

Ds 2013:60

Tillsyn över civila statsfartyg



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

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
Internet: 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/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2013

ISBN 978-91-38-24015-1
ISSN 0284-6012

Innehåll

Promemorians huvudsakliga innehåll	7
1 Författningsförslag	9
1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	9
1.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	11
1.3 Förslag till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)	15
1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	22
1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän	24
2 Uppdraget	25
3 Statsfartyg.....	29
3.1 Vilka fartyg utgör statsfartyg?	29
3.2 Militära och civila statsfartyg	33

4	Förvaltning	35
4.1	Förvaltande myndigheter.....	35
4.1.1	Justitiedepartementet	36
4.1.2	Försvarsdepartementet	36
4.1.3	Socialdepartementet.....	38
4.1.4	Utbildningsdepartementet	39
4.1.5	Landsbygdsdepartementet	40
4.1.6	Miljödepartementet	40
4.1.7	Näringsdepartementet	41
4.1.8	Kulturdepartementet	43
4.2	Förvaltningen i framtiden.....	45
4.2.1	Koncentration av driften?	45
4.2.2	Vad bör förvaltningen innefatta?	48
5	Anmälan.....	51
5.1	Fartygsregistret och statsfartygen.....	51
5.2	Anmälan av statsfartyg.....	52
6	Sjösäkerhet.....	57
6.1	Sjösäkerheten och statsfartygen.....	57
6.2	Fartcertifikat.....	59
6.3	Godkänd säkerhetsorganisation.....	63
6.4	Säkerhetsbesättning	66
7	Arbetsmiljö	69
7.1	Arbetsmiljön och statsfartygen.....	69
7.2	Vilotid	71
7.3	Sjöarbetscertifikat, m.m.....	72

8	Miljöskydd	75
8.1	Förorening från fartyg	75
8.2	Bör de civila statsfartygen omfattas av bestämmelserna?	77
8.2.1	Allmänt.....	77
8.2.2	Vattenföroreningsavgift	79
8.3	Barlastvatten	83
9	Tillsyn	85
9.1	Tillsynen över statsfartygen idag	85
9.2	Hur bör tillsynen över de civila statsfartygen bedrivas i framtiden?	87
10	Ikraftträdande	91
11	Konsekvenser	95
11.1	Myndigheterna	95
11.1.1	Anmälan och tillsyn.....	95
11.1.2	Vattenföroreningsavgift	98
11.2	Näringslivet och enskilda	98
11.3	Övrigt	99

12	Författningskommentar	101
12.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	101
12.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	102
	Bilaga.....	107

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska överta ansvaret för tillsynen över de civila statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten från de myndigheter som idag förvaltar fartygen. Förslaget motiveras främst av att driften av fartygen och tillsynen över dessa bör delas upp på olika myndigheter. I fråga om tillsynen ska dock Transportstyrelsen samråda med de förvaltande myndigheterna. För att underlätta Transportstyrelsens tillsyn föreslås även att det införs en skyldighet för de förvaltande myndigheterna att anmäla civila statsfartyg för införing i fartygsregistret. De förvaltande myndigheterna ska även ha skyldighet att anmäla att ett statsfartyg överlåtit eller att förvaltningen på annat sätt upphört. Som ett led i Transportstyrelsens tillsyn föreslås att de civila statsfartygen ska ha fartcertifikat samt att styrelsen i samråd med de förvaltande myndigheterna ska fastställa säkerhetsbesättning för fartygen. Däremot bör det inte ställas krav på att de civila statsfartygen ska inneha certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller sjöarbetscertifikat. Tillsynen över de civila statsfartygen bör där det framstår som lämpligt kunna bedrivas i form av så kallad systemtillsyn.

Vidare föreslås att skyldigheten för de förvaltande myndigheterna att till följd av utsläpp av olja från statsfartyg betala vattenföroreningsavgift avskaffas. Den nuvarande ordningen innebär att staten avgiftsbelägger sig själv, vilket föranleder ökade kostnader och administration. Samtidigt kan det inte antas att skyldigheten att betala avgift har bidragit till att minska de redan små utsläppen från statsfartygen.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2014. I syfte att underlätta Transportstyrelsens övertagande av tillsynsansvaret föreslås emellertid även att de civila statsfartyg som staten äger eller brukar vid tiden för ikraftträdandet under viss tid undantas från tillämpningen av bestämmelserna avseende framförallt anmälan av statsfartyg och tillsyn. Det är ägnat att ge Transportstyrelsen möjlighet att komma överens med de förvaltande myndigheterna om ett successivt införande i fartygsregistret och övertagande av ansvaret för tillsynen för de existerande fartygen. I fråga om dessa fartyg föreslås att bestämmelserna ska tillämpas från och med den 1 januari 2016.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §¹

Lagen *skall* inte tillämpas på *andra utländska statsfartyg än sådana* som används i affärsdrift.

På *svenska statsfartyg* som *inte* används i affärsdrift är *lagen tillämplig endast i den mån regeringen föreskrifter det.*

Lagen *ska* inte tillämpas på *fartyg som ägs eller brukas av en utländsk stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.*

I den mån regeringen inte föreskriver annat tillämpas lagen på fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

¹ Senaste lydelse 2001:1294.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock lagen tillämpas från och med den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

dels att punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska upphöra att gälla,

dels att 3 kap. 1, 12 och 13 §§ och 5 kap. 1 och 2 §§ samt rubriken närmast före 5 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

1 §¹

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *skall* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *ska* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

¹ Senaste lydelse 2008:1378.

12 §²

Säkerhetsbesättning fastställs av Transportstyrelsen.

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift *skall* säkerhetsbesättning *fastställas av* den myndighet som förvaltar fartyget, *om inte regeringen föreskriver eller för särskilda fall beslutar annat. Myndigheten skall samråda med Transportstyrelsen före beslutet.*

I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift *fastställs* säkerhetsbesättning *i samråd med* den myndighet som förvaltar fartyget.

13 §

Den myndighet som har meddelat ett beslut om säkerhetsbesättning får återkalla eller ändra beslutet om

Ett beslut om säkerhetsbesättning får *återkallas* eller *ändras* om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för säkerhetsbesättningens sammansättning, eller
2. andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats.

² Senaste lydelse 2008:1378.

5 kap.

*Tillsynsmyndigheter**Tillsynsmyndighet*1 §³

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

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen när det gäller

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

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

3. rederiers säkerhetsorganisation,

4. arbetsmiljön ombord, och

5. arbets- och levnadsförhållandena ombord.

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

I frågor som avser arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG

³ Senaste lydelse 2012:96.

och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

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

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

2 §⁴

Tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods utövas av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat. Myndigheten skall samråda med Transportstyrelsen.

I fråga om tillsyn över fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används utslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska Transportstyrelsen samråda med den myndighet som förvaltar fartyget.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock lagen tillämpas från och med den 1 januari 2016.

⁴ Senaste lydelse 2008:1378.

1.3 Förslag till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 6 §, 2 kap. 1, 11 och 15 §§, 5 kap. 2, 11, 15 och 26 §§ samt rubriken närmast före 1 kap. 6 § fartygsregisterförordningen (1975:927) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

Vissa statsfartyg

Statsfartyg

Statsägt skepp, som är avsett uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall icke vara infört i fartygsregistrets skeppsdel. Utan hinder härav skall dock införelse ske, om den myndighet under vars förvaltning statsskepp hör eller kommer att höra

1. anmäler skeppets namn för införelse i fartygsregistrets skeppsdel,

2. söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn.

6 §¹

Skepp, som ägs av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel. Anmälan för införelse görs av den förvaltande myndigheten. En myndighet under vars förvaltning ett statsskepp kommer att höra kan även ansöka om inskrivning av förbehåll om skeppsnamn.

Första stycket gäller inte skepp som är örlogsfartyg. Försvarsmakten kan dock

1. anmäla skeppets namn för införelse i fartygsregistrets skeppsdel,

2. söka inskrivning av förbehåll om skeppsnamn.

¹ Senaste lydelse 2001:807.

Beträffande skepp, vars namn är infört eller *skall* införas i fartygsregistrets skeppsdel enligt *första* stycket 1, *skall*, om *förvaltningsmyndigheten* begär det, i fartygsregistrets skeppsdel även införas uppgifter om art, hemort, byggnadsår och byggnadsland, byggnadsmaterial, största längd och största bredd, brutto- och nettodräktighet, dödvikt, djupgående, maskineri samt maskinstyrka. Beträffande dräktigheter anges om dessa har beräknats enligt förordningen (1982:647) om skeppsmätning.

När skeppsnamn, som förbehållits staten genom inskrivning, tagits i bruk, *skall förvaltningsmyndigheten* hos registermyndigheten begära att inskrivningen *avföres*. När inskrivningen *avföres*, *skall* i stället *namnet* föras in enligt första stycket 1, om *förvaltningsmyndigheten* *ej* begärt annat.

Beträffande skepp, vars namn är infört eller *ska* införas i fartygsregistrets skeppsdel enligt *andra* stycket 1, *ska*, om *Försvarsmakten* begär det, i fartygsregistrets skeppsdel även införas uppgifter om art, hemort, byggnadsår och byggnadsland, byggnadsmaterial, största längd och största bredd, brutto- och nettodräktighet, dödvikt, djupgående, maskineri samt maskinstyrka. Beträffande dräktigheter anges om dessa har beräknats enligt förordningen (1982:647) om skeppsmätning.

När skeppsnamn, som förbehållits staten genom inskrivning, tagits i bruk, *ska den förvaltande myndigheten* hos registermyndigheten begära att inskrivningen *avföres*. När inskrivningen *avföres*, *ska* i stället *skeppet* föras in enligt första stycket. *Detsamma gäller i fråga om skeppsnamnet enligt andra stycket 1, om inte Försvarsmakten har begärt annat.*

2 kap.

1 §²

Införingar i fartygsregistrets skeppsdel redovisas särskilt för varje skepp eller förbehåll om skeppsnamn, som *införes* där. Varje namn på skepp som avses i 1 kap. 6 § *första* stycket 1 redovisas på motsvarande sätt.

Införingar i fartygsregistrets skeppsdel redovisas särskilt för varje skepp eller förbehåll om skeppsnamn, som *införs* där. Varje namn på skepp som avses i 1 kap. 6 § *andra* stycket 1 redovisas på motsvarande sätt.

11 §³

Skeppsnamn som enligt 1 kap. 6 § *första stycket 1* införs i fartygsregistrets skeppsdel *skall* redovisas under sådan registerbeteckning som gäller för skepp. Redovisningen sker i avdelningar som tar upp identifieringsuppgifter, uppgifter om skeppet och uppgift om anmälande förvaltningsmyndighet. Föreskrifterna i 3, 4 och 10 §§ gäller i tillämpliga delar.

Skepp och skeppsnamn som enligt 1 kap. 6 § införs i fartygsregistrets skeppsdel *ska* redovisas under sådan registerbeteckning som gäller för skepp. Redovisningen sker i avdelningar som tar upp identifieringsuppgifter, uppgifter om skeppet och uppgift om anmälande förvaltningsmyndighet. Föreskrifterna i 3, 4 och 10 §§ gäller i tillämpliga delar.

15 §⁴

Vid ansökan om inskrivning av förbehåll om skeppsnamn och ansökan om införing av skeppsnamn enligt 1 kap. 6 § *första stycket 1 skall* uppgift lämnas om namn som ansök-

Vid *anmälan av skepp*, ansökan om inskrivning av förbehåll om skeppsnamn och ansökan om införing av skeppsnamn enligt 1 kap. 6 § *ska* uppgift lämnas om namn

² Senaste lydelse 2001:807.

³ Senaste lydelse 2001:807.

⁴ Senaste lydelse 2001:807.

ningen avser, sökandens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn och postadress. Avser ansökan inskrivning av förbehåll om skeppsnamn *skall tillika* uppgift lämnas om de omständigheter som *betingar sökandens* behov av förbehållet.

I ansökan enligt 1 kap. 6 § *andra* stycket *skall förvaltningsmyndigheten* lämna de uppgifter som myndigheten önskar få införda i fartygsregistrets skeppsdel med stöd av den bestämmelsen.

som ansökningen avser, sökandens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn och postadress. Avser ansökan inskrivning av förbehåll om skeppsnamn *ska även* uppgift lämnas om de omständigheter som *gör att sökanden har* behov av förbehållet.

I ansökan enligt 1 kap. 6 § *tredje* stycket *ska Försvarsmakten* lämna de uppgifter som myndigheten önskar få införda i fartygsregistrets skeppsdel med stöd av den bestämmelsen.

5 kap.

2 §⁵

Inträder eller ändras förhållande, som *skall* redovisas i *register*, och föreligger *eljest icke* skyldighet att göra anmälan eller ansökan enligt lag eller annan författning, *skall* ägaren anmäla detta till registermyndigheten inom en månad. Detsamma gäller den som innehar båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt enligt 2 § första stycket lagen (1979:377) om registrering av båtar för

Inträder eller ändras förhållande, som *ska* redovisas i *registret*, och föreligger *det inte någon* skyldighet att göra anmälan eller ansökan enligt lag eller annan författning, *ska* ägaren anmäla detta till registermyndigheten inom en månad. Detsamma gäller den som innehar båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt enligt 2 § första stycket lagen (1979:377) om registrering av båtar för

⁵ Senaste lydelse 1979:380.

yrkesmässig sjöfart m.m. Föreligger utan sådan anmälan tillförlitlig uppgift om ändringen, får registermyndigheten självant göra den införel som ändringen påkallar.

yrkesmässig sjöfart m.m. Föreligger utan sådan anmälan tillförlitlig uppgift om ändringen, får registermyndigheten självant göra den införel som ändringen påkallar.

Den myndighet som förvaltar sådant fartyg som avses i 1 kap. 6 § ska anmäla till registermyndigheten att myndigheten i fråga inte längre förvaltar fartyget samt i förekommande fall den nya ägarens namn och adress.

11 §⁶

För varje skepp, skeppsbygge eller båt förs handlingarna samman till en akt. Detsamma gäller förbehåll om skeppsnamn och sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 § första stycket 1. Akten förvaras efter registerbeteckning.

För varje akt *skall* ett förteckningsblad föras. På förteckningsbladet *skall* anteckning göras om de handlingar som akten innehåller. Handlingar som tas in i akten numreras i löpande följd i den ordning de har kommit in eller upprättats.

För varje skepp, skeppsbygge eller båt förs handlingarna samman till en akt. Detsamma gäller förbehåll om skeppsnamn och sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 § andra stycket 1. Akten förvaras efter registerbeteckning.

För varje akt *ska* ett förteckningsblad föras. På förteckningsbladet *ska* anteckning göras om de handlingar som akten innehåller. Handlingar som tas in i akten numreras i löpande följd i den ordning de har kommit in eller upprättats.

⁶ Senaste lydelse 2001:807.

15 §⁷

Förhållande som inte längre gäller (äldre förhållande) får redovisas som tilläggsinformation till fartygsregistret.

Med äldre förhållande avses tidigare ägare, tidigare in-teckningsåtgärder och anteckningar.

När skepp, skeppsbygge eller båt avregistreras, *skall* fartygsregistrets uppgifter om egendomen föras över till särskild arkivförteckning. Motsvarande gäller när förbehåll om skeppsnamn eller sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 § *första* stycket 1 avförs ur fartygsregistrets skeppsdel. Uppgifterna *skall* utgöra tilläggsinformation till fartygsregistret.

När skepp, skeppsbygge eller båt avregistreras, *ska* fartygsregistrets uppgifter om egendomen föras över till särskild arkivförteckning. Motsvarande gäller när förbehåll om skeppsnamn eller sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 § *andra* stycket 1 avförs ur fartygsregistrets skeppsdel. Uppgifterna *ska* utgöra tilläggsinformation till fartygsregistret.

26 §⁸

Uppgifter ur fartygsregistret lämnas i form av registerutdrag.

Registerutdrag *skall* innehålla de uppgifter om skepp, skeppsbygge eller båt som enligt lag eller annan författning har förts in i registret.

Detsamma gäller förbehåll om skeppsnamn eller namn som avses i 1 kap. 6 § *första* stycket 1.

Även rubrikerna till sådana avdelningar i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnads-

Registerutdrag *ska* innehålla de uppgifter om skepp, skeppsbygge eller båt som enligt lag eller annan författning har förts in i registret.

Detsamma gäller förbehåll om skeppsnamn eller namn som avses i 1 kap. 6 § *andra* stycket 1.

Även rubrikerna till sådana avdelningar i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnads-

⁷ Senaste lydelse 2006:1178.

⁸ Senaste lydelse 2001:807.

del som inte innehåller någon uppgift *skall* tas upp i registerutdraget.

del som inte innehåller någon uppgift *ska* tas upp i registerutdraget.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock förordningen tillämpas från och med den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § och 9 kap. 2 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §¹

Tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § och över efterlevnaden av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg utövas av Transportstyrelsen. I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och används *för annat ändamål än att befordra gods eller passagerare i allmän trafik* utövas dock tillsynen av den myndighet *under vars förvaltning fartyget står*.

Tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § och över efterlevnaden av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg utövas av Transportstyrelsen. I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och *som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift* utövas tillsynen *i samråd med* den myndighet *som förvaltar* fartyget.

Sådan tillsyn som enligt första stycket utövas av Transportstyrelsen utövas även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

Tillsyn utom riket får utövas av sådana utlandsmyndigheter som har förordnats att utöva tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364).

¹ Senaste lydelse 2008:1127.

9 kap.

2 §²

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg är *tillämplig* på *svenska statsfartyg* som *inte* används i affärsdrift. Svenska örlogsfartyg undantas *dock* från tillämpningen av 4–6 kap. samt 7 kap. 4–11 §§ lagen.

Bestämmelserna i 8 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg är inte tillämpliga på fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Svenska örlogsfartyg undantas även från tillämpningen av 4–6 kap. samt 7 kap. 4–11 §§ lagen.

I fråga om örlogsfartyg meddelar Försvarsmakten i stället för Transportstyrelsen

1. föreskrifter som anges i 2 kap. denna förordning,
2. beslut i frågor som anges i 9 kap. 1 § denna förordning, när det gäller undantag från bestämmelsen i 2 kap. 2 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

I fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar som uteslutande används av örlogsfartyg meddelar Försvarsmakten i stället för Transportstyrelsen

1. beslut i frågor som anges i 3 kap. denna förordning,
2. beslut i frågor som anges i 9 kap. 1 § denna förordning, när det gäller undantag från bestämmelserna i 3 kap. 1 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg eller 3 kap. 2, 3 eller 5 § denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska förordningen tillämpas från och med den 1 januari 2016.

² Senaste lydelse 2008:1127.

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs att 1 § förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän gäller inte för fartygsarbete på fartyg som hör till polisväsendet, Försvarsmakten, Kustbevakningen, *Statens järnvägar*, Trafikverket, Sjöfartsverket *eller Tullverket*.

1 §¹

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän gäller inte för fartygsarbete på fartyg som hör till polisväsendet, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Trafikverket *eller* Sjöfartsverket.

I fråga om fartygsarbete som enligt första stycket har undantagits från lagen om vilotid för sjömän gäller i stället arbetstidslagen (1982:673).

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014.

¹ Senaste lydelse 2010:141.

2 Uppdraget

Svenska staten äger och brukar ett stort antal statsfartyg för civila ändamål. Det rör sig om allt ifrån kustbevakningsfartyg, isbrytare, vägfärjor, forskningsfartyg till museifartyg. Från statens sida finns ett starkt intresse av att tillförsäkra en hög säkerhetsnivå ombord på de civila statsfartygen i syfte att förhindra sjöolyckor samt skador på miljön. Vidare finns det ett starkt intresse av att arbetsmiljön ombord på dessa fartyg är god. Till detta kommer att vissa av de civila statsfartygen används under betydligt mer extrema förhållanden än vanliga fartyg och därmed är utsatta för hårt slitage. Det gör att såväl fartygsmateriellen som besättningarna måste leva upp till högt ställda krav.

De civila statsfartygen förvaltas regelmässigt av den myndighet som brukar fartyget i sin verksamhet. Som en del av förvaltningen ingår att myndigheten även ansvarar för tillsynen över att fartygen uppfyller gällande sjösäkerhets-, miljöskydds- och arbetsmiljöbestämmelser. Undantag görs endast för sådana statsfartyg som i allmän trafik befordrar passagerare eller gods, det vill säga i praktiken Trafikverkets vägfärjor. Även om tillsynen ska utövas i samråd med Transportstyrelsen innebär den nuvarande ordningen i grunden att de förvaltande myndigheterna utövar tillsyn över sig själva. Tendensen på transportområdet har emellertid under senare år gått mot att å ena sidan driften och å andra sidan tillsynen delas upp på olika myndigheter. Beträffande de civila statsluftfartygen gäller redan idag den ordningen att driften av luftfartygen sköts av den förvaltande myndigheten medan Transportstyrelsen svarar för tillsynen.

Till den ovan beskrivna utvecklingen kommer också att det idag finns betydande skillnader mellan de förvaltande myndigheterna i hur tillsynen över de civila statsfartygen bedrivs. På grund av bristande resurser och i vissa fall kompetens för fartygstillsyn har flera myndigheter som förvaltar civila statsfartyg vänt sig till Transportstyrelsen för att få hjälp med hela eller delar av tillsynen. Även om tillsynen i praktiken bedrivs av Transportstyrelsen enligt särskilda överenskommelser med de förvaltande myndigheterna har alltså de sistnämnda det faktiska ansvaret för sjösäkerheten, miljöskyddet och arbetsmiljön ombord på de aktuella fartygen. Ordningen med mer eller mindre informella överenskommelser mellan de myndigheter som förvaltar civila statsfartyg och Transportstyrelsen har inte uppfattats som ändamålsenlig eftersom den leder till att det blir osäkert vilken myndighet som i praktiken bär ansvaret för att fartygen i fråga uppfyller gällande krav.

Sammantaget finns det därför skäl att ta upp frågan om hur förvaltningen av de civila statsfartygen i framtiden ska regleras och organiseras, det gäller särskilt tillsynen över fartygen. Den övergripande målsättningen är härvidlag att tillsynen ska bidra till en hög sjösäkerhet och ett gott miljöskydd samt en god arbetsmiljö ombord på de civila statsfartygen. Därtill ska tillsynen organiseras på ett sådant sätt att den framstår som verksamhetsanpassad, tydlig, enkel, oberoende och kostnadseffektiv i förhållande till såväl Transportstyrelsen, de förvaltande myndigheterna som staten i stort.

På grundval av det ovanstående gav Näringsdepartementet den 21 september 2010 docenten Johan Schelin i uppdrag att göra en översyn av regleringen av tillsynen över de svenska civila statsfartygen samt att vid behov föreslå nödvändiga författningsändringar med anledning av översynen. Utredningsuppdraget begränsades till att endast omfatta de civila statsfartygen eftersom det beträffande de militära statsfartygen (örlogsfartygen) redan finns en i huvudsak välfungerande ordning. Förvaltningen av och tillsynen över de militära statsfartygen är

också av en särskild karaktär i och med att dessa ofta har en speciell konstruktion samt är bestyckade.

Uppdraget skulle redovisas senast den 31 december 2011. Därefter förlängdes uppdraget till den 30 september och sedan till den 31 oktober 2012. Till sekreterare i utredningen utsågs Karin Hansson, ämnessakkunnig i Näringsdepartementet.

3 Statsfartyg

3.1 Vilka fartyg utgör statsfartyg?

Med statsfartyg avses allmänt i folkrätten fartyg som ägs eller brukas av en stat för icke-kommersiella ändamål. Övriga fartyg anses inte utgöra statsfartyg även om de i och för sig ägs eller brukas av en stat. Det bör i sammanhanget påpekas att fartyg som ägs eller brukas av andra offentliga organ än staten, exempelvis landstingskommuner eller primärkommuner heller inte räknas som statsfartyg. Det gäller även om de i och för sig används för icke-kommersiella ändamål som sjuktransporter eller brandbekämpning.

Statsfartygen intar en särställning i förhållande till andra fartyg genom att de enligt folkrätten anses ha immunitet. Denna kan ses som ett utflöde av den allmänna folkrättsliga principen om staters suveränitet. Immuniteten innebär bl.a. att dessa fartyg normalt inte kan beläggas med utmätning, kvarstad eller bli föremål för andra handräckningsåtgärder. Att statsfartyg har immunitet utesluter emellertid inte att staten kan bära ett ansvar för skador som dessa fartyg orsakar. Principen om statsfartygs immunitet kom till uttryck för första gången år 1812 i det amerikanska målet *The Schooner "Exchange" v. McFaddon and others*, 11 US 116. Målet gällde ett anspråk riktat mot en främmande stats örlogsfartyg som befann sig i amerikansk hamn. Den amerikanska domstolen ansåg att örlogsfartyget utgjorde en del av den främmande statens väpnade styrkor och uttalade att det var en allmän rättsprincip att en stats örlogsfartyg som togs emot i en vänligt sinnad stats hamn måste anses vara undantaget

från hamnstatens jurisdiktion på grund av hamnstatens samtycke. Principen utvecklades efterhand till att omfatta även andra typer av fartyg som ägdes eller brukades av en stat för statliga ändamål. Efter första världskriget modifierades emellertid principen efter det att vissa stater hade börjat hålla sig med en statsägd handelsflotta i syfte att förbättra den egna ekonomin och utrikeshandeln, däribland det tidigare Sovjetunionen. Till följd av denna utveckling kom det internationella samfundet att ifrågasätta rimligheten i att låta immuniteten även omfatta statsägda fartyg som brukades i kommersiell verksamhet. Att tillerkänna sådana fartyg immunitet i fråga om utmätning, kvarstad och andra handräckningsåtgärder var ägnat att på ett otillbörligt sätt skydda de statsägda handelsfartygen i förhållande till de privatägda.

Diskussionerna ledde fram till att frågan reglerades i en internationell konvention, 1926 års Brysselkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter. Ett tilläggsprotokoll till konventionen antogs 1934. Sverige har ratificerat såväl konventionen som tilläggsprotokollet. Brysselkonventionen har sedan införlivats med svensk rätt genom lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. Lagen reglerar visserligen endast behandlingen av främmande statsfartyg i Sverige, men får även anses ge ledning i frågan om vilka svenska fartyg som bör betraktas som statsfartyg. Bestämmelserna är avsedda att i framtiden ersättas av lagen (2009:1514) om immunitet för stater och deras egendom (se närmare prop. 2008/09:204, bet. 2009/10:JuU2, rskr. 2009/10:101). Den nya lagen bygger på Förenta nationernas konvention om immunitet för stater och deras egendom, antagen den 2 december 2004. Konventionen träder i kraft när 30 stater har tillträtt denna. Principerna avseende statsfartygs immunitet är dock desamma i båda konventionerna.

Huvudprincipen i 1938 års lag är att immuniteten endast tillkommer fartyg som ägs eller nyttjas av staten och som vid tiden för fordringens tillkomst brukas uteslutande för statsändamål

och inte för affärsdrift. Högsta domstolen bedömde frågan om gränsdragningen mellan statsakter och annan verksamhet av kommersiell natur i NJA 1999 s. 821. Fallet rörde huruvida en stat kunde åberopa immunitet i domstol gentemot en kommuns krav på betalning för utbildning av flygmekaniker. Högsta domstolen uttalade här att i praktiken torde en domstol ofta vara hänvisad till att göra en helhetsbedömning av de omständigheter som, med hänsyn till immunitetsrättens syften, i den föreliggande situationen talar för och mot rätten att åberopa immunitet. Avgörande för om ett fartyg som ägs eller brukas av en stat ska betraktas som statsfartyg i en viss situation torde därmed närmast vara huruvida den verksamhet som bedrivs ombord som helhet är av typiskt sett offentligrättslig natur. Det sagda behöver inte betyda att avgifter inte kan tas ut för verksamheten. Ett exempel på detta är den isbrytning som bedrivs längs den svenska kusten. Enligt isbrytarförordningen (2000:1149) åligger det Sjöfartsverket att svara för denna verksamhet. För isbrytningen tas ingen särskild avgift ut, men samtliga fartyg som lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare i Sverige är med vissa undantag skyldiga att betala farledsavgift enligt förordningen (1997:1121) om farledsavgift. Avgifterna används bland annat till att finansiera isbrytarverksamheten. Vidare kan viss isbrytning utföras på beställning och mot ersättning enligt taxa som fastställs av Sjöfartsverket enligt 4 § isbrytarförordningen. Däremot är det mer tveksamt om Trafikverkets vägfärjor kan anses utgöra statsfartyg i den mån passagerarna får betala avgift för transporten. Trafikverket tar idag ut en avgift för transporten med färjorna på Ekeröleden i Mälaren. Det är här fråga om en verksamhet som i hög grad påminner om kommersiell passagerarbefordran i syfte att underlätta för resenärer att ta sig till och från Mäläröarna utan att behöva passera Stockholm.

Det faktum att ett fartyg måste uteslutande brukas för statsändamål för att anses som statsfartyg hindrar i och för sig inte att ett fartyg som normalt används för kommersiellt bruk i vissa situationer kan komma att i immunitetshänseende betraktas som

ett statsfartyg. Ett exempel här kan vara när ett handelsfartyg tillfälligt hyrs in av en stat för trupptransporter eller hjälpsändningar. Under hyrestiden brukas fartyget uteslutande för statsändamål. Gränsdragningen i dessa fall mellan vad som ska anses utgöra statsakter respektive kommersiella transporter med staten som transportkund är dock i vissa fall osäker.

I fråga om tillsyn ställer sig saken delvis annorlunda. Det förefaller inte praktiskt lämpligt att ett handelsfartyg eller annat fartyg som staten hyr in under kortare perioder ska betraktas som statsfartyg och därmed vara underkastat de bestämmelser som gäller tillsynen över sådana under en kort period. Det gäller i vart fall om fartyget hyrs in tillsammans med besättningen. I den situationen är det helt klart fråga om att staten köper vissa tjänster av ett rederi. Ett exempel på detta är Sjöfartsverkets avtal med Rederi AB Transatlantic enligt vilket verket hyr in isbrytare med besättningar. Här är det fråga om att Sjöfartsverket köper in isbryartjänster från ett privat företag. Transatlantics isbrytare kan därför knappast betraktas som statsfartyg under den tid de utför isbrytning för verkets räkning.

Situationen bör i princip vara densamma i de fall staten på regelbunden basis hyr ut fartyg som annars används i icke-kommersiell verksamhet och som därför normalt skulle anses utgöra statsfartyg. Sjöfartsverket har exempelvis under en följd av år hyrt ut statsisbrytaren Oden för viss forskningsverksamhet. Vid fullgörandet av ett sådant uppdrag kan fartyget med avseende på immuniteten inte betraktas som ett statsfartyg. Samma sak bör gälla i fråga om tillsynen av fartyget även under perioder då fartyget utför isbrytning inom ramen för Sjöfartsverkets uppdrag i isbrytarförordningen. Detsamma bör även gälla i de fall Trafikverkets färjerederi hyr ut vissa färjor. I annat fall skulle exempelvis undantaget från kravet på fartcertifikat i 3 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364) komma att skifta mellan det att ett fartyg i statens ägo fullgör kommersiella respektive icke-kommersiella uppgifter.

Sammantaget betyder detta att i fråga om tillsyn endast fartyg som staten äger eller brukar under en längre tid och som ute-

slutande används för statsändamål och inte affärsdrift ska anses utgöra statsfartyg.

3.2 Militära och civila statsfartyg

Utredningsuppdraget är begränsat till att endast avse tillsynen över civila statsfartyg. Det finns därför anledning att söka fastställa var gränsen går mellan militära statsfartyg (örlogsfartyg) och civila statsfartyg. I artikel 29 i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (SÖ 2000:1) definieras örlogsfartyg som fartyg som tillhör en stats väpnade styrkor och är försett med de yttre tecken som utmärker sådana fartyg av dess nationalitet, som är under befäl av en av statens regering vederbörligen utsedd officerare, vars namn är upptaget i vederbörligen rulla eller dess motsvarighet, och som är bemannat med en besättning underställd militärt disciplinärt system. I 2 § 4 förordningen (1982:756) om Försvarsmaktens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet, m.m. (IKFN-förordningen) samt i 2 § 3 tillträdesförordningen (1992:118) definieras örlogsfartyg som fartyg och svävare som tillhör en stats stridskrafter, har de yttre nationella kännetecken som utmärker örlogsfartyg, står under befäl av vederbörligen utnämnda officerare och är bemannade av besättningar underkastade fastställda disciplinregler. Definitionen tar sikte på utländska örlogsfartyg, men bör tillsammans med definitionen i havsrättskonventionen även kunna användas som utgångspunkt för en bedömning av vilka svenska statsfartyg som ska anses utgöra militära sådana.

En fråga som här gör sig gällande är till vilken kategori Kustbevakningens fartyg ska anses höra. Enligt förordningen (1982:314) om utnyttjande av kustbevakningen inom försvarsmakten kan i vissa situationer personal och materiel ur Kustbevakningen användas inom Försvarsmakten för övervakning, transporter och andra uppgifter enligt närmare överenskommelse mellan Försvarsmakten och Kustbevakningen. Det är emellertid

endast vid höjd beredskap och i krig samt då Försvarsmakten ingriper mot utländska statsfartyg enligt IKFN-förordningen som en sådan samverkan kan komma i fråga. Fartygen övergår då till att föra örlogsflagga.

Det faktum att Kustbevakningens fartyg i vissa situationer kan komma att fullgöra militära uppgifter medför inte att dessa bör behandlas som militära statsfartyg (örlogsfartyg) med avseende på tillsynen över fartygen. Samtliga statsfartyg som förvaltas av Kustbevakningen bör därför omfattas av utredningens förslag.

Det bör även påpekas i sammanhanget att med den ovanstående definitionen räknas även de fartyg som Totalförsvarets forskningsinstitut förvaltar som civila statsfartyg (se nedan avsn. 4.1.2).

4 Förvaltning

4.1 Förvaltande myndigheter

De civila statsfartygen förvaltas av de myndigheter som brukar fartygen i sin verksamhet. De förvaltande myndigheterna har ansvar för såväl driften av som tillsynen över fartygen. Variationen mellan fartygen är stor såväl avseende typ, storlek som användningsområde. I syfte att skaffa sig en helhetsbild av fartygsinnehavet har en inventering av vilka myndigheter som förvaltar civila statsfartyg och vilka dessa fartyg är genomförts. Inventeringen bygger dels på uppgifter hämtade ur Sveriges skeppslista 2012, dels på uppgifter från myndigheterna själva. Myndigheterna har grupperats efter vilket departement de sorterar under i bilagan till förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet. Ett problem med skeppslistan är att den inte är aktuell i alla delar. I samband med inventeringen har det framkommit att vissa fartyg i skeppslistan inte ägs eller brukas av staten längre. Den gjorda inventeringen återfinns som bilaga till promemorian och omfattar såväl skepp som båtar (beträffande definitionen av skepp respektive båt, se närmare nedan avsn. 5.1). I förteckningen har även medtagits svävare trots att dessa inte räknas som fartyg i sjölagens mening, jfr 1 § svävarfartsförordningen (1986:305).

4.1.1 Justitiedepartementet

Polismyndigheterna

Sedan den 1 maj 2003 bedrivs sjöpolisverksamhet enbart inom Polismyndigheten i Västra Götaland respektive Stockholms län. Sjöpolisen svarar för den allmänna ordningen och säkerheten i kustområdet samt arbetar för ökad sjösäkerhet.

Polismyndigheterna i Stockholms och Västra Götalands län förvaltar sammantaget tolv stycken fartyg. Dessa fartyg utgörs av polisbåtar, huvudsakligen av typen stridsbåt 90 och Skerfe samt ett antal RIB-båtar.

Utöver detta har Rikskriminalpolisen en RIB-båt. Den används främst för polisiära uppgifter inom riket, men ibland även utomlands vid övningar.

4.1.2 Försvarsdepartementet

Kustbevakningen

Kustbevakningen har till uppgift att utföra räddningstjänst till sjöss och bedriva sjöövervakning liksom att samordna övriga civila myndigheters behov av sjöövervakning och sjöinformation. Kustbevakningen ska också ha förmåga att förebygga, motstå och hantera krissituationer inom sitt ansvarsområde. Kustbevakningens verksamhet bygger på en kombinationstanke där samma resurser som används för beredskap för räddningstjänst och samhällsskydd samtidigt utnyttjas för förebyggande och ordningshållande övervakning samt kontroll-, tillsyns- och brottsbekämpningsåtgärder (sjöövervakning).

Kustbevakningen sorterar under Försvarsdepartementet men verksamheten spänner över flera departements ansvarsområden. Verksamheten bedrivs inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt på land i anslutning till dessa vatten. Vad gäller sjöar, kanaler och vattendrag omfattar verksamheten enbart Väneren och Mälaren samt i fråga om miljöräddningstjänst också

Vättern. Kustbevakningen bedriver med stöd av särskilda föreskrifter också viss verksamhet utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon exempelvis avseende gräns- och fiskerikontroll. Kustbevakningen har huvudansvar för miljöräddningstjänsten till sjöss. Ansvaret omfattar även Sveriges åtaganden i internationellt miljöräddningssamarbete till sjöss. Därutöver ska Kustbevakningen ha beredskap för att delta i olika typer av räddningstjänst för att därigenom öka sjösäkerheten, rädda människoliv, begränsa personsador och minska konsekvenserna för egendom och miljö.

Kustbevakningens operativa verksamhet bedrivs regionalt vid 26 kuststationer (inklusive en flygkuststation). Stationerna sorterar under två regionala ledningar, placerade i Stockholm respektive Göteborg. Varje region planerar och ansvarar för sin operativa verksamhet med stöd, nationell samordning och mål- och resultatstyrning från huvudkontoret, som är placerat i Karlskrona. Från ledningscentralerna styrs den dagliga operativa verksamheten och där är också vakthavande befäl i tjänst dygnet runt.

Kustbevakningens rederiorganisation och sjösäkerhetsorganisation är fördelad mellan huvudkontoret och regionledningarna. Regionledningarna ansvarar för operativ drift, bemanning, rutiner och manualer för fartyg samt visst tekniskt underhåll. Regioncheferna är även verksamhetsansvariga enligt tillämpliga sjöfartsförfattningar för regionens sjögående verksamhet. Huvudkontoret ansvarar för stöd, samordning och styrning av rederiverksamheten och sjösäkerhetsorganisationen, av operativa metoder för kustbevakningstjänsten (operativa instruktioner), för föreskrifter för bemanning och behörighet m.m., för ansvars- och försäkringsfrågor, för anskaffning, större tekniskt underhåll och besiktningar av fartyg samt för utbildning och rekrytering. Tekniska avdelningen vid huvudkontoret har till exempel en samordnande roll i den tekniska förvaltningen med ett övergripande underhållsansvar för samtliga fartyg. Det är även tekniska avdelningen som ansvarar för modifiering och anpassningar samt anskaffning och avyttring av fartyg.

Kustbevakningen förvaltar idag 130 fartyg. Av dessa utgör 36 stycken skepp. Därutöver disponerar myndigheten över ett antal svävare. Huvuddelen av flottan utgörs av övervakningsfartyg. Därutöver innehar Kustbevakningen miljöskyddsfartyg, som i första hand används för miljöräddningstjänst, och kombinationsfartyg, som kan användas både som övervaknings- och miljöskyddsfartyg.

Totalförsvarets forskningsinstitut

Totalförsvarets forskningsinstituts (FOI) verksamhet innefattar forskning, metod- och teknikutveckling samt analyser och studier rörande försvar och säkerhet. Inom FOI bedrivs exempelvis forskning avseende avläsning av undervattenssignaturer från fartyg i bräckta och kustnära vatten. Vidare görs modelleringar av undervattensströmmar. FOI är huvudsakligen uppdragsfinansierat, vilket innebär att myndigheten prissätter och säljer tjänster på marknaden. Försvarsmakten och Försvarets materielverk utgör de huvudsakliga kunderna, men myndigheten säljer även tjänster till andra myndigheter och näringslivet. Myndigheten förvaltar ett skepp och fyra båtar för arbeten till sjöss.

4.1.3 Socialdepartementet

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) förvaltar Sveriges nationalbyggnader och fria marker. Bland byggnaderna ingår statligt ägda slott och kungsgårdar, regeringsbyggnader, domstolar, statliga museer, ambassader och konsulat. Verksamheten är uppdelad på ett antal fastighetsområden. SFV förvaltar en båt för att transportera personal och materiel.

4.1.4 Utbildningsdepartementet

Universiteten

År 1989 inrättades marina centra i Göteborg, Stockholm och Umeå. Organisatoriskt tillhör dessa centra universiteten på respektive ort. Behovet av en paraplyfunktion för den utspridda marina verksamheten var ett av de starkaste argumenten för inrättandet av dessa centra. Göteborgs Marina Forskningscentrum upphörde emellertid som organisation den 30 juni 2008. Verksamheten togs då över dels av Sven Lovén centrum för marina vetenskaper, dels av Havsmiljöinstitutet och naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet.

Göteborgs universitet innehar tio utbildnings- och forskningsfartyg, varav två är skepp. Det största fartyget, Skagerak, trafikerar Skagerack, Kattegatt, Öresund och hela Östersjöområdet. Fartyget är utrustat för utbildning och forskning inom olika marina vetenskapsområden och används uteslutande för dessa uppdrag.

Stockholms Universitets Marina Forskningscentrum innehar två skepp och fyra båtar. Fartygen är placerade vid Askölaboratoriet i Trosa skärgård. Forskningsfartygen används framförallt i Stockholms, Sörmlands och Östergötlands skärgårdar. Utöver forskning används fartygen även för persontransporter till och från laboratoriet samt för dykning.

Umeå Marina Forskningscentrum har ett skepp och två båtar som används i egen forskning i Bottniska Viken från Åland till Haparanda respektive mellan Holmön och Ulvön. Fartygen används även för uppdrag från länsstyrelserna och Naturvårdsverket. Det kan gälla provtagning i skärgården och miljöövervakning.

Utöver dessa universitet har Linnéuniversitetet ett skolfartyg som används främst för övningar för skolans sjöbefälsstudenter. Även Institutionen för ekologi och genetik, det så kallade Erkenlaboratoriet, vid Uppsala universitet innehar en mindre provtag-

ningsbåt. Slutligen har Lunds universitet en mindre båt som används för forskning och utbildning.

4.1.5 Landsbygdsdepartementet

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen är den myndighet som ansvarar för skogsfrågor. Styrelsen har ett övergripande ansvar för att de svenska skogarna sköts så att den ger en uthållig avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Myndigheten arbetar med rådgivning och information i skogsvårdsfrågor, tillsyn samt hantering av skogliga stöd. Geografiskt är verksamheten indelad i fem regioner. Skogsstyrelsen förvaltar sammanlagt nio båtar för inventering och besiktning av skogsbestånd på öar och vid vattendrag.

Sveriges Lantbruksuniversitet

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) tog i samband med att Fiskeriverket uppgick i den nya Havs- och vattenmyndigheten den 1 juli 2011 över viss forskningsverksamhet som tidigare bedrevs i verkets regi. Det gällde verksamheten vid de tre fiskelaboratorierna i Lysekil, Drottningholm och Öregrund samt fiskeriförsöksstationen i Älvkarleby. Inom ramen för den verksamheten förvaltar SLU 23 båtar för bland annat provfiske och provtagning.

4.1.6 Miljödepartementet

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI har uppdraget att vara ett expertorgan inom meteorologi, hydrologi, oceanografi och klimatologi. Institutet förvaltar och

utvecklar information om väder, vatten och klimat som ger samhällets funktioner, näringsliv och allmänhet kunskap och kvalificerat beslutsunderlag. Verksamheten finansieras via anslag från staten, uppdrag från andra myndigheter samt genom affärsverksamhet, exempelvis kvalificerad väderinformation till företag. SMHI förvaltar två båtar för kustnära provtagning och mätuppdrag.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV)

Havs- och vattenmyndigheten bildades den 1 juli 2011. Myndigheten har ett samlat ansvar för havs- och vattenmiljöfrågor, däribland bevarandet och användningen av Sveriges fiskresurser. Delar av det tidigare Fiskeriverkets uppgifter har överförts till den nya myndigheten. HaV förvaltar två undersökningsfartyg, U/F Argos och U/F Mimer. Argos är Sveriges största och enda oceangående undersökningsfartyg. Fartyget är dock i dåligt skick och har belagts med nyttjandeförbud. Avsikten är att fartyget ska säljas som skrot under hösten 2012. Mimer används främst för fiskerivetenskapliga undersökningar längs Sveriges kuster. Fartyget är även utrustat för att kunna genomföra hydrografiska undersökningar.

4.1.7 Näringsdepartementet

Trafikverket

Trafikverket bildades den 1 april 2010 genom en sammanslagning av vissa verksamheter i bland annat det tidigare Vägverket och Banverket. Verket ansvarar exempelvis för långsiktig planering av transportsystemet samt för byggande och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Verket ansvarar även för utveckling och samordning av kollektiv persontrafik.

Trafikverkets fartygsflotta består av 65 stycken vägfärjor samt en passagerarbåt. Verket innehar även en svävare. Vägfärjorna trafikerar 37 färjeleder i det allmänna vägnätet. Färjelederna finns över hela landet från Ivöleden vid Kristianstad till Röduplicen vid Överkalix. En koncentration av färjelederna finns längs kusten norr och söder om Stockholm samt längs kusten norr om Göteborg. Utöver de allmänna färjelederna trafikeras också Ekeröleden på uppdrag av Ekerö kommun. Färjorna hyrs även ut för andra uppdrag som tunga transporter, arbetsplattformar samt specialtransporter av passagerare.

Organisatoriskt har färjorna samlats i Färjerederiet. Det utgör en av Trafikverkets resultatenheter och bildades 1992 för att driva vägfärjetrafik inom landet. Beträffande de allmänna trafiklederna får Färjerederiet ersättning från Trafikverket för det antal passagerare som transporteras. Vad gäller Ekeröleden får passagerarna betala en avgift för transporten.

Färjerederiet har även två egna varv, Tenövarvet utanför Vaxholm samt Fridhems varv i Lysekil. Båda varven tar emot egna och externa fartyg för underhåll, bottenbesiktningar och ombyggnationer. Under sommaren 2012 beslutade Trafikverket att varven ska bjudas ut till försäljning.

Sjöfartsverket

Den myndighet i Sverige som förvaltar det största antalet civila statsfartyg är Sjöfartsverket. Verket ansvarar för sjöfartens säkerhet och framkomlighet. Till uppgifterna hör bland annat lotsning, sjötrafikinformation, isbrytning, sjökartläggning, sjö- och flygräddning, sjömansservice samt underhåll, utmärkning, planering och förbättring av farleder. Verksamheten finansieras huvudsakligen genom avgifter på handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter. För att klara uppgifterna innehar Sjöfartsverket 134 stycken fartyg bestående av bland annat lotsbåtar, sjöräddningsbåtar, sjömättningsfartyg, isbrytare och arbetsfartyg. Lotsbåtarna utgör mer än 70 procent av verkets

fartygsflotta. Som ovan berörts i avsnitt 3.1 är inte samtliga av Sjöfartsverkets fartyg registrerade som statsfartyg. Isbrytaren Oden är registrerad som ett isbrytarmotorskepp i och med att fartyget delvis används i kommersiell trafik genom att det hyrs ut i samband med forskningsexpeditioner.

Avdelningen Rederiet ansvarar för verkets fartyg. De egna fartygen drivs sedan antingen i egen regi eller av externa driftbolag. Rederiet har det övergripande ansvaret för fartygens säkerhet, utrustning och gemensamma standard. I ansvaret ingår samordning av nyinvesteringar i fartyg. Avdelningen svarar också för den övergripande samordningen av kapacitetsutnyttjandet av fartygen.

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning, SGU, är en central förvaltningsmyndighet för frågor om landets geologiska beskaffenhet och mineralhantering. Myndigheten bedriver bland annat en systematisk maringeologisk kartering av det svenska kontinentalsockelområdet. Syftet med undersökningarna är att skapa underlag för planering och beslut avseende användningen och skyddet av svenska havsområden. En del av karteringsverksamheten utförs med hjälp av SGU:s undersökningsfartyg S/V Ocean Surveyor. Fartyget är en 38 meter lång katamaran. Geologisk kartering av strandnära och i övrigt grunda vattenområden utförs med hjälp av en grundgående mindre arbetsbåt.

4.1.8 Kulturdepartementet

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet ansvarar för frågor om kulturarvet. Myndigheten har regeringens uppdrag att vara pådrivande och samlande i kulturarvsarbetet och verka för att kulturarvet bevaras

och brukas på bästa sätt. Birka och Hovgården på Björkö i Mälaren ägs av staten och förvaltas av Riksantikvarieämbetet. För att kunna transportera personal och materiel till Björkö året om innehar Riksantikvarieämbetet ett fartyg i form av en isbrytande bogserbåt. Därutöver har ämbetet två mindre båtar för transport av personal och materiel.

Naturhistoriska riksmuseet

Vid Naturhistoriska riksmuseet bedrivs forskning om biologisk och geologisk utveckling och mångfald. Museet innehar en båt som används vid forskning och inventering av bland annat sälbeståndet.

Statens maritima museer

Som civila statsfartyg räknas även de fartyg som ägs av statliga museer och som används till sjöfart. Övriga fartyg räknas enbart som museiföremål. Statens maritima museer, det vill säga Vasamuseet, Sjöhistoriska museet i Stockholm samt Marinmuseum i Karlskrona, innehar 15 stycken museifartyg vilka används till sjöfart. Tre stycken av dessa fartyg utgör skepp. Dessa är mins-veparen M20 Skuld, robotbåten Ystad och motortorpedbåten T38. Samtliga skepp är utlånade till olika intresseföreningar. Det innebär att Statens maritima museer äger fartygen, medan föreningarna svarar för underhåll, bemanning och drift. Viss visningsverksamhet förekommer i samarbete med museerna, men föreningarnas primära intresse är att bevara dessa fartygstyper för framtiden. Utöver detta innehar myndigheten även tre mindre arbetsbåtar.

4.2 Förvaltningen i framtiden

4.2.1 Koncentration av driften?

Bedömning: I nuvarande situation framstår det inte som lämpligt att inom ramen för utredningen föreslå någon tvingande reglering genom vilken driften av fartygen koncentreras till vissa myndigheter i syfte att höja kvaliteten i tillsynen. Frågan om tillsynen över de civila statsfartygen får i stället lösas på annat sätt.

Under utredningsarbetet har uppkommit frågor om den framtida organiseringen av driften av statsfartygen. Den gjorda inventeringen visar att driften av de civila statsfartygen idag är uppdelad på ett relativt stort antal myndigheter med sinsemellan mycket varierande verksamhet. Medan myndigheter med stora innehav av fartyg, som Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Trafikverket, inte ser några större problem med detta har flera mindre myndigheter upplevt att de saknar såväl resurser som kompetens för att fullt ut klara driften av de fartyg som de innehar. Det gäller det tidigare Fiskeriverket, numera Havs- och vattenmyndigheten, samt Statens maritima museer. Driften av fartygen tillhör heller inte den primära verksamheten inom dessa myndigheter.

Frågan om hur driften av statsfartygen ska organiseras hänger också nära samman med tillsynen. Det faktum att vissa myndigheter upplever att de saknar resurser och kompetens för driften riskerar naturligtvis att få effekter även på tillsynen i och med att de förvaltande myndigheterna även har huvudansvaret för denna. I slutänden kan detta påverka sjösäkerheten, arbetsmiljön och miljöskyddet ombord på fartygen i negativ riktning. Det kan därför ifrågasättas om inte en första åtgärd för att öka sjösäkerheten och miljöskyddet samt stärka arbetsmiljöarbetet ombord på de civila statsfartygen borde vara att söka koncentrera driften

av dessa till vissa myndigheter medan andra myndigheter vid behov skulle kunna köpa tillgång till fartygen för sin verksamhet.

Frågan om behovet av en koncentration av driften av statsfartyg har på regeringens uppdrag i viss mån redan utretts av Sjöfartsverket i en rapport från 2009 (N2009/9194/TE). Rapporten omfattade statens forsknings- och undersökningsfartyg, det vill säga de fartyg som förvaltades av dåvarande Fiske- riverket, SMHI, SGU samt vissa universitet. Tanken var att forsknings- och undersökningsfartygen skulle överföras till Sjöfartsverket. Övriga myndigheter skulle sedan kunna köpa tillgång till fartygen vid behov. En sådan lösning skulle enligt rapporten bidra till att såväl fartyg som besättningar utnyttjades på ett mer effektivt sätt samtidigt som nyinvesteringar i fartyg underlättades. Flera av de befintliga forsknings- och undersökningsfartygen bedömdes dessutom vara mycket ålderstigna och i behov av att bytas ut.

Även om det inte direkt berördes i rapporten skulle en sannolik effekt av en sådan åtgärd också vara att kvaliteten i sjösäkerhets-, miljöskydds- och arbetsmiljöarbetet höjdes genom ökad professionalisering av fartygsdriften.

Vissa myndigheter var emellertid negativt inställda till den i rapporten föreslagna lösningen. Bland annat menade SGU att en koncentration av fartygsinnehavet skulle kunna leda till svårigheter för enskilda myndigheter att få tillgång till fartygen under de perioder som behov finns. Viss forskning och vissa undersökningar var av den karaktären att de endast kunde utföras under en viss period av året. SGU menade också att myndigheten av sekretesskäl måste ha fullständig kontroll över informations-säkerheten ombord. Vidare anförde Umeå marina forskningscentrum att centret redan hade ett upparbetat och mycket väl fungerande samarbete med Kustbevakningen rörande användningen av fartyg för utsjöverksamhet i Bottenhavet och Botten viken och att en påtvingad lösning avseende forskningsfartygen skulle kunna försvåra den verksamheten.

Med utgångspunkt i Sjöfartsverkets utredning framstår det som sannolikt att många myndigheter i och för sig skulle tjäna på

att statens innehav av civila statsfartyg, närmast skeppen, koncentreras till vissa myndigheter. Det sagda gäller såväl i ett effektivitets-, sjösäkerhets-, miljöskydds- som arbetsmiljöperspektiv. Samtidigt går det emellertid inte att komma ifrån att vissa myndigheter, trots att de är små och endast förvaltar något enstaka fartyg, av olika skäl kan ha behov av att ha full tillgång till detta. Vad som också kan tala mot ett sådant förslag är också att det framstår som svårt ur praktisk synvinkel att låta en tvingande reglering om att vissa myndigheter ska förvalta fartygen omfatta även båtar. I fråga om de myndigheter som förvaltar såväl skepp som båtar kan en tvingande reglering som slår isär den förvaltningen komma att påverka verksamheten negativt.

Till saken hör emellertid också att Maritimutredningen i sitt betänkande Maritim samverkan (SOU 2012:48) har föreslagit en ökad samverkan mellan vissa myndigheter som förvaltar statsfartyg genom inrättandet av ett råd för maritim samverkan. Vidare har Sjöfartsverket fått i uppdrag att på nytt se över förutsättningarna för hur statens behov av forsknings- och undersökningsfartyg ska kunna tillgodoses samt hur fartygsresurserna ska kunna utnyttjas än mer effektivt (2012/4497/TE). I skrivande stund gäller att uppdraget ska redovisas senast den 15 december 2012.

Sammantaget leder detta till slutsatsen att i nuvarande situation det inte framstår som lämpligt att inom ramen för utredningen föreslå någon tvingande reglering genom vilken driften av fartygen koncentreras till vissa myndigheter i syfte att höja kvaliteten i tillsynen. Den frågan får i stället lösas på annat sätt.

4.2.2 Vad bör förvaltningen innefatta?

Förslag: Förvaltningen av de civila statsfartygen ska omfatta driften av fartygen, men inte tillsynen över dessa. Tillsynen ska i stället skötas av Transportstyrelsen. I fråga om tillsynen ska dock Transportstyrelsen samråda med de förvaltande myndigheterna.

I förvaltningen av de civila statsfartygen ingår även att den förvaltande myndigheten svarar för tillsynen över fartygen (5 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen). Undantag görs endast i fråga om statsfartyg som används till att i allmän trafik befordra passagerare och gods, det vill säga i praktiken Trafikverkets vägfärjor. Samma sak gäller i fråga om miljöskyddet enligt 6 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. Såväl från principiell som saklig utgångspunkt framstår detta som problematiskt. Principiellt sett bör en verksamhet och tillsynen över denna inte hanteras av en och samma myndighet. Tendensen på transportområdet är också att drift och tillsyn har delats upp på olika myndigheter. Beträffande de civila statsluftfartygen gäller redan idag den ordningen att driften av luftfartygen sköts av den förvaltande myndigheten medan Transportstyrelsen svarar för tillsynen över dessa. Det sagda framgår av 14 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) samt 14 kap. 3 § luftfartsförordningen (2010:770). En närmare redogörelse för bestämmelserna finns i Ds 2009:56 Statsluftfarten. Uppdelningen av drift och tillsyn på olika myndigheter gäller inte endast transportmedlen. På såväl järnvägs- som luftfartsområdet har driften av järnvägsnätet och de statliga flygplatserna respektive tillsynen över dessa delats upp på olika myndigheter. Det skedde genom att den dåvarande Järnvägsinspektionen den 1 juli 2004 skiljdes ut från Banverket till en helt egen myndighet, Järnvägsstyrelsen. På samma sätt separerades dåvarande Luftfartsinspektionen den 1 januari 2005 från Luftfartsverket. Den nya myndigheten fick namnet Luftfartsstyrelsen. Båda dessa myndigheter överfördes

den 1 januari 2009 till Transportstyrelsen. Därefter har ansvaret för driften av de statliga flygplatserna övergått till det statligt ägda bolaget Swedavia. Luftfartsverket svarar i dag endast för flygtrafiktjänsten. På sjöfartsområdet har den tidigare Sjöfartsinspektionen, som sorterade under Sjöfartsverket, överförts till Transportstyrelsen.

Från saklig utgångspunkt finns också vissa inneboende risker med den nuvarande ordningen. Bristande resurser och kompetens inom de förvaltande myndigheterna kan i vissa situationer riskera att leda till att sjösäkerheten, arbetsmiljön och miljöskyddet eftersätts ombord på de civila statsfartygen. Det sagda gäller särskilt i de fall där de förvaltande myndigheterna inte har som en större uppgift att förvalta statsfartyg. Det bör också anmärkas i sammanhanget att en del av de civila statsfartygen, däribland forsknings- och undersökningsfartygen, börjar bli ålderstigna, vilket ställer betydligt större krav på resurser och kompetens beträffande underhåll och tillsyn. Mot detta kan visserligen anföras att sjösäkerhetstillsynen ska utövas i samråd med Transportstyrelsen, men det går ändå inte att bortse från att det är den förvaltande myndigheten som fattar de avgörande besluten i frågan.

Såväl principiella som sakliga skäl talar således för att förvaltningen av de civila statsfartygen i framtiden inte bör omfatta tillsynen över dessa. Tillsynen bör i stället skötas av Transportstyrelsen. Tillsynen bör dock utövas i samråd med de förvaltande myndigheterna. Det hänger samman med att sjösäkerhets- och miljöskyddsföreskrifterna många gånger är framtagna mot bakgrund av de förhållanden som råder ombord på passagerarrespektive lastfartyg och att de därför formellt sett endast omfattar dessa typer av fartyg. Det kan därför i praktiken vara ovisst mot bakgrund av vilka föreskrifter ett visst statsfartyg ska besiktigas. Med andra ord finns det inte sällan ett behov av att Transportstyrelsen och den förvaltande myndigheten kommer överens om detta. Förslaget att Transportstyrelsen ska överta tillsynen över de civila statsfartygen hindrar heller inte att styrelsen i de fall det framstår som lämpligt bedriver tillsynen över statsfartyg

tillhörande vissa myndigheter genom så kallad systemtillsyn (se avsn. 9.2). Även om vissa förvaltande myndigheter inom ramen för en sådan systemtillsyn i praktiken skulle sköta relativt stor andel av tillsynen över sina fartyg själva kommer Transportstyrelsen ändå att på ett helt annat sätt än i dag ha ett avgörande inflytande över hur tillsynen utformas och bedrivs.

5 Anmälan

5.1 Fartygsregistret och statsfartygen

Även med avseende på registrering särbehandlas statsfartyg jämfört med andra fartyg i svensk rätt. Enligt 2 kap. 1 § första stycket sjölagen (1994:1009) gäller att skepp som ska anses som svenskt ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel. Med skepp avses fartyg med en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter (1 kap. 2 § sjölagen). Övriga fartyg utgör båtar. I fråga om statsfartyg har det emellertid delegerats till regeringen att bestämma om sådana skepp ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel. I 6 § fartygsregisterförordningen (1975:927) föreskrivs att statsfartyg inte ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel, men att den myndighet som förvaltar eller kommer att förvalta skeppet kan anmäla skeppets namn för införing i skeppsdelen alternativt söka inskrivning av förbehåll om skeppsnamn. Det bör i sammanhanget understrykas att undantaget från registreringsplikten endast omfattar statsfartyg. Fartyg som staten äger, men som används för affärsdrift ska där-
emot registreras som vilka handelsfartyg som helst. Det sagda gäller exempelvis statsisbrytaren Oden som staten under en följd av år har hyrt ut till forskningsverksamhet. Oden är också följd-
riktigt registrerad som isbrytarmotorskepp i fartygsregistret.

Beträffande båtar föreligger inte någon generell registreringsplikt. Enligt 4 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. (båtregisterlagen) ska emellertid båtar som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering och bärgning, till fiske eller annan fångst

eller till uthyrning till allmänheten registreras i fartygsregistrets båtdel under förutsättning att skrovet har en största längd av minst fem meter.

Staten innehar även ett antal båtar som uteslutande används för statsändamål. Trots att dessa båtar inte används för yrkesmässig sjöfart av det slag som avses i båtregisterlagen har åtminstone en del av dem ändå införts i fartygsregistrets båtdel. En sådan möjlighet finns i 5 § båtregisterlagen genom att det där föreskrivs att även andra båtar kan registreras under förutsättning att de har en största längd av minst fem meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller annars finns särskilda skäl för registrering.

5.2 Anmälan av statsfartyg

Förslag: En bestämmelse om obligatorisk anmälan av civila statsfartyg för införing i fartygsregistret införs. Anmälningsplikten begränsas till att omfatta skepp. Vidare införs en bestämmelse om skyldighet för den myndighet som har förvaltat ett civilt statsfartyg som har införts i registret att anmäla till fartygsregistret att fartyget har överlåtits eller att myndigheten på annat sätt upphört att förvalta detta. Denna skyldighet ska omfatta samtliga statsfartyg, det vill säga såväl skepp som båtar. Även om utredningen formellt sett inte omfattar militära statsfartyg ska också Försvarmakten omfattas av plikten att anmäla att ett statsfartyg som återfinns i fartygsregistret har överlåtits eller att förvaltningen på annat sätt upphört.

Den i avsnitt 4.1 redovisade inventeringen har visat att det är relativt svårt att få en överblick över det samlade innehavet av civila statsfartyg. Ett grundläggande problem är här att registreringsplikten avseende skepp i 2 kap. 1 § sjölagen inte omfattar

statsfartyg (2 kap. 1 § tredje stycket sjölagen och 6 § fartygsregisterförordningen) samt att båtregisterlagen endast omfattar båtar som används i ett kommersiellt syfte. De flesta skeppen synes emellertid ändå ha införts i fartygsregistrets skeppsdel i syfte att de ska få en signal. Beträffande båtarna är förhållandena betydligt mer varierade. Vissa myndigheter har registrerat sina båtar i fartygsregistrets båtdel för att dessa ska kunna tilldelas en anropssignal medan andra har avstått från detta.

Ytterligare ett problem är att vissa statsfartyg står kvar i skeppslistan med olika myndigheter som förvaltare trots att fartygen har sålts till privata köpare. En förklaring till detta kan vara att myndigheterna har köpt in ett fartyg och registrerat detta i syfte att få en signal, men att när fartyget sedan sålts den nya ägaren inte sett till att ändra uppgifterna i registret. I de flesta fall är det fråga om båtar, men det synes även ha förekommit att staten kvarstår som registrerad ägare till skepp efter försäljning. Det faktum att införandet av uppgifter om fartygen också är frivilligt gör att det är svårt att få några omedelbara uppgifter om fartygens art och konstruktion.

Den bristande överblicken över vilka civila statsfartyg som staten faktiskt innehar och beskaffenheten hos dessa är ägnad att försvåra möjligheterna att bedriva en effektiv och ändamålsenlig tillsyn i en situation där tillsynsansvaret övergår från de förvaltande myndigheterna till Transportstyrelsen (se avsnitt 4.2.2 och 9.2). Av den anledningen bör bestämmelserna rörande statsfartyg ändras så att det framöver blir obligatoriskt för de förvaltande myndigheterna att anmäla skepp för införelse i fartygsregistrets skeppsdel. I registret bör det, förutom vilken myndighet som förvaltar skeppet, även finnas uppgift om dess art, hemort, byggnadsår och byggnadsland, byggnadsmaterial, största längd och största bredd, brutto- och nettodräktighet, dödvikt, djupgående, maskineri samt maskinstyrka.

Undantag från anmälningsplikten bör endast göras i fråga om skepp som är örlogsfartyg. Dessa omfattas inte av förslaget att Transportstyrelsen ska överta tillsynen över statsfartygen samtidigt som det av säkerhetspolitiska skäl kan finnas ett intresse av

att hemlighålla uppgifter om vissa militära fartyg. Försvarsmakten bör emellertid liksom i dag ha möjlighet att vid behov anmäla skeppsnamn för inskrivning i syfte att få en fartygssignal för skeppet samt söka inskrivning om förbehåll av skeppsnamn. Precis som i dag bör också Försvarsmakten vid behov kunna införa uppgifter om skeppet i fartygsregistret.

Någon obligatorisk skyldighet att registrera statsfartyg som är båtar bör däremot inte införas. Den generella registreringsplikten avseende båtar är som i föregående avsnitt berörts idag begränsad till att omfatta sådana båtar som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering och bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten. Statsfartyg faller således per definition utanför dessa kategorier av fartyg i och med att dessa inte används i affärsdrift samtidigt som det saknas anledning att i det här avseendet ålägga de förvaltande myndigheterna ett längre gående ansvar än vad som gäller för privata subjekt. Till saken hör också att tillsynen över icke-registreringspliktiga båtar inte är alls lika omfattande som för skepp och registreringspliktiga båtar eftersom det endast är fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 samt passagerarfartyg som enligt 2 kap. 3 § samt 3 kap. 1, 2 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska genomgå en regelbunden tillsyn och ha certifikat.

Beträffande problemet med att vissa fartyg kvarstår med staten som antecknad ägare i fartygsregistret gäller att det är en grundläggande princip i dessa sammanhang att det är ägaren, det vill säga vid försäljning köparen, som har plikten att anmäla ändrade förhållanden (se 5 kap. 2 § fartygsregisterförordningen). Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot anmälningsplikten döms till penningböter (7 kap. 7 § fartygsregisterförordningen). Ett skäl till att ändrade ägarförhållanden rörande statsfartyg ändå inte alltid anmäls kan vara att skeppet registreras utomlands eller att i fråga om båtar den nye ägaren inte känner till att båten tidigare varit registrerad samtidigt som denne inte har för avsikt att bedriva sådan verksamhet med båten som gör att den skulle vara registreringspliktig. Att fartyg som staten

säljer inte avregistreras som statsfartyg är olämpligt i och med att dessa fartyg har en särskild status samtidigt som det också försvårar för Transportstyrelsen att få överblick över statens innehav av fartyg.

Det faktum att bestämmelserna om anmälningsplikten rörande ändrade förhållanden trots straffsanktionen inte har fått avsedd effekt gör att det kan ifrågasättas om inte överlåtaren borde vara den som anmäler de ändrade förhållandena. Att ändra systemet på det sättet skulle emellertid föra för långt, bland annat på grund av att det i fråga om skepp är köparen som ansöker om in-teckning. Dessutom finns det en möjlighet enligt 5 kap. 2 § fartygsregisterförordningen att ändra uppgifter i fartygsregistret utan ansökan eller anmälan om uppgifterna är tillförlitliga. Ändras uppgifter i registret utan föregående ansökan eller anmälan ska registret genast underrätta ägaren om detta enligt 5 kap. 30 § fartygsregisterförordningen. Bestämmelserna i fartygsregisterförordningen om ändring av uppgifter bör därför kompletteras med en skyldighet för den myndighet som har förvaltat fartyget att anmäla att fartyget överlåtits eller myndigheten på annat sätt upphört att förvalta detta. I de fall där den nye ägaren försummat att anmäla de ändrade förhållandena kan registermyndigheten ändå rätta uppgifterna i registret. Skyldigheten att anmäla att ett statsfartyg har överlåtits eller att förvaltningen på annat sätt upphört bör, till skillnad mot skyldigheten att anmäla statsfartyg för införelse i fartygsregistret, omfatta samtliga statsfartyg, det vill säga såväl skepp som båtar. Även om utredningen formellt sett inte omfattar militära statsfartyg bör också Försvarmakten omfattas av plikten att anmäla att ett statsfartyg som återfinns i fartygsregistret har överlåtits eller att förvaltningen på annat sätt upphört. Det finns annars en risk att dessa fartyg kan komma att stå kvar i registret som statsfartyg även efter det att Försvarmakten har gjort sig av med dem.

6 Sjösäkerhet

6.1 Sjösäkerheten och statsfartygen

Den grundläggande sjösäkerhetsbestämmelsen återfinns i sjölagen. Enligt 1 kap. 9 § sjölagen (1994:1009) ska ett fartyg när det hålls i drift vara sjövärdigt. Hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och bemannat för att anses vara sjövärdigt regleras sedan huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa. Bestämmelserna bygger i hög grad på internationella konventioner på området. Fartygssäkerhetslagen tillämpas i fråga om samtliga fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium (1 kap. 1 §). Utanför svenskt sjöterritorium tillämpas den i fråga om svenska fartyg. Det betyder att fartygssäkerhetslagen även omfattar statsfartyg. Beträffande örlogsfartyg föreligger dock ett generellt undantag. Här tillämpas lagen endast i den mån regeringen föreskriver detta. Det bör dock anmärkas i sammanhanget att, även om de civila statsfartygen i princip omfattas av sjösäkerhetsbestämmelserna, en relativt stor andel av regelverket avser fartyg som befordrar passagerare eller gods. I och med att de civila statsfartygen, med undantag för Trafikverkets vägfärjor, används i annan verksamhet leder det i praktiken till att endast en mer begränsad del av bestämmelserna är tillämpliga i fråga om dessa fartyg. Offentliganställd personal som befinner sig ombord på ett fartyg på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget räknas inte som passagerare (1 kap. 3 §

andra stycket 3 fartygssäkerhetslagen). Exempelvis forskare som följer med ett statligt forskningsfartyg räknas inte som passagerare även om de inte tillhör besättningen.

Fartygssäkerhetslagen utgör till sin karaktär en ramlag. I 2 kap. 1 § återfinns en allmän bestämmelse om att ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller är avsett att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor. Vidare regleras i 2 kap. 2 § att ett fartyg inte får vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärlighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sätts i fara på annat sätt. Lastning och lossning får heller inte ske så att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande äventyras. Enligt 2 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen ska ett fartyg också vara bemannat på ett betryggande sätt. De specifika kraven rörande fartygs konstruktion, utrustning och bemanning föreskrivs enligt bemyndigande istället av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (7 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen). Skälet bakom den ovan beskrivna lagstiftningstekniken är att de tekniska bestämmelserna är mycket detaljerade och att lagen skulle komma att bli alltför otymplig om den typen av bestämmelser infördes i lagen. Den löpande tekniska utvecklingen på området gör det också nödvändigt att relativt lätt kunna ändra bestämmelserna. Regeringen har sedan i 2 kap. 1, 2, 4 och 6 §§ fartygssäkerhetsförordningen vidaredelegerat till Transportstyrelsen att meddela detaljföreskrifter på området. Dessa publiceras i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Vissa äldre föreskrifter som meddelats av Sjöfartsverket gäller alltså. Dessa återfinns i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS).

I vissa fall tillämpas också regler som tagits fram av klassningssällskapen. Det gäller till exempel för skrov, fartygsmaskinerier och elinstallationer. Beträffande skrovkonstruktioner finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord så kallade ramkrav. Sedan får redaren presentera ett lämpligt regel-

verk för skrovdimensioner som kan accepteras av Transportstyrelsen. Vilket regelverk som accepteras avgörs för varje enskilt fartyg, men i fråga om de större fartygen är det vanligen klassningssällskapens konstruktionsregler som tillämpas. Framförallt är det här fråga om regler fastställda av American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register eller RINA.

Utöver kraven i fartygssäkerhetslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av denna återfinns även vissa bestämmelser om tankfartygs skrovkonstruktion i 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.

6.2 Fartcertifikat

Förslag: Det generella undantaget för statsfartyg rörande kravet på fartcertifikat i 3 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen avskaffas. Behovet att vid vissa tillfällen överskrida villkoren i fartcertifikatet får i stället lösas genom överenskommelser och dispenser.

Även om de civila statsfartygen i princip omfattas av sjösäkerhetsbestämmelserna i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen med tillhörande föreskrifter särbehandlas dessa i förhållande till övriga fartyg i fråga om kravet på innehav av vissa dokument och certifikat. Som bevis på att ett fartyg uppfyller kraven avseende konstruktion, utrustning och sjövärdighet ska det inneha vissa i fartygssäkerhetslagen föreskrivna certifikat. Kravet på innehav av certifikat är också nära förbundet med tillsynen över fartyg. Med kravet på certifikat följer att fartyget måste genomgå periodiska besiktningar för förnyelse av

dessa (se vidare kap. 9). I fråga om fartyg som inte omfattas av krav på certifikat utövas tillsynen endast genom inspektioner.

Enligt 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen ska svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg inneha fartcertifikat. Med passagerarfartyg avses fartyg som medför fler än tolv passagerare (1 kap. 3 § första stycket fartygssäkerhetslagen). Fartcertifikatet anger inom vilka fartområden fartyget får användas. Motivet till bestämmelsen är att olycksriskerna till sjöss varierar och att det beroende på ett fartygs konstruktion och utrustning finns skäl att begränsa användningen av detta till vissa farvatten. De olika fartområdena definieras i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen.

Ett svenskt passagerarfartyg som medför mer än tolv passagerare ska dessutom oavsett storlek ha ett passagerarfartygscertifikat (3 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen). Vid utfärdandet av det sistnämnda certifikatet ska det högsta antalet tillåtna passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Vid bedömningen ska särskild vikt fästas vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet av olycksfall. Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget (3 kap. 1 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen).

Utöver detta ska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods ha ett fribordscertifikat som bevis för att minsta tillåtna fribord fastställts och utmärkts (3 kap. 4–7 §§ fartygssäkerhetslagen).

Beträffande statsfartyg gäller att dessa är undantagna från skyldigheten att inneha fartcertifikat (3 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen). Något motsvarande undantag för statsfartyg som befordrar passagerare och gods rörande kravet på innehav av passagerarfartygscertifikat och fribordscertifikat finns emellertid inte. Bestämmelserna om passagerarfartygs- respektive fribordscertifikat berör dock, som ovan konstaterats, i praktiken enbart Trafikverkets vägfärjor eftersom dessa utgör de

enda statsfartyg med vilka passagerare befordras. Här gäller också att Transportstyrelsen redan i dag har ansvaret för tillsynen (5 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen).

En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är emellertid om de civila statsfartygen även i framtiden bör vara undantagna från kravet på innehav av fartcertifikat (3 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen). Det gäller särskilt som det föreslås att tillsynen över statsfartygen ska överföras från de förvaltande myndigheterna till Transportstyrelsen (se avsn. 4.2.2). Skälen till att statsfartygen hittills har varit undantagna från kravet på fartcertifikat är flera. Ett sådant skäl är verksamhetens särskilda art. Exempelvis kan de civila statsfartygen i vissa fall med kort varsel behöva användas i farvatten de primärt inte är konstruerade för inom ramen för olika räddningsoperationer och liknande. Fartygen är också konstruerade eller har viss utrustning ombord som svarar mot andra verksamhetsbehov än de som tekniska sjösäkerhetsföreskrifterna är skrivna mot bakgrund av. Inte sällan gäller att föreskrifterna är framtagna för och tillämpliga i fråga om handelsfartyg medan det framstår som ovisst vad som gäller för statsfartygen och i förhållande till vilka föreskrifter dessa ska besiktigas. Det kan till exempel röra sådana frågor som konstruktionen hos relingar där dessa ska vara av viss höjd ombord på handelsfartyg för att skydda människor från att falla överbord medan det ombord på ett statsfartyg kan finnas behov av lägre relingar av den anledningen att verksamheten omfattar ombordtagning av människor och utrustning till havs.

Ett annat skäl som berör Trafikverkets färjor är av rent praktisk art. Trafikverket innehar ett antal varv dit färjorna regelbundet tas för översyn och reparation. Under år 2012 har dock Trafikverket beslutat att bjuda ut varven till försäljning. Färden till och från dessa varv går över vissa öppna farvatten som fartygen primärt inte är konstruerade för att klara. Det skulle emellertid leda till en onödig byråkrati om Trafikverkets färjerederi skulle behöva begära dispens från begränsningarna i fartcertifikatet varje gång en översyn eller reparation ska ske, det

gäller särskilt som färjorna under dessa färder av naturliga skäl inte har några passagerare ombord.

Mot dessa skäl kan anföras att vid ett överförande av tillsynen från de förvaltande myndigheterna till Transportstyrelsen det framstår som naturligt att styrelsen också utställer fartcertifikat för de olika fartygen. I praktiken kommer detta också att kunna fungera som ett incitament för de förvaltande myndigheterna att införa en väl fungerande organisation för drift och underhåll av fartygen. Vidare föreligger det ett allmänt intresse av att som utgångspunkt samma sjösäkerhetskrav ställs på de civila statsfartygen som privatägda fartyg om det inte finns särskilda skäl som motiverar avvikelser från bestämmelserna. Ytterst är detta en fråga om säkerheten för de besättningar och den övriga personal som ska arbeta ombord på de civila statsfartygen. Det är exempelvis svårt att se varför en sjöräddningskryssare tillhörande Sjöräddningssällskapet skulle behandlas radikalt annorlunda i sjösäkerhetskänseende än ett motsvarande fartyg tillhörande Kustbevakningen. Detsamma gäller i fråga om de isbrytare Sjöfartsverket hyr in respektive de som verket själv innehar. Genom att i utgångspunkt ställa samma krav på de civila statsfartygen som övriga fartyg i det här avseendet skulle också Transportstyrelsens tillsyn underlättas. Dessutom skulle Transportstyrelsen också i egenskap av tillsynsmyndighet komma att få en bättre överblick över i vilken mån de civila statsfartygen avviker från de allmänna kraven rörande konstruktion och utrustning.

Det kan också ifrågasättas hur starka de ovan anförda skälen för att behålla det nuvarande undantaget från kravet på fartcertifikat verkligen är. Exempelvis får det förutsättas att de fartyg som normalt används för sjöräddningsoperationer, närmast Kustbevakningens fartyg, också är byggda och utrustade för de farvatten de är avsedda att operera inom. Skulle det i en nödsituation uppstå behov av att sätta in andra fartyg som inte är byggda eller utrustade för det fartområde där en sjöräddningsoperation måste inledas finns det möjlighet att bevilja dispens från villkoren i fartcertifikatet. Detsamma gäller beträffande

Trafikverkets färjor i samband med att de tas till varv för reparation och underhåll. Transportstyrelsen kan enligt 1 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen bestämma att ett fartygs fartområde ska ha en annan omfattning än vad som följer av den normala indelningen om det finns särskilda skäl för detta. Beträffande behovet av särskilda konstruktioner eller utrustning gäller som grundprincip att även de civila statsfartygen ska uppfylla sjösäkerhetsbestämmelserna och att eventuella avvikelser bör kunna hanteras genom överenskommelser och dispenser inom ramen för det samråd som föreslås ske.

Sammantaget talar detta för att det generella undantaget för statsfartyg rörande kravet på fartcertifikat i 3 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen bör avskaffas. Behovet att vid vissa tillfällen överskrida villkoren i fartcertifikatet får i stället lösas genom överenskommelser och dispenser. Som en följd av avskaffandet av undantaget för statsfartyget rörande kravet på fartcertifikat bör även den nuvarande punkten 3 i övergångsbestämmelserna i fartygssäkerhetslagen upphöra att gälla.

6.3 Godkänd säkerhetsorganisation

Bedömning: Det generella undantaget för förvaltande myndigheter och statsfartyg rörande kravet på dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen bör behållas.

Under senare år har den mänskliga faktorns betydelse för sjöolyckor gradvis kommit att uppmärksammas alltmer. Som ett resultat av detta antog Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM) år 1993. Koden innehåller krav på att rederier som använder fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt passagerarfartyg till sjöfart ska ha en godkänd säkerhets-

organisation för att förebygga olyckor samt minimera konsekvenserna av en inträffad skada. Som bevis på detta ska rederierna och fartygen vara utrustade med ett dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Numera ingår koden som ett särskilt kapitel i 1974 års internationella sjösäkerhetskonvention (International Convention on Safety of Life at Sea, SOLAS). Koden har vidare införlivats med unionsrätten genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/952. Beträffande rederier och fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 och passagerarfartyg som inte omfattas av förordningen gäller att även dessa enligt 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen ska innehålla dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Varken ISM-koden eller EG-förordningen nr 336/2006 är tillämpliga i fråga om statsfartyg. Även beträffande bestämmelserna i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen gäller att de förvaltande myndigheterna samt statsfartygen är undantagna från kravet på dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Den fråga som här uppkommer är om även undantaget för förvaltande myndigheter och statsfartyg i fråga om kravet på dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation bör avskaffas. Det skulle innebära att de myndigheter som förvaltar civila statsfartyg skulle bli tvungna att innehålla dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt att fartygen i fråga måste utrustas med ett sådant certifikat. Ett skäl som talar för en sådan ordning är naturligtvis att denna skulle kunna bidra till att höja säkerheten ombord på de civila statsfartygen. Det finns åtminstone ett exempel på att en myndighet också på frivillig väg valt att följa ISM-koden. Det gäller det tidigare Fiskeriverket (numera Havs- och Vattenmyndigheten) som valde att göra detta i fråga om undersökningsfartyget Argos (jfr 1 kap. 2 § andra stycket fartygssäkerhetsförordningen).

Det finns emellertid avgörande skäl som talar mot att avskaffa undantaget för förvaltande myndigheter och civila statsfartyg. Bestämmelserna i ISM-koden är, till skillnad mot vissa andra bestämmelser i SOLAS skrivna helt mot bakgrund av kommersiell rederiverksamhet som bedrivs i bolagsform. Koderna är i sig tillämpliga på passagerar- och lastfartyg samt flyttbara oljeborrplattformar. Detsamma gäller enligt EG-förordningen nr 336/2006. Av den anledningen har också statsfartyg undantagits från kodens tillämpningsområde. Visserligen omfattar de motsvarande bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen även andra typer av fartyg som traditionsfartyg, fiskefartyg och utbildningsfartyg (1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen), men samtidigt gäller att myndigheternas organisation och den verksamhet som bedrivs ombord på statsfartygen i flera fall skiljer sig kraftigt från verksamheten i ett rederi. Det leder till att det framstår som mindre lämpligt att genomföra en tvingande reglering med krav på godkänd säkerhetsorganisation i fråga om de civila statsfartygen.

En tänkbar tanke är att inskränka undantaget i så måtto att bestämmelsen skulle omfatta statsfartyg som befordrar passagerare, närmast Trafikverkets vägfärjor. Argumentet skulle här vara att dessa fartyg bedriver en verksamhet som kan jämföras med en kommersiell verksamhet och att det framstår som viktigt att säkerställa att passagerarna ombord på dessa färjor har samma skydd som ombord på andra fartyg. Trafikverket har också valt att organisera verksamheten i det så kallade Färjerederiet på ett sätt som närmast påminner om en kommersiell verksamhet. Här gäller emellertid redan idag att Trafikverket torde vara skyldigt att inneha dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt motsvarande certifikat avseende de vägfärjor som trafikerar linjer där passagerarna betalar för transporten respektive de vägfärjor som regelbundet hyrs ut för olika transporter. Dessa fartyg kan inte anses utgöra statsfartyg (se avsn. 3.1). Det bör också anmärkas i sammanhanget att i 4 § Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 (TSFS 2009:1) defi-

nieras rederi som ”fartygsägare eller en annan juridisk eller fysisk person som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift”. Det uttrycket måste även anses innefatta staten i form av Trafikverkets färjerederi när detta bedriver kommersiell verksamhet trots att rederiet inte utgör ett företag utan en avdelning inom verket. Med hänsyn till detta saknas det anledning att särskilt reglera frågan om godkänd säkerhetsorganisation ombord på Trafikverkets vägfärjor.

Det generella undantaget för förvaltande myndigheter och statsfartyg rörande kravet på dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen bör således behållas. Det bör i sammanhanget påpekas att ingenting hindrar att staten på sikt inför särskilda bestämmelser om säkerhetsorganisation ombord på de civila statsfartygen. Sådana bestämmelser kan anpassas till hur driften av statsfartygen är organiserad. Bestämmelserna kan införas genom en förordning eller efter bemyndigande genom föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen.

6.4 Säkerhetsbesättning

Förslag: Transportstyrelsen ska fastställa säkerhetsbesättning för de civila statsfartygen. Transportstyrelsen ska samråda med den myndighet som förvaltar fartyget när säkerhetsbesättning fastställs.

I syfte att säkerställa att ett fartyg är betryggande bemannat föreskrivs enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen att säkerhetsbesättning ska fastställas för varje svenskt passagerarfartyg och för varje annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare. Säkerhetsbesättningen fastställs av Transportstyrelsen. Beträffande andra fartyg gäller att dessa kan omfattas av bemanningsföreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 4 § (3 kap. 17 § fartygssäker-

hetslagen). I fråga om statsfartyg gäller emellertid att säkerhetsbesättningen fastställs av den förvaltande myndigheten i samråd med Transportstyrelsen (3 kap. 12 § andra stycket). De närmare kriterierna för fastställande av säkerhetsbesättning framgår av 4 kap. 19 och 20 §§ fartygssäkerhetsförordningen samt av Transportstyrelsens föreskrifter om bemanning (TSFS 2010:102).

Med tanke på utredningens förslag att tillsynen över de civila statsfartygen bör överföras från de förvaltande myndigheterna till Transportstyrelsen (se avsn. 4.2.2) framstår det här som naturligt att i framtiden styrelsen också bör vara den myndighet som också fastställer säkerhetsbesättning för dessa fartyg. Det ligger i linje med den grundläggande tanken att driften av och tillsynen över de civila statsfartygen bör delas upp på olika myndigheter. Vidare skulle en sådan ändring medföra att Transportstyrelsen får en bättre överblick över bemanningen av de civila statsfartygen. Transportstyrelsen bör dock ha en skyldighet att samråda med den myndighet som förvaltar fartyget av den anledningen att statsfartygen används på mycket olika sätt och att det kan finnas skäl att beakta detta vid fastställandet av säkerhetsbesättning. Bestämmelsen i 3 kap. 13 § fartygssäkerhetslagen rörande återkallelse och ändring av beslut om säkerhetsbesättning bör anpassas till det faktum att det endast kommer att vara Transportstyrelsen som fastställer säkerhetsbesättning.

7 Arbetsmiljö

7.1 Arbetsmiljön och statsfartygen

Arbetsmiljön ombord på fartyg regleras primärt genom den allmänna arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljuförordningen (1977:1166). Endast vissa bestämmelser återfinns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Skälet till den valda lagstiftningstekniska lösningen är att det annars skulle finnas en risk att arbetsmiljöbestämmelserna utvecklades olika beträffande arbete iland och ombord på fartyg. Arbetsmiljölagen utgör precis som fartygssäkerhetslagen en ramlag. Vad som i arbetsmiljölagen sägs om Arbetsmiljöverket gäller enligt 1 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen Transportstyrelsen. Kompletterande bestämmelser återfinns sedan i arbetsmiljuförordningen. Beträffande detaljföreskrifterna gäller att utöver de egna föreskrifterna (vilket inbegriper även äldre bestämmelser utfärdade av Sjöfartsverket) har Transportstyrelsen i Föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö på fartyg även angivit vilka av Arbetsmiljöverkets föreskrifter som ska gälla ombord på fartyg. Bestämmelser om hantering och förvaring av livsmedel samt krav på dricksvatten finns i Livsmedelsverkets föreskrifter. De föreliggande arbetsmiljöbestämmelserna omfattar även de civila statsfartygen.

Enligt portalbestämmelsen i 2 kap. 1 § arbetsmiljölagen gäller att arbetsmiljön ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. Beträffande fartygsarbete gäller vidare att arbetsmiljön ska vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav.

I och med att de ombordanställda i många fall även har fartyget som sitt hem under längre tid innefattar arbetsmiljön inte enbart själva arbetet som sådant. I 4 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen regleras även att fartyg i förekommande fall ska erbjuda de ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Vidare ska de ombordanställda tillförsäkras tillräckligt med vatten och proviant av fullgod kvalitet (4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen). Närmare bestämmelser om vatten finns i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1994:8) om dricksvatten på fartyg. Besättningen ska också ha tillgång till sjukvård ombord. Bestämmelser om detta finns i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2000:21) om sjukvård och apotek på fartyg.

En viktig fråga ur arbetsmiljösynpunkt, men även utifrån rena säkerhetskänslor, är frågan om arbetstider. Frågan om arbets- och vilotid för sjömän regleras i lagen (1998:958) respektive förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän. Syftet med lagen är att garantera att sjömän får tillräckligt med vilotid i samband med arbetet ombord. Brist på vila och sömn utgör en säkerhetsrisk i och med att tröttheten ofta påverkar omdömet och förmågan att handla snabbt och rationellt i kritiska situationer. I fråga om fartyg tillhörande staten har dock regeringen bemyndigats i 11 § lagen om vilotid för sjömän att föreskriva att vissa fartyg ska undantas från lagens tillämpningsområde. Beträffande de civila statsfartygen har sedan regeringen i 1 § förordningen om vilotid för sjömän undantagit fartygsarbete ombord på fartyg som tillhör polisväsendet, Försvarmakten, Kustbevakningen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Statens järnvägar samt Tullverket. Beträffande arbete ombord på sådana fartyg gäller i stället arbetstidslagen (1982:673). Undantaget motiveras av att arbetet ombord på dessa fartyg i hög grad kombineras med arbete iland. Det medför emellertid i sin tur att Arbetsmiljöverket utövar tillsynen över att arbetstidsbestämmelserna följs avseende arbetet ombord på dessa fartyg (20 § arbetstidslagen).

På ett fartyg med minst fem ombordanställda ska ett eller flera skyddsombud utses. Redaren ska så snart som möjligt med-

delat Transportstyrelsen om vem som har utsetts till skyddsombud, dennes skyddsområde och mandattid. På fartyg med minst tolv ombordanställda ska det finnas en skyddskommitté. En skyddskommitté ska alltid inrättas om de ombordanställda begär det, även om antalet anställda är under tolv.

7.2 Vilotid

Förslag: Undantaget från bestämmelserna i lagen om vilotid för sjömän rörande fartygsarbete ombord på vissa statsfartyg inskränks. Undantaget ska inte längre omfatta fartygsarbete ombord på fartyg som hör till Statens järnvägar och Tullverket.

Som ovan påpekats har regeringen genom 1 § förordningen om vilotid för sjömän undantagit fartygsarbete ombord på vissa fartyg tillhörande staten från tillämpningen av bestämmelserna i lagen om vilotid för sjömän. Även fartygsarbete ombord på fartyg tillhörande Statens järnvägar samt Tullverket omfattas av undantaget i förordningen. Dessa undantag bör dock upphävas eftersom verksamheten i det affärsdrivande verket Statens järnvägar år 2001 överfördes till de statsägda aktiebolagen SJ AB och Green Cargo AB samt Tullverket inte längre innehåller några fartyg sedan verkets kustbevakningsverksamhet fördes över till en egen myndighet, Kustbevakningen.

7.3 Sjöarbetscertifikat, m.m.

Bedömning: Det generella undantaget för statsfartyg rörande kravet på sjöarbetscertifikat respektive försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen i 3 kap. 9 a och 9 b §§ fartygssäkerhetslagen bör behållas.

Arbetsmiljöbestämmelserna rörande arbete ombord på fartyg är i flera fall skrivna mot bakgrund av de sjöarbetskonventioner som har antagits av den Internationella arbetsorganisationen (ILO). Bestämmelserna i dessa konventioner har sedan sammanförts av ILO till en ny heltäckande sjöarbetskonvention som är tänkt att ersätta samtliga äldre konventioner på området. Sverige har tillträtt den nya sjöarbetskonventionen. Den kommer att träda i kraft den 20 augusti 2013. I konventionen återfinns ett krav på att fartyg ska utrustas med sjöarbetscertifikat samt i vissa fall en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Syftet med kravet är att säkerställa att arbetsmiljön ombord når upp till de minimikrav som gäller enligt konventionen. Riksdagen har av den anledningen antagit ett par nya bestämmelser i fartygssäkerhetslagen enligt vilka det krävs att ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land ska ha ett sjöarbetscertifikat respektive en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen (3 kap. 9 a och 9 b §§ fartygssäkerhetslagen). Bestämmelserna är avsedda att träda i kraft samtidigt med konventionen.

Statsfartyg har undantagits från kravet på innehav av sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Det betyder exempelvis att en svensk statsisbrytare som tjänstgör längs den finska kusten i Östersjön inte kommer att behöva inneha certifikat eller försäkran. Frågan är emellertid om undantaget bör slopas avseende de civila statsfartygen i syfte att dessa fartyg bör behandlas på samma sätt som handelsfartyg. Starka skäl talar dock för att undantaget bör

behållas. Precis som i fråga om ISM-koden är bestämmelserna i sjöarbetskonventionen primärt skrivna utifrån förhållanden som råder ombord på handelsfartyg i internationell fart. Verksamheten ombord på statsfartygen skiljer sig i många fall från den som bedrivs ombord på handelsfartyg och det framstår därför inte som lämpligt att de förstnämnda omfattas av bestämmelserna. Statsfartygen är i de flesta fall annorlunda konstruerade samtidigt som besättningarna normalt sett inte vistas ombord under så långa perioder som på handelsfartyg i internationell fart. De flesta statsfartyg används heller inte i internationell fart. Av den anledningen bör undantagen för statsfartyg i de föreslagna bestämmelserna i 3 kap. 9 a och 9 b §§ fartygssäkerhetslagen behållas.

8 Miljöskydd

8.1 Förorening från fartyg

Sjöfarten medför risker för skador på miljön genom bland annat utsläpp av olika slag från fartyg. I syfte att förebygga eller begränsa sådana föroreningar finns därför bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF). Lagen innehåller även bestämmelser om mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg. Utöver detta återfinns även bestämmelser om förundersökning vid brott i lagen. Genom LÅFF genomförs bestämmelserna i 1973 års internationella konvention för förhindrande av förorening från fartyg med tillhörande ändringsprotokoll från år 1978 och 1997 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL). Till lagen ansluter även förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) samt en rad föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen.

LÅFF omfattar sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift. Lagen omfattar dock inte utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad icke landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar. I 2 kap. 2 § LÅFF återfinns ett generellt förbud mot att släppa ut olja från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden. Vidare får regeringen eller den myndighet regeringen utser enligt 2 kap.

3 § i fråga om andra vattenområden meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja. Föreskrifter får även meddelas om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än olja. Om, till följd av olyckshändelse, skadliga ämnen släpps ut från fartyg ska utsläppet begränsas så långt det är möjligt (2 kap. 4 § LÅFF).

För att fartygen ska kunna göra sig av med oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten samt andra skadliga ämnen finns bestämmelser om mottagning av avfall från fartyg i 3 kap. LÅFF. Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten ska finnas på platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras och på platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver. Det sistnämnda gäller även i fråga om anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja samt anordningar för mottagning av avfall som innehåller andra skadliga ämnen.

I 4 kap. LÅFF finns bestämmelser om fartygs konstruktion för att förebygga eller begränsa föroreningar från fartyg samt krav på certifikat. De närmare kraven avseende konstruktion meddelas av Transportstyrelsen (se 4 kap. 1 § FÅFF). Utöver detta finns i lagen särskilda bestämmelser om dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord (5 kap.), tillsyn, särskilda åtgärder mot förorening, överklagande, ansvar och förundersökning med anledning av utsläpp (5–11 kap.).

Utredningen om förorening från fartyg har i sitt betänkande Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82) föreslagit att den nuvarande lagen ska ersättas med en ny modern lag. I betänkandet föreslås bland annat att fritidsfartyg ska omfattas av förbudet att släppa ut olja från fartyg samt att myndigheterna ska få en rad ökade befogenheter i samband med tillsynen enligt lagen. Ett väsentligt syfte med förslaget är emellertid också att söka skapa ett mer överskådligt regelverk med en tydligare disposition än det nuvarande. Utredningen har därför även föreslagit en rad ändringar med avseende på vad som bör regleras i å ena sidan lag och å andra sidan i förordning

respektive föreskrifter. Inom ramen för de överväganden i fråga om statsfartyg som nedan behandlas finns det skäl att i vissa fall även beakta förslagen i utredningsbetänkandet.

8.2 Bör de civila statsfartygen omfattas av bestämmelserna?

8.2.1 Allmänt

Förslag: Det ska framgå direkt av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg att svenska statsfartyg omfattas av bestämmelserna i denna för det fall regeringen inte föreskriver annat. Definitionen av statsfartyg i lagen bör vidare ändras så att den motsvarar den gängse definitionen som används i fartygssäkerhetslagen.

Idag gäller att svenska statsfartyg i praktiken omfattas av bestämmelserna i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF). Visserligen gäller som grundprincip enligt 1 kap. 4 § andra stycket LÅFF att lagen inte ska tillämpas i fråga om svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift, men regeringen har sedan utnyttjat bemyndigandet i lagen att föreskriva att bestämmelserna även ska omfatta dessa fartyg (9 kap. 2 § FÅFF). Beträffande svenska örlogsfartyg tillämpas dock inte bestämmelserna om fartygs konstruktion, dagböcker samt tillsyn (4–6 kap.). Inte heller gäller bestämmelserna i 7 kap. 4–11 §§ om vissa förbud och förelägganden i fråga om svenska örlogsfartyg. Utredningen om förorening från fartyg föreslår inte någon ändring i det avseendet (se 1 kap. 4 § andra stycket i förslaget till lag om åtgärder mot förorening från fartyg samt 9 kap. 1 § i förslaget till förordning om åtgärder mot vattenförorening i utredningens betänkande).

Beträffande frågan om de civila statsfartygen rent allmänt bör omfattas av bestämmelserna i LÅFF och de föreskrifter som har

meddelats med stöd av lagen gäller att det här är svårt att se att det skulle finnas några särskilda skäl för att behandla de civila statsfartygen annorlunda än vanliga handelsfartyg. Det gäller såväl i fråga om skyldigheten att inte släppa ut olja eller andra skadliga ämnen, kraven på konstruktion som att lämna skadligt avfall i hamn.

Det finns emellertid anledning att redaktionellt se över bestämmelserna rörande tillämpningen av LÅFF i fråga om statsfartyg. För det första bör den i 1 kap. 4 § LÅFF använda definitionen av statsfartyg ändras så att den kommer att motsvara den gängse definitionen som används i fartygssäkerhetslagen. Den nu använda definitionen framstår som inkonsekvent i och med att ett fartyg som används för affärsdrift per definition inte utgör ett statsfartyg även om staten är ägare till detta. För det andra bör det framgå direkt av LÅFF att lagen är tillämplig även i fråga om svenska statsfartyg. Det framstår som en något ologisk ordning att lagstiftaren har valt att i LÅFF först undanta statsfartygen från lagens bestämmelser för att sedan i FÅFF reglera att dessa ska tillämpas i fråga om svenska statsfartyg med vissa undantag för örlogsfartygen. Utredningen om förorening från fartyg har dock valt att behålla den nuvarande lösningen med undantag för att det här talas om statsfartyg som används i icke-kommersiellt syfte (1 kap. 4 § i lagförslaget samt 9 kap. 1 § i förordningsförslaget).

Den rådande lösningen i LÅFF kan förklaras med att bestämmelsen i 1 kap. 4 § ursprungligen överfördes från 26 § i den äldre lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (se prop. 1979/80:167 s. 137).¹ Bestämmelsen i den äldre lagen byggde i sin tur på 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja i vilken det direkt reglerades att konventionen inte var tillämplig i fråga om statsfartyg. Även beträffande MARPOL-konventionen gäller att denna formellt inte är tillämplig i fråga om statsfartyg.

¹ Jfr även 17 § i den tidigare lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet.

Med andra ord kan bestämmelsen i 1 kap. 4 § LÅFF sägas återge den internationella huvudprincipen på området. Samtidigt kommer dock den i LÅFF uttryckta huvudprincipen i praktiken endast att omfatta utländska statsfartyg. Rent allmänt gäller att det bör framgå direkt av en lag vilket tillämpningsområde denna faktiskt har. Att som i det här fallet indirekt reglera lagens tillämpningsområde i fråga om svenska statsfartyg genom förordningen utgör en mindre lämplig lösning. Ett skäl som dock skulle kunna tala för den nuvarande lagstiftningstekniska lösningen är att det framstår som relativt enkelt att vid behov undanta fartygen från tillämpningen av vissa bestämmelser. Den frågan kan emellertid lösas genom att regeringen bemyndigas att föreskriva om undantag från tillämpningen av bestämmelserna på de svenska statsfartygen.

Promemorian omfattar visserligen endast de civila statsfartygens ställning, men i det här sammanhanget framstår det som logiskt att låta förslaget omfatta samtliga svenska statsfartyg, det vill säga även de militära.

8.2.2 Vattenföroreningsavgift

Förslag: Bestämmelserna om vattenföroreningsavgift ska inte tillämpas i fråga om statsfartyg.

Enligt 8 kap. 1 § LÅFF ska en särskild avgift (vattenföroreningsavgift) tas ut om ett förbud mot utsläpp av olja som avses i 2 kap. 2 § har överträtts och utsläppet inte är obetydligt. Det samma gäller om ett sådant utsläpp av olja som avses i 2 kap. 4 § inte har begränsats så långt det är möjligt. Vattenföroreningsavgiften påförs den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare och beräknas utifrån utsläppets omfattning samt fartygets storlek (8 kap. 2 och 3 §§). Frågor om vattenföroreningsavgift prövas av Kustbevakningen (8 kap. 5 §). Avgiften tillfaller dock staten (8 kap. 1 § andra

stycket). Vattenföreningensavgiften utgör därmed inte någon direkt avgift för Kustbevakningens kostnader för upprensning utan kan närmast liknas vid en slags företagsbot. Utredningen om förening från fartyg har inte föreslagit någon ändring av systemet utöver att vid utsläpp från Kustbevakningens fartyg Polismyndigheten ska meddela beslut om vattenföreningensavgift (8 kap. 5 § i lagförslaget jämfört med 8 kap. 1 § i förordningsförslaget).

Det kan emellertid ifrågasättas om de förvaltande myndigheterna ska kunna åläggas att betala vattenföreningensavgift även om de statsfartyg myndigheterna förvaltar i och för sig omfattas av förbuden mot utsläpp av olja och andra skadliga ämnen i LÅFF. I praktiken innebär en sådan ordning att staten avgiftsbelägger sig själv. Inte sällan har lagstiftaren sökt undvika den typen av situationer. Enligt 21 § avgiftsförordningen (1992:191) gäller uttryckligen att myndigheter inte får ta betalt för kopior av handlingar som utlämnas till andra myndigheter. Det finns dock även exempel på motsatsen. Vanligen är det då fråga om att en myndighet tillhandahåller någon form av vara eller tjänst till en annan myndighet. Beträffande Transportstyrelsen kan det exempelvis röra sig om utförande av tillsyn över statsfartyg som förvaltas av andra myndigheter. Det finns dock även exempel på att lagstiftaren har infört sanktioner i form av avgifter som riktar sig mot statliga myndigheter. Enligt 17 kap. 1 § lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) kan upphandlande myndigheter i vissa situationer åläggas att betala upphandlingsskadeavgift. Beslut om avgift fattas av allmän förvaltningsdomstol efter ansökan från Konkurrensverket. I förarbetena till lagen diskuterades huruvida de aktuella bestämmelserna borde omfatta de statliga myndigheterna eftersom detta skulle komma att innebära att staten avgiftsbelade sig själv (prop. 2009/2010:180 s. 183). Regeringen stannade dock för att de statliga myndigheterna och kommunerna borde behandlas lika i det här avseendet.

Det finns dock avgörande skillnader mellan sanktionsystemen i LÅFF respektive LOU. Medan den sistnämnda lagen

utgör en direkt reglering av formerna för offentliga upphandlingar tar bestämmelserna i LÅFF framförallt sikte på privaträttsliga subjekt, närmast rederier som bedriver handelsjöfart. Sanktionssystemet i LÅFF utgör primärt ett komplement till det straffrättsliga samt det skadeståndsrättsliga sanktionssystemet. Genom systemet med administrativa avgifter i form av vattenföroreningsavgifter kan rederierna åläggas ett direkt ansvar för oljeutsläpp oberoende av om någon anställd i rederiet straffrättsligt kan ställas till svars för detta (10 kap. LÅFF) eller det återfinns någon skadelidande som är berättigad till skadeståndsansättning för miljöskadan.

Möjligen kan en tillämpning av bestämmelserna även beträffande statsfartyg motiveras med att det, i linje med de privata rederierna, ger de förvaltande myndigheterna ett incitament att följa bestämmelserna i LÅFF. Samtidigt kan det dock ifrågasättas om en sådan sanktion är nödvändig. Normalt får det förutsättas att statliga myndigheter i sin verksamhet följer gällande bestämmelser för denna utan att det behöver föreligga några administrativa sanktioner vid brott mot bestämmelserna. Uppgifter från Kustbevakningen visar visserligen att statsfartygen svarar för strax under 10 % av de årliga vattenföroreningsärendena hos myndigheten, men i samtliga fall rör det sig om små utsläpp. I flera fall har mindre än en liter olja släppts ut. Ofta har utsläppet inträffat i samband med bunkring av fartygen. Beträffande de något större utsläppen har i vissa fall omständigheterna varit speciella. Det finns exempel på att större utsläpp inträffat i samband med bunkring av ubåtar. Det faktum att dessa ligger djupt i vattnet leder till att riskerna för att olja läcker ut i samband med bunkring är högre. Inget av utsläppen från statsfartyg har lett till åtal. Det finns därför inte skäl att anta att det faktum att de förvaltande myndigheterna idag kan åläggas att betala vattenföroreningsavgift har någon större handlingsdirigerande effekt i fråga om utsläppen från statsfartygen.

Sammantaget talar detta för att bestämmelserna om vattenföroreningsavgift inte bör tillämpas i fråga om svenska statsfartyg. Genom en sådan lösning skulle också Kustbevakningen

befrias från handläggningen av en rad ärenden rörande vattenföroreningsavgift, vilket är ägnat att minska kostnaderna och administrationen kring LÅFF. Det bör i sammanhanget påpekas att frågan om förbud och andra förelägganden som regleras i 7 kap. LÅFF inte berörs av det aktuella förslaget. Avsikten är här att det fortfarande ska vara möjligt att exempelvis belägga ett civilt statsfartyg med förbud mot fartygets avgång eller vidare resa i fall fartyget uppvisar väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift. Statsfartygen kommer också fortsatt att ha rapporteringsplikt om ett utsläpp inträffat. Inte heller påverkas enskilda befattningshavares straffrättsliga ansvar för utsläpp av olja av förslaget. Även om möjligheterna att förelägga en myndighet som förvaltar ett statsfartyg att betala vattenföroreningsavgift tas bort kommer exempelvis en befälhavare ombord på ett sådant fartyg fortsatt att kunna ställas till svars för att uppsåtligen eller vårdslöst ha medverkat till ett utsläpp av olja. Inte heller berörs frågan om statens eventuella ansvar för skador som kan drabba enskilda till följd av ett oljeutsläpp från ett statsfartyg. Har exempelvis ett utsläpp orsakat skador på stränder eller fiskevatten bär staten ett i det närmaste strikt ansvar för detta enligt 10 kap. 2 § tredje stycket och 19 § första stycket sjölagen (1994:1009).

Sammantaget talar detta för att bestämmelserna om vattenföroreningsavgift i 8 kap. vattenföroreningslagen inte bör tillämpas i fråga om statsfartyg. Promemorian berör visserligen endast de civila statsfartygens ställning, men även i det här sammanhanget framstår det som logiskt låta förslaget omfatta samtliga statsfartyg, det vill säga även militära sådana.

8.3 Barlastvatten

Bedömning: Barlastvattenlagen (2009:1165) bör när den träder i kraft tillämpas i fråga om svenska statsfartyg. De förvaltande myndigheterna bör dock inte kunna åläggas att betala barlastvattenavgift.

I februari 2004 antogs den internationella konventionen om kontroll och hantering av barlastvatten och sediment. Sverige har anslutit sig till konventionen. Anslutningen skedde dock med reservation i och med att det bedömdes att Sverige inte skulle kunna uppfylla konventionens krav fullt ut förrän år 2016 (prop. 2008/09:229, bet. 2009/10:TU3, rskr. 2009/10:21). Den av riksdagen samtidigt antagna barlastvattenlagen (2009:1165) har därför ännu inte trätt i kraft. Lagen är tänkt att reglera hanteringen och kontrollen av fartygs barlastvatten och sediment i sådant vatten. Syftet med lagen är att förebygga, begränsa och eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan skada miljön, samt människors hälsa, egendom och resurser. I lagen bemyndigas också regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift och underhåll för att förebygga, begränsa och eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga. Vidare föreskrivs att svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400, ska besiktigas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar. Fartygen ska också ha barlastcertifikat. Ombord på fartygen ska finnas barlastvattenhanteringsplaner och barlastvattendagbok. Lagen innehåller även bestämmelser om skyldighet för den som utför reparationer och rengöring av barlasttankar att ha mottagningsanordningar för sediment. Brott mot förbud att släppa ut barlastvatten sanktioneras genom en skyldighet att betala barlastvattenavgift samt straff i form av böter eller fängelse.

Lagen är i grunden inte tänkt att tillämpas i fråga om statsfartyg (3 § andra stycket 4). Regeringen har dock bemyndigats att meddela föreskrifter om att bestämmelserna ska tillämpas även i fråga om sådana fartyg. Såvitt utredningen kan bedöma finns det inte några skäl som talar mot att regeringen föreskriver i en förordning i samband med att barlastvatten träder i kraft att denna även ska tillämpas i fråga om åtminstone civila statsfartyg (jfr prop. 2008/09:229 s. 39 f.). Det faktum att LÅFF sedan länge tillämpas på denna typ av fartyg talar med styrka för detta.

Däremot framstår det som mer tveksamt om tillämpningen bör omfatta att den myndighet som förvaltar ett statsfartyg ska betala barlastvattenavgift vid brott mot ett förbud att släppa ut barlastvatten. Skälen är här desamma som anförts i avsnitt 8.2.2 beträffande skyldigheten att betala vattenföroreningsavgift.

9 Tillsyn

9.1 Tillsynen över statsfartygen idag

Som ovan anmärkts utövas tillsynen över de civila statsfartygen idag, med undantag för Trafikverkets vägfärjor, av de förvaltande myndigheterna själva (se avsn. 4.2.2). Tillsynen utövas i samråd med Transportstyrelsen. Enligt 5 kapitlet 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) gäller att tillsynen över fartyg normalt sett ska omfatta

- fartyget och dess utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
- säkringen av last som ännu inte har förts ombord,
- rederiets säkerhetsorganisation, och
- arbetsmiljön ombord.

I praktiken kommer de förvaltande myndigheternas tillsyn inte att omfatta frågor om lastning och lossning samt säkerhetsorganisation i och med att fartygen varken transporterar gods eller är skyldiga att inneha ISM-certifikat. Tillsynen över fartygen utövas enligt 5 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen vid tillsynsförrättningar. Beträffande de civila statsfartygen blir det fråga om att de förvaltande myndigheterna måste enligt en i förväg uppgjord plan genomföra sjövärdighets- och bottenbesiktningar av fartygen samt i de fall arbetet ombord omfattas av vilotidsbestämmelserna kontrollera att dessa följs (se avsn. 7.1 och 7.2). Besiktningar kan också genomföras utom plan om det finns särskild anledning till detta. Om det är motiverat kan den för-

valtande myndigheten även låta inspektera fartyget mellan de planerade besiktningarna i avsikt att undersöka om arbetsmiljön ombord är tillfredsställande, fartyget är bemannat på ett behörigt sätt samt att det i övrigt är i behörigt skick (5 kap. 4 § andra stycket). Jämfört med besiktningen utgör inspektionen en tillsynsförrättning av mer tillfällig karaktär som kan föranledas av att det finns indikationer på att fartyget inte uppfyller gällande krav.

Transportstyrelsen har bemyndigats att meddela närmare föreskrifter om tillsynsförrättningar (5 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen och 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen). Den senaste versionen av föreskrifterna återfinns som TSFS 2011:49 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet (omtryck). Eftersom Transportstyrelsen med undantag för Trafikverkets färjor inte utgör tillsynsmyndighet kan emellertid inte de civila statsfartygen formellt sett anses vara omfattade av bemyndigandet i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen och därmed heller inte av bestämmelserna i TSFS 2011:49. I praktiken torde dock de förvaltande myndigheterna ändå välja att i hög grad följa föreskrifterna. En bidragande orsak till detta är naturligtvis att tillsynen ska bedrivas i samråd med Transportstyrelsen, men också att myndigheterna sig emellan uppfattat föreskrifterna som bindande trots att styrelsen formellt sett inte utgör tillsynsmyndighet. En ytterligare bidragande orsak till att föreskrifterna följs är att de förvaltande myndigheterna i hög grad anlitar fartygsinspektörerna vid styrelsen för att utföra besiktningarna. Det sistnämnda gäller i synnerhet de myndigheter som innehar ett fåtal fartyg och därmed saknar kompetens och resurser att själva bedriva tillsyn, men även de myndigheter som innehar ett stort antal fartyg tenderar att anlita Transportstyrelsens fartygsinspektörer beträffande vissa typer av tillsynsförrättningar och fartyg. För att reglera dessa frågor upprättas ofta en överenskommelse mellan Transportstyrelsen och den förvaltande myndigheten. Det faktum att Transportstyrelsen har en rad överenskommelser med de förvaltande myndigheterna bidrar

naturligtvis till att skapa en viss standard för hur tillsynen över de civila statsfartygen ska bedrivas. Samtidigt går det emellertid inte att komma ifrån att formerna för tillsyn och kvaliteten i denna ändå kan komma att på ett otillfredsställande sätt variera mellan statsfartyg förvaltade av olika myndigheter.

9.2 Hur bör tillsynen över de civila statsfartygen bedrivas i framtiden?

Bedömning: Av förslaget att Transportstyrelsen ska överta ansvaret som tillsynsmyndighet samt att de civila statsfartygen ska ha fartcertifikat följer att som utgångspunkt Transportstyrelsen kommer att utföra besiktningarna av statsfartygen. I de fall Transportstyrelsen finner det lämpligt bör dock tillsynen över de civila statsfartygen kunna bedrivas i form av så kallad systemtillsyn, det vill säga att de förvaltande myndigheterna själva ska kunna bedriva viss tillsyn under överinseende av Transportstyrelsen. Villkoren och formerna för en sådan tillsyn bör regleras på myndighetsnivå.

En viktig konsekvens av förslagen att Transportstyrelsen ska överta ansvaret som tillsynsmyndighet samt att de civila statsfartygen ska ha fartcertifikat (i fråga om Trafikverkets färjor även passagerarfartygscertifikat) är att fartygen kommer att behöva med jämna mellanrum genomgå föreskrivna besiktningar, i första hand sjövärdighetsbesiktningar och bottenbesiktningar genom Transportstyrelsens försorg (2 kap. 1–8 §§ TSFS 2011:49). Däremot kommer fartygen, med undantag för Trafikverkets färjor, inte att omfattas av kravet på fribordsbesiktning eftersom fartygen inte transporterar passagerare eller gods. De förvaltande myndigheterna samt fartygen behöver heller inte genomgå någon rederikontroll och operativ kontroll eftersom de inte omfattas av kraven i ISM-koden.

Det faktum att de civila statsfartygen kommer att falla under Transportstyrelsens föreskrifter om tillsyn inom sjöfartsområdet betyder emellertid inte att behovet av att träffa vissa överenskommelser med de förvaltande myndigheterna helt kommer att falla bort. Som ovan konstaterats omfattar stora delar av bestämmelserna om sjösäkerhet endast passagerar- och lastfartyg medan statsfartygen antingen är formellt undantagna eller inte träffas direkt av bestämmelserna (avsn. 4.2.2 och 6.2). Det innebär att det fortsatt kommer att vara nödvändigt för Transportstyrelsen och de förvaltande myndigheterna att komma överens om enligt vilka bestämmelser vissa fartyg ska besiktigas. Ett alternativ till detta är givetvis att på sikt utveckla särskilda föreskrifter rörande statsfartygen, men detta kan vara svårt i och med att konstruktionen samt användningen av statsfartygen varierar kraftigt. Den existerande ordningen där Transportstyrelsen har kommit överens med den förvaltande myndigheten i fråga om att exempelvis vissa fartyg ska besiktigas enligt de bestämmelser som gäller för lastfartyg synes också ha fungerat väl. Dessa överenskommelser kan fortsatt förutses bli till en del av det samråd mellan Transportstyrelsen och den förvaltande myndigheten som föreslås ska äga rum inom ramen för tillsynen (se avsn. 4.2.2)

En fråga som gör sig gällande i sammanhanget är om de förvaltande myndigheterna där det framstår som lämpligt bör ges möjlighet att bedriva egenkontroll av fartygen inom ramen för så kallad systemtillsyn. Idag finns möjlighet att överlåta åt vissa rederier att under överinseende av Transportstyrelsen i vissa avseenden själva kontrollera sjösäkerheten ombord på fartygen. Enligt 1 kap. 3 § TSFS 2011:49 omfattas fartyg och rederier av systemtillsyn som

1. omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, och
2. fartyg och rederier som bedriver sjöfart med passagerarfartyg (fartområde E) och rederier som bedriver sjöfart med

passagerarfartyg (fartområde C–D) som inte är ro-ro-passagerarfartyg om

- rederiet har minst tre fartyg, eller
- Transportstyrelsen särskilt beslutar det.

Systemtillsynen innefattar vanligtvis att fartygen genomgår en första sjövärdighetsbesiktning samt inledande kontroller enligt förordning (EG) nr 336/2006. Därefter ska fartygen och rederierna bedriva egenkontroll. Egenkontrollens omfattning beslutas av Transportstyrelsen. Den ska minst omfatta de för fartyget tillämpliga aktiviteterna som motsvarar innehållet i en sjövärdighetsbesiktning med undantag för bottenbesiktning. Alla fartyg ska ha rutiner för fortlöpande kontroll av att fartygen och fartygsutrustningen hålls i gott skick samt rutiner för miljöskydd och för att förebygga ohälsa och olycksfall. Rutinerna ska dokumenteras. Resultatet av de företagna egenkontrollerna ska rapporteras till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kontrollerar sedan att egenkontrollen uppfyller kvalitetskraven genom att företa stickprovskontroller av rederierna och fartygen. Upptäcks brister kan stickprovskontrollen ersättas med ordinarie sjövärdighetsbesiktning. Det innebär i praktiken att om Transportstyrelsen finner det nödvändigt för att upprätthålla sjösäkerheten denna kan antingen helt dra in rätten till egenkontroll eller låta utföra vissa besiktningar i egen regi.

Möjligheten till systemtillsyn enligt 1 kap. 3 § TSFS 2011:49 omfattar emellertid i dagsläget inte statsfartyg utan tar endast sikte på rederier. I samband med att Transportstyrelsen övertar tillsynsansvaret framstår det emellertid som en praktisk lösning att de förvaltande myndigheter som innehar ett större antal civila statsfartyg ges möjlighet att komma i fråga för systemtillsyn. Dessa myndigheter får i flera fall antas ha kompetens och resurser för att bedriva åtminstone en del av tillsynen i form av egenkontroll. Ett sådant system kan förväntas bidra till att de förvaltande myndigheterna på ett praktiskt och smidigt sätt ges möjlighet att integrera underhållet av fartygen med tillsynen.

Exempelvis kan då bottenbesiktning genomföras i samband med att fartyget ändå torrsätts för underhåll av skrovet. Förutom att systemtillsynen leder till en mer effektiv drift av fartygen är den också ägnad att hålla ned kostnaderna för tillsynen (se avsn. 11.1).

Sammantaget talar starka skäl för att i samband med att Transportstyrelsen övertar tillsynsansvaret från de förvaltande myndigheterna de sistnämnda ges möjlighet att där det framstår som lämpligt bedriva egenkontroll av fartygen inom ramen för en så kallad systemtillsyn. En sådan möjlighet åstadkoms enklast genom en ändring av förutsättningarna för systemtillsyn i 3 kap. 1 § TSFS 2011:49.

10 Ikraftträdande

Förslag: Bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2014. Beträffande anmälan av civila statsfartyg och tillsyn över dessa ska, i fråga om de fartyg som staten äger eller brukar den 1 januari 2014, bestämmelserna tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Det framstår som angeläget att den i promemorian föreslagna uppdelningen mellan drift och underhåll av respektive tillsyn över de civila statsfartygen genomförs så snart som möjligt. De föreslagna bestämmelserna bör därför träda i kraft redan den 1 januari 2014. Såväl Transportstyrelsen som de förvaltande myndigheterna bedöms emellertid behöva viss tid till att anpassa sig till den nya ordningen beträffande övertagande av tillsynsansvaret. I och med att Transportstyrelsen övertar tillsynen måste styrelsen i flera fall komma överens med de förvaltande myndigheterna om vilka föreskrifter som ska ligga till grund för besiktningarna av olika statsfartyg. En stor del av sjösäkerhetsföreskrifterna är tillämpliga på passagerar- och lastfartyg medan det saknas särskilda bestämmelser avseende statsfartyg. I den mån det framstår som olämpligt att bygga på föreskrifterna avseende passagerar- och lastfartyg kan det också finnas behov av att utveckla särskilda föreskrifter avseende vissa typer av statsfartyg. Transportstyrelsens övertagande av tillsynsansvaret kan även leda till att de förvaltande myndigheterna behöver förändra rutinerna rörande driften och underhållet av fartygen. Vidare behöver de förvaltande myndigheter, vars fartyg kan

komma att bli föremål för systemtillsyn, tid att sluta överenskommelser med Transportstyrelsen om innehållet i och formerna för denna typ av tillsyn.

Ett särskilt problem avser hanteringen av anmälningarna till fartygsregistret samt utfärdande av fartcertifikat. Det kan förutses att det i samband med att de föreslagna ändringarna träder i kraft, fartygsregistret kommer att belastas med en rad ärenden rörande civila statsfartyg som ska införas i registret. Även beträffande de civila statsfartyg som idag finns upptagna i fartygsregistret gäller att uppgifterna rörande dessa behöver kompletteras. I vissa fall kan skeppsmätningar behöva företas. Vidare behöver de fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 genomgå inledande besiktningar för att kunna förses med fartcertifikat. Transportstyrelsen måste också fastställa säkerhetsbesättning för fartygen.

I syfte att underlätta Transportstyrelsens övertagande av tillsynsansvaret bör därför de civila statsfartyg som staten äger eller brukar vid tiden för ikraftträdandet under viss tid undantas från tillämpningen av bestämmelserna avseende anmälan av statsfartyg och tillsyn över dessa. Det är ägnat att ge Transportstyrelsen möjlighet att komma överens med de förvaltande myndigheterna om ett successivt införande i fartygsregistret och övertagande av ansvaret för tillsynen för de existerande fartygen. Civila statsfartyg som staten anskaffar efter ikraftträdandet bör emellertid omfattas direkt av de föreslagna bestämmelserna.

Samtidigt gäller redan enligt nuvarande ordning att Transportstyrelsen i praktiken utför en stor andel av besiktningarna av de förvaltande myndigheternas fartyg och att det finns överenskommelser mellan styrelsen och de förvaltande myndigheterna rörande omfattningen och formerna för besiktningarna. Även den befintliga skeppsdelen i fartygsregistret kan utnyttjas för införande av de civila statsfartygen. Det krävs med andra ord inte att registret byggs om för att statsfartygen ska kunna registreras. Av den anledningen bedöms tiden för införande i fartygsregistret och övertagande av tillsynen kunna inskränkas till två år. Beträffande de civila statsfartyg som staten äger eller

brukar den 1 januari 2014, bör således bestämmelserna avseende anmälan av statsfartyg och tillsyn över dessa tillämpas från och med den 1 januari 2016.

11 Konsekvenser

11.1 Myndigheterna

11.1.1 Anmälan och tillsyn

Bedömning: Förslaget att Transportstyrelsen ska överta tillsynen över de civila statsfartygen bedöms inte medföra några väsentliga kostnadsökningar för styrelsen eller de förvaltande myndigheterna.

Det grundläggande utgångspunkten i utredningens förslag är att Transportstyrelsen ska överta tillsynen över de civila statsfartygen från de förvaltande myndigheterna. De sistnämnda ska således fortsättningsvis endast svara för driften av fartygen. Den fråga som här gör sig gällande är vilka konsekvenser förslaget innebär för de förvaltande myndigheterna och Transportstyrelsen. Allmänt sett gäller att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter. Storleken på avgifterna inom sjöfartsområdet framgår av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:185) om avgifter inom sjöfartsområdet. Transportstyrelsen tar inte ut någon avgift för certifikat, intyg och andra handlingar som styrelsen utfärdar i samband med en avslutad tillsynsförrättning (16 § TSFS 2010:185). Transportstyrelsen ser för närvarande över avgiftssystemet. I skrivande stund förväntas det nya systemet träda i kraft den 1 januari 2013.

Utredningens förslag innefattar en skyldighet för de förvaltande myndigheterna att anmäla civila statsfartyg som utgör

skepp till Transportstyrelsen för införande i fartygsregistrets skeppsdel. De myndigheter som förvaltar skepp kommer därmed initialt att ha vissa engångskostnader för anmälan, inledande besiktning, beslut om säkerhetsbesättning samt i vissa fall skeppsmätning. De förvaltande myndigheterna kommer sedan att ha löpande kostnader för de periodiska besiktningarna av fartygen.

Beroende på respektive myndighets fartygsinnehav kommer de initiala respektive de löpande kostnaderna för tillsynen över de civila statsfartygen som utgör skepp att variera. På uppdrag av utredningen har Transportstyrelsen gjort ett urval av olika typer av skepp och sökt uppskatta vad avgifterna kan komma att uppgå till för dessa enligt det avgiftssystem som i skrivande stund avses träda i kraft 1 januari 2013. Urvalet innefattar två mindre forsknings- och undersökningsfartyg, Ocean Surveyor och Mimer tillhörande Sveriges Geologiska Undersökning respektive Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverkets vägfärja Maj, Sjöfartsverkets isbrytare Ale samt Kustbevakningens kombinationsfartyg KBV 001 Poseidon. Beräkningarna framgår av tabellen nedan:

Namn	Periodisk besiktning	Säk.bes. beslut	Skeppsmätning
Ocean Surveyor (SGU)	52700 kr/år	6000 kr	44100 kr
Maj (TrV)	21 100 kr/år	6 000 kr	35 280 kr
Ale (SjöV)	52 700 kr/år	6 000 kr	44 100 kr
Mimer (HaV)	16 100 kr/år	6 000 kr	35 280 kr
KBV 001	54 087 kr/år	6 000 kr	58 800 kr

Kostnaden för skeppsmätning varierar beroende på skrovform och underlag. Den i tabellen angivna kostnaden utgör den högsta som debiteras. Till dessa avgifter tillkommer sedan avgifter för

eventuell stabilitetsundersökning, krängningsprov, fribordsplan och bogsertillstånd. Dessa debiteras enligt löpande taxa. Avgifterna ovan innefattar att Transportstyrelsen sköter den tekniska besiktningen av fartygen helt och hållet. I de fall fartygen blir föremål för systemtillsyn kan avgifterna till Transportstyrelsen förväntas minska med ca 10 %.

Exakt hur dessa kostnader förhåller sig till de kostnader de förvaltande myndigheterna idag har för tillsynen är svårt att beräkna i och med att myndigheterna i redovisningen av kostnaderna för fartygen inte skiljer mellan kostnaderna för drift och underhåll respektive tillsyn. Verksamheterna är i stället integrerade med varandra. Det har emellertid framkommit att de myndigheter som förvaltar skepp i stor utsträckning redan idag anlitar Transportstyrelsen för de periodiska besiktningarna av skeppen även om de formellt sett, med undantag för Trafikverkets vägfärjor, inte har skyldighet att göra detta. Det sagda gäller även myndigheter som Kustbevakningen och Sjöfartsverket, vilka förvaltar ett stort antal skepp och därför i princip har förutsättningar att ordna tillsynen själva. Det faktum att Transportstyrelsen redan idag sköter en stor del av tillsynen över fartygen föranleder att skillnaderna mellan de kostnader de förvaltande myndigheterna har idag beträffande tillsynen och de kostnader de kan förväntas få på grund av att Transportstyrelsen övertar tillsynsansvaret inte behöver bli särskilt stora. Det gäller i vart fall i fråga om de löpande kostnaderna efter det att skeppen anmälts till fartygsregistret. Inte heller Transportstyrelsen kan förväntas ha några kostnader för att bygga om fartygsregistret. Det bedöms därför att förslagen inte kommer att medföra några väsentliga kostnadsökningar för myndigheterna och att i den mån kostnader uppstår dessa kan rymmas inom de befintliga budgetramarna. Det bör i sammanhanget tilläggas att fartyg med en bruttodräktighet av mindre än 20 inte omfattas av kraven på fartcertifikat och därför inte är föremål för löpande tillsyn. Beträffande dessa kommer kostnadsläget att vara oförändrat jämfört med idag.

11.1.2 Vattenföroreningsavgift

Bedömning: Förslaget att avskaffa skyldigheten för de förvaltande myndigheterna att betala vattenföroreningsavgift i samband med oljeutsläpp från statsfartyg kan förväntas leda till minskade administrationskostnader för Kustbevakningen genom att handläggningen av dessa ärenden minskar i omfattning.

Förslaget att avskaffa skyldigheten för de förvaltande myndigheterna att betala vattenföroreningsavgift i samband med oljeutsläpp från statsfartyg kan förväntas leda till minskade administrationskostnader för Kustbevakningen genom att handläggningen av dessa ärenden minskar i omfattning. Som ovan redovisats i avsnitt 8.2.2 utgör dessa ärenden strax under 10 % av det totala antalet ärenden under ett år. Visserligen kommer Kustbevakningen att fortsatt behöva ta emot anmälningar rörande utsläpp samt i vissa fall polisanmäla ärenden, men handläggningen bör i flera fall ändå kunna förenklas väsentligt i och med att det i de allra flesta fall rör sig om mycket små utsläpp.

11.2 Näringslivet och enskilda

Bedömning: Förslagen bedöms inte påverka näringslivet eller enskilda i någon högre utsträckning.

Förslagen bedöms inte påverka näringslivet eller enskilda i någon högre utsträckning.

11.3 Övrigt

Bedömning: Förslagen bedöms inte påverka samhället i övrigt.

Förslagen bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen eller den offentliga servicen i olika delar av landet, små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, jämställdheten mellan kvinnor och män eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

12 Författningskommentar

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

1 kap.

4 §

Lagen ska inte tillämpas på fartyg som ägs eller brukas av en utländsk stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

I den mån regeringen inte föreskriver annat tillämpas lagen på fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde i fråga om statsfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

Första stycket motsvarar i huvudsak det första stycket i den nuvarande bestämmelsen. Definitionen av utländska statsfartyg har dock ändrats så att den motsvarar den allmänt vedertagna definition som används i bland annat fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Andra stycket har ändrats i förhållande till det andra stycket i den nuvarande bestämmelsen. Som utgångspunkt anges i förslaget att lagen ska tillämpas i fråga om svenska statsfartyg i den mån regeringen inte föreskriver annat (jfr avsn. 1.4 i författningsförslaget). Principen är med andra ord här den omvända mot den nuvarande bestämmelsen, det vill säga att regeringen

bemyndigas att inskränka lagens tillämpningsområde i stället för att utvidga denna. Även här har definitionen av statsfartyg ändrats så att den motsvarar den allmänt vedertagna definitionen av statsfartyg.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock lagen tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock lagen tillämpas från och med den 1 januari 2016 i syfte att möjliggöra ett successivt övertagande av tillsynsansvaret över de befintliga fartygen. För det fall staten anskaffar ett nytt fartyg efter den 1 januari 2014 ska lagen tillämpas direkt i fråga om det fartyget. Övervägandena finns i kapitel 10.

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

3 kap.

1 §

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Paragrafen reglerar vilka fartyg som ska ha fartcertifikat. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Första stycket motsvarar det första stycket i den nuvarande bestämmelsen. I förslaget har undantaget för statsfartygen från plikten att ha fartcertifikat som återfinns i andra stycket i den nuvarande lydelsen av bestämmelsen upphävts. Det innebär att de civila statsfartygen i den föreslagna bestämmelsen kommer att omfattas av den generella skyldigheten att ha fartcertifikat som anges i första stycket. De militära statsfartygen omfattas inte av den skyldigheten eftersom örlogsfartyg är generellt undantagna från tillämpningen av bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (1 kap. 1 § andra stycket). Till följd av att de civila statsfartygen kommer att omfattas av kravet på fartcertifikat måste punkten 3 i övergångsbestämmelserna till fartygssäkerhetslagen upphävas.

Andra stycket i förslaget överensstämmer med lydelsen av det tredje stycket i den nuvarande bestämmelsen.

12 §

Säkerhetsbesättning fastställs av Transportstyrelsen.

I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift fastställs säkerhetsbesättning i samråd med den myndighet som förvaltar fartyget.

Bestämmelsen reglerar vilken myndighet som ska fastställa säkerhetsbesättning. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

Första stycket motsvarar lydelsen av det första stycket i den nuvarande bestämmelsen. Enligt bestämmelsen fastställer Transportstyrelsen säkerhetsbesättning.

Andra stycket har ändrats i förhållande till den nuvarande bestämmelsen. I stället för att säkerhetsbesättning fastställs av den förvaltande myndigheten kommer statsfartygen att falla under första stycket. Det innebär att Transportstyrelsen ska fastställa säkerhetsbesättning även för dessa fartyg med undantag för örlogsfartygen (se författningskommentaren under 3 kap.

1 §). Vad som nu anges i andra stycket är i stället att fastställande av säkerhetsbesättning ska ske i samråd med den myndighet som förvaltar fartyget.

13 §

Ett beslut om säkerhetsbesättning får återkallas eller ändras om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för säkerhetsbesättningens sammansättning, eller
2. andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats.

Bestämmelsen reglerar i vilka situationer ett beslut om säkerhetsbesättning får återkallas eller ändras. Övervägandena finns i avsnitt 6.4. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak den nuvarande bestämmelsen. Den har redaktionellt anpassats till att det endast kommer att vara Transportstyrelsen som fastställer säkerhetsbesättning och inte de myndigheter som förvaltar civila statsfartyg.

5 kap.

1 §

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation,
4. arbetsmiljön ombord, och
5. arbets- och levnadsförhållandena ombord.

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

I frågor som avser arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen

(1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

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

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

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

Paragrafen reglerar vilken myndighet som ska utöva tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av denna. Övervägandena finns i avsnitt kapitel 9 respektive avsnitt 11.1.1.

Första stycket motsvarar i huvudsak det första stycket i den nuvarande bestämmelsen med den skillnaden att bestämmelsen har justerats med hänsyn till att Transportstyrelsen föreslås överta tillsynsansvaret för de civila statsfartygen.

Tredje till femte stycket motsvarar den nuvarande bestämmelsen.

2 §

I fråga om tillsyn över fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska Transportstyrelsen samråda med den myndighet som förvaltar fartyget.

Paragrafen anger att tillsynen över statsfartyg ska utövas i samråd med den myndighet som förvaltar fartyget. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.2, 9.2 respektive 11.1.1.

Bestämmelsen har ändrats i så måtto att tillsynen över de civila statsfartygen faller under 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. I bestämmelsen anges dock att tillsynen ska utövas i samråd med Transportstyrelsen. Örlogsfartygen omfattas inte av bestämmelsen i och med att dessa är generellt sett undantagna från tillämpningen av fartygssäkerhetslagen (1 kap. 1 § andra stycket).

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock lagen tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 januari 2014. I fråga om statsfartyg som ägs eller brukas av svenska staten vid tiden för ikraftträdandet ska dock lagen tillämpas från och med den 1 januari 2016 i syfte att möjliggöra ett successivt övertagande av tillsynsansvaret över de befintliga fartygen. För det fall staten anskaffar ett nytt fartyg efter den 1 januari 2014 ska lagen tillämpas direkt i fråga om det fartyget. Övervägandena finns i kapitel 10.

Bilaga

Myndigheter under Justitiedepartementet

Polismyndigheterna

Namn	Fartygstyp	Skepp/Båt	Användningsområde
	Stridsbåt 90H	Båt	Polisiära uppgifter
	Stridsbåt 90H	Båt	Polisiära uppgifter
	Stridsbåt 90E	Båt	Polisiära uppgifter
	Skerfe	Båt	Polisiära uppgifter
	Skerfe	Båt	Polisiära uppgifter
	Skerfe	Båt	Polisiära uppgifter
	RIB	Båt	Polisiära uppgifter
	RIB	Båt	Polisiära uppgifter
	RIB	Båt	Polisiära uppgifter
	RIB	Båt	Polisiära uppgifter
	Seastar	Båt	Polisiära uppgifter

Myndigheter under Försvarsdepartementet

Kustbevakningen

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
KBV 001	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
			övervakningsfartyg
KBV 002	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 003	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 010	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Sjöövervakning och miljö räddningstjänst
KBV 031	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 032	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 033	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 034	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 045	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Miljöräddningstjänst
KBV 046	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Miljöräddningstjänst
KBV 047	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Miljöräddningstjänst
KBV 048	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Miljöräddningstjänst
KBV 050	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Miljöräddningstjänst
KBV 051	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Miljöräddningstjänst
KBV 201	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 285	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 286	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 287	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 288	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 289	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
KBV 290	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 301	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 302	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 303	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 304	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 305	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 306	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 307	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 308	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 309	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 310	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 311	Övervakningsfartyg	Skepp	Sjöövervakning
KBV 866	Pråm	Skepp	Mellanlagring av upptagen olja
KBV 181	Kombinationsfartyg	Skepp	Sjöbevakning i yttre kustbanden samt viss oljebekämpningskapacitet
KBV 005	Miljöskyddsfartyg	Skepp	Sjöövervakning och miljöräddningstjänst
KBV 202	Kombinationsfartyg	Skepp	Kombinerar egenskaper från både miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg
KBV 590	Svävare	Svävare	Sjöövervakning
KBV 592	Svävare	Svävare	Sjöövervakning
KBV 594	Svävare	Svävare	Sjöövervakning
KBV 071	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 072	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 073	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 074	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden

KBV 075	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 076	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 077	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 078	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 079	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 080	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 081	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 082	Strandbekämpare	Båt	Oljebekämpning nära stranden
KBV 402	Mini Buster	Båt	Arbetsbåt
KBV 403	Mini Buster	Båt	Arbetsbåt
KBV 404	Mini Buster	Båt	Arbetsbåt
KBV 405	Capelli	Båt	Dykbåt
KBV 409	Anytec	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 410	Storebro	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 411	Bussjö 650	Båt	Arbetsbåt
KBV 412	Storebro	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 413	Storebro	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 414	Storebro	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 415	Flying flipper	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 419	Flying flipper	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 422	Rupert 26	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 423	Avon 5,4	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 424	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 427	RIB	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 428	Alusafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 429	Alusafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 430	Alusafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 431	Alusafe	Båt	Rädda personer ur vatten

KBV 432	Alusafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 434	Big Buster	Båt	Arbetsbåt
KBV 435	Hydrolift	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 436	Hydrolift	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 437	Hydrolift	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 438	Hydrolift	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 439	Hydrolift	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 440	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 441	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 443	Bussjö 650	Båt	Arbetsbåt
KBV 446	Targa	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 450	Cobra	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 452	Cobra	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 453	Cobra	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 454	Cobra	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 456	Norpower	Båt	Arbetsbåt
KBV 457	Norpower	Båt	Arbetsbåt
KBV 458	Schart Harding Kiss700	Båt	Livbåt
KBV 459	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 461	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 462	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 463	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 464	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 465	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 466	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 467	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 468	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 470	Bussjö	Båt	Arbetsbåt
KBV 471	Nynäs 625 SC	Båt	Arbetsbåt
KBV 472	Nynäs 625 SC	Båt	Arbetsbåt
KBV 473	Ring 10,5	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 474	MR 1250 Cabin	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 475	MR 1250 Cabin	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 476	MR 1250 Cabin	Båt	Sjötrafikövervakning

KBV 477	MR 1250 Cabin	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 478	Rupert 32	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 479	Cougar C12	Båt	Beredskapsbåt Nationella insatsstyrkan
KBV 480	Cougar C12	Båt	Beredskapsbåt Nationella insatsstyrkan
KBV 481	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 483	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 484	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 485	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 486	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 487	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 489	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 490	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 491	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 492	Norsafe	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 493	Alusafe 770	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 494	Alusafe 770	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 495	Alusafe 771	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 496	Alusafe 772	Båt	Rädda personer ur vatten
KBV 497	MP 1000	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 498	MP 1000	Båt	Sjötrafikövervakning
KBV 499	MP 1000	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 287	Bombard	Båt	Sjötrafikövervakning
Reservbåt KS Djurö	Avon Searider	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 286	Avon Searider 5,4	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 044	Avon Searider	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 181	Avon Searider 5,4	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 285	Avon Searider	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 289	Avon Searider	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 290	Avon Searider 5,4	Båt	Sjötrafikövervakning
Däcksbåt KBV 288	Avon Searider 5,4	Båt	Sjötrafikövervakning

Totalförsvarets forskningsinstitut

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
EIDERN	Hydronfonbojåbåt	Skepp	Forskning till sjöss inomskärs
BARBARA	Bogserbåt	Båt	Forskning till sjöss inomskärs
DECIBELLA	Targa 23	Båt	Försök med undervattensutrustning
PAUL	Stor Buster GR 1392	Båt	Diverse arbeten till sjöss
ÖRNVIK	Örnavik 540	Båt	Diverse arbeten till sjöss

Myndigheter under Socialdepartementet*Statens fastighetsverk*

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
ÅSA II	Nordstar 24 Patrol	Båt	Transport av personal och materiel

Myndigheter under Utbildningsdepartementet*Universiteten*

Göteborgs universitet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
R/V SKAGERAK		Skepp	Utbildning och forskning
R/V NEREUS		Skepp	Utbildning och forskning
R/V OSCAR VON		Båt	Utbildning och forskning

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
SYDOW			
LOPHELIA		Båt	Forskning
ALICE		Båt	Forskning
DORIS	Forskningsbåt	Båt	Forskning
	Örnvik	Båt	Forskning
CHRISTINE	Pollux	Båt	Forskning
	Buster	Båt	Forskning

Linnéuniversitetet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
M/S CALMARE NYCKEL	Skolfartyg	Skepp	Övningar för skolans studenter

Lunds universitet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
BAMSEN	Crescent 542 Bamse	Båt	Forskning och utbildning

Stockholms universitet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
LIMANDA	Nordsjö 38	Skepp	Forskning
R/V AURELIA	Forskningsfartyg	Skepp	Persontransport och forskning
SPRATTUS	Yxlö 801	Båt	Persontransport
LARUS	Stigfjord 37	Båt	Persontransport och forskning
PERCA	Yxlö 501	Båt	Dykning
SKIDBLADNER	Arronet 20 5 CS	Båt	Forskning

Umeå universitet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
R/V LOTTY	Forskningsfartyg	Skepp	Forskning, utbildning och marin miljöövervakning
NORRBYLAB 1	Uttern	Båt	Forskning, utbildning och marin miljöövervakning
GRÅSUGGAN	Fiskebåt	Båt	Forskning, utbildning och marin miljöövervakning

Uppsala universitet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
ASTACUS	Forskningsfartyg	Båt	Forskning

Myndigheter under Landsbyggsdepartementet

Skogsstyrelsen

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
A061144	Persson 520 DI	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A063235	Nynäs 625C	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A064924	Laxen	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A064925	Laxen	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A080080	Bella 572 C	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
			vid vattendrag
A060734	Buster	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A060735	Grisslan	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A061145	Tillsynsbåt	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag
A064841	Nordanvind	Båt	Inventering/besiktning av skogsbestånd på öar eller vid vattendrag

Sveriges Lantbruksuniversitet

Namn	Fartygstyp	Skepp/Båt	Användningsområde
	Örnvik	Båt	Transporter av personal och materiel
PUMBA	Nynäs	Båt	Provfiske och provtagning
	Rönnqvist 550	Båt	Provfiske och provtagning
	Örnvik 530	Båt	Provfiske och provtagning
	Örnen 540	Båt	Provfiske och provtagning
	Crescent Panda	Båt	Provfiske och provtagning
	Persson 520	Båt	Provfiske och provtagning
	Askeladden 5000	Båt	Provfiske och provtagning
	Örnvik 540	Båt	Provfiske och provtagning
KLABBEN	Aluminiumbåt	Båt	Provfiske och provtagning
	Örnvik 540	Båt	Provfiske och provtagning
	Örnvik 540	Båt	Provfiske och provtagning
ASTERIX	Stigfjord 40	Båt	Forskning
HÅLABBEN	Arbetsbåt	Båt	Forskning
	Båtskår 690	Båt	Provfiske

Namn	Fartygstyp	Skepp/Båt	Användningsområde
	Scanner 660	Båt	Kustprovfisken
	Båtskår 550	Båt	Sötvattenskustprovfisken
	Nordanvind	Båt	Kustprovfisken
	Snäckan	Båt	Sötvattenskustprovfisken
	Stålnacke båt	Båt	Skötsel av smoltfälla
	Älvutter	Båt	Provtagning i älv
	Gummibåt	Båt	Forsränning
	Örnvik	Båt	Kustprovfisken i Bottenhavskusten

Myndigheter under Miljödepartementet

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
SEA TERRIER	Sea Terrier	Båt	Kustnära provtagning och mätuppdrag
SENSORITA	Hapé Metalworks	Båt	Kustnära provtagning och mätuppdrag

Havs- och vattenmyndigheten

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
U/F ARGOS	Forskningsfartyg	Skepp	Forskning
U/F MIMER	Forskningsfartyg	Skepp	Forskning

Myndigheter under Näringsdepartementet

Trafikverket

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
ADA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
MAJ	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
BEDA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
GERD	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
GÖTA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
LINA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
NINA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
NORA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
SVEA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
TORA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VIVI	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
ANNIE	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
DAGNY	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
FREJA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
FRIDA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
FRÖJA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
GULLI	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
HYMER	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
KARIN	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
KARNA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
LINDA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
LINEA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
MALIN	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
MARIA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
MARIE	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
PLUTO	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
SANNA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
SEDNA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VENUS	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
YXLAN	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
ASPÖ II	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
AURORA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
BOLMIA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
ELVIRA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
ULRIKA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
ARNLJOT	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
ASPÖ III	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
BODILLA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
BYÄLVAN	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
GULLMAJ	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
JUPITER	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
KARNA II	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
PAULINA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
CASTELLA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
FREDRIKA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
KORNELIA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
LEEFLORA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
NORDÖ III	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
SVANHILD	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
THERESIA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VERONICA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VINÖSUND	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
FRAGANCIA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
GULLBRITT	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VAXHOLMEN	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
KAJSA-STINA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
SKIDBLADNER	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VV PONTON 100	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
CAROLINA NORD	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
CAROLINA AF ARNÖ	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
HELENA ELISABETH	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
CHRISTINA BRAHE	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
SAGA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
EBBA BRAHE	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
EMBLA	Vägfärja	Skepp	Bil- och persontransport
VINTERGATAN	Svävare	Svävare	Persontransport
M:ME TINGLEY	Passagerarbåt	Skepp	Persontransport

Sjöfartsverket

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
TJB 470	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
TJB 645	Lotsbåt	Båt	Lotsning
RESCUE 940	Räddningsfartyg	Båt	Sjöräddning
RESQUE 960	Räddningsfartyg	Skepp	Sjöräddning
PILOT 114 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 115 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 211 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 212 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 213 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 480 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 717 SE	Lotsbåt	Båt	Lotsning
PILOT 725 SE	Lotsbåt	Båt	Lotsning
PILOT 726 SE	Lotsbåt	Båt	Lotsning
PILOT 727 SE	Lotsbåt	Båt	Lotsning
PILOT 728 SE	Lotsbåt	Båt	Lotsning
PILOT 747 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 748 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 749 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
JOHAN MÅNSSON	Sjömätningsfartyg	Skepp	Sjökartläggning
JACOB HÄGG	Sjömätningsfartyg	Skepp	Sjökartläggning
ALE	Isbrytare	Skepp	Isbrytning
ATLE	Isbrytare	Skepp	Isbrytning
FREJ	Isbrytare	Skepp	Isbrytning
YMER	Isbrytare	Skepp	Isbrytning
PILOT 030 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 145 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 354 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 358 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 462 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 529 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 556 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 559 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 571 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 732 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 750 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 751 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 752 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 753 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
FÄRJAN	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
PILOT 759 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 760 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 116 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 117 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 118 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 119 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 120 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 757 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
ÄLVBJÖRN	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
PILOT 031 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
ARKÖ	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
GINA	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
POLHEM	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
SEKTOR	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
TJB 932	Räddningsbåt	Båt	Sjöräddning
BALTICA	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
CANDELA	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
KLIPPEN	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
PÅLKРАН	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
FYRBJÖRN	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
SCANDICA	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
ANDERS BURE	Sjömättningsfartyg	Skepp	Sjökartläggning
PILOT 111 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 112 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 113 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 729 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 735 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 736 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 737 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 738 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 739 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 740 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 741 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 742 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 743 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 744 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 745 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 746 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 754 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 755 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 756 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 761 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
PILOT 771 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 772 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 773 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 774 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 775 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 776 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 777 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 778 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 779 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 790 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 791 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 792 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 793 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
PILOT 794 SE	Lotsbåt	Skepp	Lotsning
FYRBYGGAREN	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
PETTER GEDDA	Sjömåtningsfartyg	Båt	Sjökartläggning
POLSTJÄRNAN IV	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
VILHELM HANSEN	Arbetsfartyg	Skepp	Utför tjänster till sjöss
ODEN	Isbrytare	Skepp	Isbrytning och sjökartläggning
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Yxelö	Båt	Arbetsbåt
	Promek, Prowork 870 J	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 625	Båt	Arbetsbåt
	Träeka	Båt	Arbetsbåt
	Weedo 17	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs	Båt	Arbetsbåt
	Motorbåt typ 20/Muskö	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 910	Båt	Arbetsbåt

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
	Rescue 911	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 913	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 934	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 935	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 936	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 937	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 938	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 960	Båt	Arbetsbåt
	Tjb 161	Båt	Arbetsbåt
	Tjb 470	Båt	Arbetsbåt
	Tjb 646	Båt	Arbetsbåt
	Tjb 964	Båt	Arbetsbåt
	Okänt	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Rescue 914	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Nynäs 510	Båt	Arbetsbåt
	Rupert	Båt	Arbetsbåt
	Karlberg	Båt	Arbetsbåt
	Mare	Båt	Arbetsbåt
	Yxlö	Båt	Arbetsbåt
	Brosön	Båt	Arbetsbåt

Sveriges geologiska undersökning

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
S/V OCEAN SURVEYOR	Undersökningsfartyg	Skepp	Geologisk kartering
UGGLAN	Undersökningsmotorbåt	Båt	Geologisk kartering

Myndigheter under Kulturdepartementet

Riksantikvarieämbetet

Namn	Fartygstyp	Skepp/Båt	Användningsområde
FLINK	Bogserbåt	Skepp	Transport av personer och gods
	Seamaster 6000	Båt	Transport av personer och gods
	Aluminiumbåt	Båt	Transport av personer och gods

Naturhistoriska riksmuseet

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
	Master 540	Båt	Sälfforskning och inventering

Statens maritima museer

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
T38	Motortorpedbåt	Skepp	Visningar och evenemang
M20 SKULD	Minsvepare	Skepp	Visningar
YSTAD	Robotbåt	Skepp	Visningar
MOLLY	Arbetsbåt	Båt	Bogsering, följbåt, hantering av bryggor och bojar
	RIB	Båt	Bogsering, följbåt, hantering av bryggor och bojar
MANNE	Arbetsbåt	Båt	Bogsering, följbåt, hantering av bryggor och bojar
AURORA	Replika ångslupen	Båt	Visningar
MINIMUM	Segelbåt	Båt	Visningar
LINA	Barkskepp	Båt	Visningar
BISKOPEN	Barkskepp	Båt	Visningar
ANDEN	Barkskepp	Båt	Visningar

Namn	Fartygstyp	Skepp/ Båt	Användningsområde
EJDERN	Barkskepp	Båt	Visningar
TÖSEN	Barkskepp	Båt	Visningar
FALKEN	Barkskepp	Båt	Visningar
DEN HVITE	Barkskepp	Båt	Visningar
ÖRNEN	Barkskepp	Båt	Visningar
TÄRNAN	Barkskepp	Båt	Visningar
BISKOPINNAN	Barkskepp	Båt	Visningar

Departementsserien 2013

Kronologisk förteckning

1. På vägen till en grönare framtid – utmaningar och möjligheter.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
2. Delaktighet i framtiden – utmaningar för jämställdhet, demokrati och integration.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
3. Framtida utmaningar för sammanhållning och rättvisa.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
4. Fysioterapeut
– ny skyddad yrkestitel för sjukgymnaster. S.
5. Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen. A.
6. Utbildningar för nyanlända elever. Mottagande och skolgång. U.
7. Om katastrofmedicin som en del av svenska insatser utomlands m.m. S.
8. Framtidens välfärd och den åldrande befolkningen.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
9. Lätt byte. Enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster. N.
10. Domstolsdatalag. Ju.
11. Ändringar i bestämmelser om straff och administrativa sanktioner vid fiske. L.
12. Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn. UD.
13. Regionalt utvecklingsansvar i Västernorrlands län och Norrbottens län. S.
14. Regionalt utvecklingsansvar i Örebro län och Gävleborgs län. S.
15. Gemensamt konsumentskydd i EU. Ju.
16. Prospektansvar. Fi.
17. Straffavgift vid bristande kreditprövning. Ju.
18. Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden. Ju.
19. Svenska framtidsutmaningar
slutrapport från regeringens Framtidskommission. SB.
20. Vissa lagförslag med anledning av treparts-samtalen. A.
21. Lagvalsregler på obligationsrättens område
– Rom I- och Rom II-förordningarna. Ju.
22. Behandlingen av personuppgifter vid Statens kriminaltekniska laboratorium. Ju.
23. Tid för undervisning
– lärares arbete med skriftliga individuella utvecklingsplaner. U.
24. Ersättning för polisbevakning. Ju.
25. Skriftlig bekräftelse av vissa telefonavtal. Ju.
26. Viss kreditgivning till konsumenter. Fi.
27. Ett teknikberoende skydd för den enskildes integritet vid kreditupplysning. Ju.
28. Straffansvar för eftersupning
– om användning av alkohol och andra berusande medel efter färd. Ju.
29. Märkning av textilprodukter. Ju.
30. Skyndsamhetskrav och tidsfrister i ärenden med unga misstänkta och unga målsägande. Ju.
31. Allmänhetens insyn i partiers och valkandidaters finansiering. Ju.
32. Genomförande av det ändrade direktivet om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning. Ju.
33. Vägval i en globaliserad värld. Fö.
34. Den nya polisorganisationen – kompletterande författningsändringar. Ju.
35. Vägval för premiepensionen. Fi.
36. Förändrade åldersgränser och ökad flexibilitet i föräldraförsäkringen. S.
37. Ett uppföljningssystem för jämställdhetspolitiken. U.
38. Ränteskillnadsersättning m.m. vid bolån. Ju.
39. Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om sprängämnesprekursorer. Fö.
40. En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området. +Lättläst + Daisy. S.
41. Mellanchefsstrukturen i domstol och nya befordrade domaranställningar utan chefskap m.m. Ju.
42. Utbetalning av barnbidrag och flerbarnstillägg. S.
43. Olovlig hantering av avkodningsutrustning. Ku.
44. Lag om resenärers rättigheter
– kompletterande bestämmelser. Ju.
45. Finansiell stabilitetspolitik
– ett nytt politikområde under utveckling. Fi.

46. Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet. S.
47. Skydd av personuppgifter för hotade och förföljda personer. Ju.
48. Informationsutbyte för bekämpning av allvarlig brottslighet
– genomförande av samarbetsavtal med Förenta staterna. Ju.
49. Högskolestiftelser
– en ny verksamhetsform för ökad handlingsfrihet. U.
50. Tid för undervisning
– lärares arbete med åtgärdsprogram. U.
51. En översyn av läkemedelslagen. S.
52. Den nationella organisationen för Horisont 2020. U.
53. Gymnasieingenjörutbildning
– Vidareutbildning i form av ett fjärde tekniskt år i gymnasieskolan. U.
54. Kommunal medfinansiering av forskningsinfrastruktur inom Eric-konsortier. Fi.
55. Skärpt straff för mord. Ju.
56. Sweden's sixth national report under the Convention on Nuclear Safety
Swedish implementation of the obligations of the Convention. M.
57. Åtgärder mot missbruk av reglerna för arbetskraftsinvandring. Ju.
58. Informationsförfaranden i samband med organtransplantationer. S.
59. Åtgärder inom aktivitetsstödet m.m. A.
60. Tillsyn över civila statsfartyg. N.

Departementsserien 2013

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

- På vägen till en grönare framtid – utmaningar och möjligheter.
Delutredning från Framtidskommissionen. [1]
- Delaktighet i framtiden – utmaningar för jämställdhet, demokrati och integration.
Delutredning från Framtidskommissionen. [2]
- Framtida utmaningar för sammanhållning och rättvisa.
Delutredning från Framtidskommissionen. [3]
- Framtidens välfärd och den åldrande befolkningen.
Delutredning från Framtidskommissionen. [8]
- Svenska framtidsutmaningar
slutrapport från regeringens Framtidskommission. [19]

Justitiedepartementet

- Domstolsdatalog. [10]
- Gemensamt konsumentskydd i EU. [15]
- Straffavgift vid bristande kreditprövning. [17]
- Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden. [18]
- Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna. [21]
- Behandlingen av personuppgifter vid Statens kriminaltekniska laboratorium. [22]
- Ersättning för polisbevakning. [24]
- Skriftlig bekräftelse av vissa telefonavtal. [25]
- Ett teknikberoende skydd för den enskildes integritet vid kreditupplysning. [27]
- Straffansvar för eftersupning – om användning av alkohol och andra berusande medel efter färd. [28]
- Märkning av textilprodukter. [29]
- Skyndsamhetskrav och tidsfrister i ärenden med unga misstänkta och unga målsägande. [30]
- Allmänhetens insyn i partiers och valkandidaters finansiering. [31]

- Genomförande av det ändrade direktivet om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning. [32]
- Den nya polisorganisationen – kompletterande författningsändringar. [34]
- Ränteskillnadsersättning m.m. vid bolån. [38]
- Mellanchefsstrukturen i domstol och nya beförade domaranställningar utan chefskap m.m. [41]
- Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser. [44]
- Skydd av personuppgifter för hotade och förföljda personer. [47]
- Informationsutbyte för bekämpning av allvarlig brottslighet – genomförande av samarbetsavtal med Förenta staterna. [48]
- Skärpt straff för mord. [55]
- Åtgärder mot missbruk av reglerna för arbetskraftsinvandring. [57]

Utrikesdepartementet

- Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn. [12]

Försvarsdepartementet

- Vägval i en globaliserad värld. [33]
- Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om sprängämnesprekursorer. [39]

Socialdepartementet

- Fysioterapeut – ny skyddad yrkestitel för sjukgymnaster. [4]
- Om katastrofmedicin som en del av svenska insatser utomlands m.m. [7]
- Regionalt utvecklingsansvar i Västernorrlands län och Norrbottens län. [13]
- Regionalt utvecklingsansvar i Örebro län och Gävleborgs län. [14]
- Förändrade åldersgränser och ökad flexibilitet i föräldraförsäkringen. [36]

En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området. [40]

Utbetalning av barnbidrag och flerbarnstillägg. [42]

Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet. [46]

En översyn av läkemedelslagen. [51]

Informationsförfaranden i samband med organtransplantationer. [58]

Finansdepartementet

Prospektansvar. [16]

Viss kreditgivning till konsumenter. [26]

Vägval för premiepensionen. [35]

Finansiell stabilitetspolitik

– ett nytt politikområde under utveckling. [45]

Kommunal medfinansiering av forskningsinfrastruktur inom Eric-konsortier. [54]

Utbildningsdepartementet

Utbildningar för nyanlända elever. Mottagande och skolgång. [6]

Tid för undervisning

– lärares arbete med skriftliga individuella utvecklingsplaner. [23]

Ett uppföljningssystem för jämställdhetspolitiken. [37]

Högskolestiftelser

– en ny verksamhetsform för ökad handlingsfrihet. [49]

Tid för undervisning

– lärares arbete med åtgärdsprogram. [50]

Den nationella organisationen för Horisont 2020. [52]

Gymnasieingenjörsutbildning

– Vidareutbildning i form av ett fjärde tekniskt år i gymnasieskolan. [53]

Landsbygdsdepartementet

Ändringar i bestämmelser om straff och administrativa sanktioner vid fiske. [11]

Miljödepartementet

Sweden's sixth national report under the Convention on Nuclear Safety
Swedish implementation of the obligations of the Convention. [56]

Näringsdepartementet

Lätt byte. Enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster. [9]

Tillsyn över civila statsfartyg. [60]

Kulturdepartementet

Olovlig hantering av avkodningsutrustning. [43]

Arbetsmarknadsdepartementet

Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen. [5]

Vissa lagförslag med anledning av trepartssamtalen. [20]

Åtgärder inom aktivitetsstödet m.m. [59]