europeiska SafeSeaNet-systemet. Kraven på utveckling och drift av SafeSeaNet och kopplingen mot de nationella systemen har förtydligats genom ändringar i övervakningsdirektivet. Utredningen föreslår att Sjöfartsverket ska ges ett uttryckligt uppdrag att tillse att Fartygsrapporteringssystemet (FRS) svarar mot SafeSeaNet enligt direktivet. Detta kan dock inte anses medföra några större förändringar av Sjöfartsverkets hantering av FRS jämfört med idag.

Sjöfartsverket föreslås vidare, i anledning av övervakningsdirektivet, ges bemyndigande att meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter vid farligt isläge.

Som ovan sagts föreslås Transportstyrelsen vara behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans i enlighet med vad övervakningsdirektivet reglerar. I den del av uppdraget som avser upprättandet av planer och beslut om mottagande av fartyg på en skyddad plats ovan ska Transportstyrelsen samråda med bl.a. Sjöfartsverket.

Sammantaget anser utredningen att det som – genom föreslagna författningsändringar – åligger Sjöfartsverket att genomföra, inte bör medföra några beaktansvärda kostnader för myndigheten.

#### *Kustbevakningen*

Som ovan sagts föreslås Transportstyrelsen vara behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans i enlighet med vad övervakningsdirektivet reglerar. I den del av uppdraget som avser upprättandet av planer och beslut om mottagande av fartyg på en skyddad plats ovan ska Transportstyrelsen samråda med bl.a. Kustbevakningen.

Utredningen bedömer att de kostnader för myndigheten som härvid kan uppkomma är marginella.

#### *Förslaget om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)*

Utredningen har föreslagit en ny bestämmelse i 17 kap. 6 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Genom bestämmelsen föreslås sekretess gälla i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Syftet med den föreslagna ändringen är att komplettera de sekretessbestämmelser som idag finns i svensk rätt avseende uppgifter som kan komma att överlämnas enligt övervakningsdirektivet, så att kraven på sekretess enligt direktivet blir uppfyllda.

Regeln är utformad med hänsyn till att sekretessen inte ska vara mer omfattande än vad som bedöms nödvändigt för att Sverige ska kunna delta i det internationella arbetet på ett effektivt sätt.

Utredningen har även föreslagit ändringar i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

De föreslagna ändringarna kan komma att leda till vissa förändrade rutiner vid myndigheternas sekretessprövning, vilket dock inte bedöms leda till kostnadsökningar.

#### *Övriga konsekvenser*

Utredningen har föreslagit regler om rapporteringsskyldigheter för hamnar och lotsar. Dessa rapporteringsskyldigheter medför enligt utredningen inte några beaktansvärda kostnader.

Utredningen har inte i övrigt funnit att de föreslagna författningsändringarna har några nämnvärda effekter på sjöfartsnäringen eller enskilda i övrigt. Förslagen leder inte heller till några negativa konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Ej heller i övrigt medför utredningens förslag några sådana konsekvenser som föranleder särskild redovisning i betänkandet.

#### *Regelförenkling*

Av kommittédirektiv (dir. 2009:42) framgår vidare att vid utredningens arbete särskild vikt ska läggas vid regelförenkling.

Införlivandet av EG-direktiv innebär att en rad nya bestämmelser får inverkan på svensk rätt, genom ändring och komplettering av gällande författningar.

Utredningens arbete har bedrivits på så sätt att en noggrann genomgång av direktiven har gjorts – artikel för artikel – där inom varje område en analys av behovet av kompletterande bestämmelser i svensk rätt har gjorts.

Utredningen har vidare haft som strävan att lägga så många som möjligt av utredningens förslag till författningsändringar på myndighetsföreskriftsnivå och att i stor omfattning hänvisa till tidigare bemyndiganden.

I förekommande fall har i samband med framtagandet av nya regler äldre bestämmelser omarbetats.

## 8 Författningskommentar

I de allmänna övervägandena i kapitel 3–5 finns det kommentarer till de ändringar i lagar och förordningar som utredningen föreslår.

Utredningen anser det därför inte nödvändigt med särskilda författningskommentarer av traditionellt slag.

För att göra det lättare att återfinna de aktuella avsnitten i de allmänna övervägandena, återfinns nedan uppställningar med hänvisningar till rätt avsnitt.

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

17 kap. 6 a §            Avsnitt 4.16

### 8.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

5 kap. 9 §            Avsnitt 3.5.3  
5 kap. 16 a §        Avsnitt 3.10  
5 kap. 22 §         Avsnitt 3.6.15  
7 kap. 2 §           Avsnitt 4.10  
7 kap. 6 § 2         Avsnitt 3.4.1

### 8.3 Förslag till förordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)

9 § (bilagan)         Avsnitt 4.16

#### **8.4 Förslaget till förordning om ändring av förordning (2007:1161) med instruktion till Sjöfartsverket**

2 § Avsnitt 4.13

#### **8.5 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)**

2 kap. 8 § Avsnitt 4.10  
6 kap. 1 c § Avsnitt 3.4.1  
6 kap. 1 d § Avsnitt 3.4.1  
6 kap. 8 a § Avsnitt 4.9  
6 kap. 13 § Avsnitt 3.5.2, 3.6.10 och 3.6.11  
7 kap. 2 § Avsnitt 3.7  
10 kap. 4 § Avsnitt 3.5.2 och 3.6.14

#### **8.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:569) om lotsning m.m.**

9 a § Avsnitt 3.10

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

7 kap. 2 a § Avsnitt 4.4.2 och 4.12.3–4.12.5