Innehåll

1 Promemorians huvudsakliga innehåll 9

2 Lag- och förordningsförslag 11

2.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49) 11

2.2 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) 24

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg 31

2.4 Förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg 39

2.5 Förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg 41

2.6 Förslag till förordning om lastning och lossning av bulkfartyg 49

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän 50

2.8 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) 55

3 Direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap med ändringsdirektiv 2001/105/EG ... 59

3.1 Direktivens innehåll ... 59

3.2 Förslag till genomförande av ändringdirektivet 2001/105/EG ... 60

4 Direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll med ändringsdirektiv 2001/106/EG ... 65

4.1 Direktivens innehåll ... 65

4.2 Förslag till genomförande av ändringsdirektivet om hamnstatskontroll ... 68
4.2.1 Obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg ... 68
4.2.2 Särskilda bestämmelser om uppgiftsskyldighet ... 70
4.2.3 Förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn m.m. ... 71
4.2.4 Förbud för fartyg att lämna hamn ... 77
4.2.5 Betalning för kvarhållande m.m. ... 79
4.2.6 Straffbestämmelser ... 81

5 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 ... 83

5.1 Inledning ... 83

5.2 Förordningens bakgrund och innehåll ... 84

5.3 Förslag till bestämmelser med anledning av förordningen om dubbelskrov ... 88
5.3.1 Förbud för hamnar ... 88
5.3.2 Särskilda bestämmelser vid force majeure ... 88

5.3.3 Straffbestämmelser....90

6 Direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg....93

6.1 Direktivets innehåll....93

6.2 Förslag till genomförande av bulkdirektivet....95
6.2.1 Ny lag om lastning och lossning av bulkfartyg....95
6.2.2 Lagens tillämpningsområde....96
6.2.3 Definitioner....96
6.2.4 Tillsyn....97
6.2.5 Bulkfartygens respektive terminalernas lämplighet....98
6.2.6 Terminaloperatörens ansvar....99
6.2.7 Befälhavarens ansvar....101
6.2.8 Terminalrepresentantens ansvar....102
6.2.9 Förfarandet i samband med lastning och lossning....103
6.2.10 Skador i samband med lastning eller lossning....104
6.2.11 Avgångsförbud....106
6.2.12 Påföljder vid brott mot lagens bestämmelser....107

7 Direktivet 2002/6/EG om rapporteringsformaliteter....109

7.1 Direktivets innehåll....109

7.2 Genomförande av direktivet....109

8 Direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden med ändringsdirektiv 2000/34/EG....111

8.1 Inledning....111

8.2 Direktivens innehåll....111

8.3 Förslag till genomförande av ändringsdirektivet om arbetstidens förläggning....114

8.3.1 Vilotidsbestämmelser för arbetstagare på fiskefartyg samt kompletterande bestämmelser för sjömän ... 114
8.3.2 Straffsanktioner ... 119
8.3.3 Tillsyn ... 120
8.3.4 Läkarundersökningar för fiskare ... 121
8.3.5 Övrigt ... 122

9 Undantag från vilotidsreglerna för personer som inte är anställda ... 125

10 Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning ... 129

10.1 Bakgrund ... 129

10.2 Gällande rätt ... 130

10.3 Förslag ... 132
10.3.1 Krigsrisk, smittorisk m.m. ... 132
10.3.2 Annan allvarlig fara för de ombordvarande ... 135

11 Straff vid brister i ett fartygs konstruktion och utrustning ... 137

12 Kostnader och andra konsekvenser ... 141

13 Ikraftträdande ... 146

Bilaga 1 Rådets direktiv 94/57/EG ... 147

Bilaga 2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG ... 155

Bilaga 3 Rådets direktiv 95/21/EG ... 163

Bilaga 4 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG 171

Bilaga 5 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 187

Bilaga 6 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG 193

Bilaga 7 Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG 205

Bilaga 8 Rådets direktiv 93/104/EG 217

Bilaga 9 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG 225

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag till genomförande av fyra EG-direktiv på sjöfartsområdet, nämligen direktivet 2000/34/EG om ändring i det s.k. arbetstidsdirektivet, det nya direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg, direktivet 2001/105/EG om ändring i direktivet om klassificeringssällskap och direktivet 2001/106/EG om ändring i det s.k. hamnstatskontrolldirektivet. Dessutom föreslås vissa bestämmelser med anledning av EG-förordningen 417/2002 om krav på dubbelskrov för oljetankfartyg. Förslag lämnas till ändringar i såväl lagar som förordningar.

Utöver genomförandet av dessa EG-rättsakter innehåller promemorian förslag till bestämmelser dels om undantag från vilotidsbestämmelser för personer ombord som inte är anställda och dels om möjligheter för sjömän att i vissa situationer frånträda sin befattning utan att behöva säga upp anställningsavtalet, bl.a. om fartyget är på väg in i en krigszon. Det föreslås även en ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg som rör straffsanktionering vid brister i ett fartygs utrustning.

2 Lag- och förordningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs[1] i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)

dels att 1 kap. 6 §, 3 kap. 8 §, 10 kap. 9 och 20 §§, 11 kap. 1 a–c och 2 §§ samt 12 kap. 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas fyra nya paragrafer, 1 kap. 3 a §, 10 kap. 12 b § samt 11 kap. 1 e och 7 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	3 a §
	Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts av Europeiska gemenskapernas

[1] Jfr. rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 319, 12.12.1994, s. 20, Celex 31994L0057), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG (EGT L 19, 22.1.2002, s. 9 Celex 32001L0105), och rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG (EGT L 19, 22.1.2002, s. 17 ,Celex 32001L0106).

kommission i enlighet med rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed[2], *senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG*[3] .

En organisation enligt denna lag kan vara såväl ett klassificeringssällskap som annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.

6 §[4]

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer

1. *får uppdra åt vissa organisationer* att utfärda och förnya certifikat, *om särskilt avtal om detta har träffats mellan staten och organisationen,*

2. *fastställa vilka krav som en sådan organisation skall uppfylla, och*

3. skall tillkännage med vilka organisationer som avtal har

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *får*

1. *till Europeiska gemenskapernas kommission överlämna en begäran om att en organisation skall erkännas för* att utfärda och förnya certifikat, och

2. *genom avtal uppdra åt en sådan erkänd organisationen att utfärda och förnya certifikat.*

---

[2] EGT L 319, 12.12.1994, s. 20 (Celex 31994L0057).
[3] EGT L 19, 22.1.2002, s. 9 (Celex 32001L0105).
[4] Senaste lydelse 1996:994.

träffats.

I särskilda fall får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer uppdra åt någon annan organisation än de som avses i första stycket att utfärda och förnya certifikat under förutsättning att kvaliteten på organisationens verksamhet är sådan att fartygssäkerhetskraven upprätthålls.

Ett avtal som avses i första stycket 2 får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning skall vara förenlig med vad som anges i detta avseende i direktiv 94/57/EG.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat *som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning* skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Sjöfartsverket.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får *uppdra åt annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt* föreskriva eller för särskilda fall besluta att *sådana* certifikat skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Sjöfartsverket.

3 kap.

8 §[5]

Har minsta tillåtna fribord fastställts av en *sådan* organisation *som anges i 1 kap. 6 §*, skall fastställelsen ha samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

Har minsta tillåtna fribord fastställts av en *erkänd* organisation skall fastställelsen ha samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

[5] Senaste lydelse 1996:994.

10 kap.

9 §[6]

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. I fråga om *tillsyn av* sådana utländska fartyg som omfattas av regleringen i 9 a–e §§ får *dock* tillsyn ske genom inspektion endast om det behövs av någon särskild anledning. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.	Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion *eller med stöd av 9 a–e §§*. I fråga om sådana utländska fartyg som omfattas av regleringen i 9 a–e §§ får tillsyn ske genom inspektion endast om det behövs av någon särskild anledning. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock föreskriva om undantag från denna begränsning under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg*[7]*, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG*[8]*,*

[6] Senaste lydelse 2001:875.
[7] EGT L 157, 7.7.1995, s. 1 (Celex 31995L0021).
[8] EGT L 19, 22.1.2002, s. 17 (Celex 32001L0106).

	eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.
På framställning av en myndighet i en främmande stat får *dock* Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.	På framställning av en myndighet i en främmande stat får Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.
	12 b §
	Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.
20 §[9]	
Har tillsyn i form av besiktning eller inspektion för att bibehålla, utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning gjorts av en *sådan*	Har tillsyn i form av besiktning eller inspektion för att bibehålla, utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning gjorts av en *erkänd*

[9] Senaste lydelse 1996:994.

organisation *som anges i 1 kap. 6 §*, har denna tillsyn samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

organisation, har denna tillsyn samma giltighet som om den gjorts av Sjöfartsverket.

11 kap.

1 a §[10]

Ett fartygs resa skall förbjudas,

1. om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller

2. om fartyget saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Förbudet får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen och det inte finns andra brister som medför att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Upphävs förbudet på denna grund gäller vad som

Ett fartygs resa skall förbjudas,

1. om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, eller

2. om fartyget saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller

3. om fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande VDR-system som det enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall vara utrustat med.

Ett förbud enligt första stycket 1 eller 2 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen och det inte finns andra brister som medför att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Upphävs förbudet på

[10] Senaste lydelse 2001:875.

sägs i 1 c §.

denna grund gäller vad som sägs i *föreskrifter som har meddelats med stöd av* 1 c §.

Om bristen enligt första stycket 3 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen skall vara åtgärdad inom högst 30 dagar. Om föreläggandet inte följs gäller vad som sägs i föreskrifter som meddelats med stöd av 1 c §.

1 b §[11]

Ett förbud mot fartygs resa enligt 1 *och* 1 a §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Ett förbud mot fartygs resa enligt 1 *eller* 1 a § skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen *eller kvarhållandet* som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

[11] Senaste lydelse 2001:875.

1 c §[12]

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,

2. ett förbud mot fartygets resa hävts av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom EES för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten *har* för den myndighet som förbjudit fartygets resa visat att bristen avhjälpts.

Tillsynsmyndigheten får trots bestämmelserna i denna paragraf tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om att fartyg *under vissa förhållanden* skall förbjudas att anlöpa svensk hamn *som följer av ett direktiv som antagits inom den Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.*

[12] Senaste lydelse 2001:875.

3. för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

1 e §

Tillsynsmyndigheten får, trots vad som föreskrivits i bestämmelser som meddelats med stöd av 1 c §, tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

2 §[13]

Ett beslut enligt 1, 1 a, *1 c* eller 1 d § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1, 1 a eller 1 d § meddelas av Sjöfartsverket eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. *Detsamma gäller beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 c §.*

I de fall en inledande kontroll eller en inledande

I de fall en inledande kontroll eller en inledande

[13] Senaste lydelse 2001:875.

besiktning, som skall ske innan ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § sätts i trafik, föranleder ett reseförbud enligt 1 § eller förbud mot användning i reguljär trafik enligt 1 d §, skall ett sådant beslut fattas inom en månad *efter* den inledande besiktningen.

Beslutet skall innehålla uppgifter om skälen för förbudet *och* om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

besiktning, som skall ske innan ett fartyg som avses i 10 kap. 9 a § sätts i trafik, föranleder ett reseförbud enligt 1 § eller förbud mot användning i reguljär trafik enligt 1 d §, skall ett sådant beslut fattas inom en månad *från* den inledande besiktningen.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 1 c §, får den myndighet som fattat det beslutet även förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget.

Ett beslut enligt första eller tredje stycket skall innehålla uppgifter om skälen för förbudet. *Ett beslut enligt första stycket skall även innehålla uppgifter* om de åtgärder som skall vidtas för rättelse.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

12 kap.

1 §[14]

Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 2 eller 4 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud som meddelats enligt 11 kap. 1, 1 a, *1 c* eller 1 d § mot	2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud som meddelats enligt 11 kap. 1, 1 a eller 1 d §, *eller enligt en föreskrift som meddelats med stöd av 1 c §* mot
a) ett fartygs resa,	a) ett fartygs resa,
b) användning av en anordning för arbetet eller arbetsredskap eller annat som nämns i tredje eller fjärde stycket av 1 §,	b) användning av en anordning för arbetet eller arbetsredskap eller annat som nämns i tredje eller fjärde stycket av 1 §,
c) tillträde till hamn eller	c) tillträde till hamn eller
d) användning av ett fartyg i reguljär trafik,	d) användning av ett fartyg i reguljär trafik,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande som har meddelats med stöd av 11 kap. 5 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket 2 eller 3 är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

2 §[15]

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift

[14] Senaste lydelse 2001:875.
[15] Senaste lydelse 1998:959.

med stöd av 1 kap. 7 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

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

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

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

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

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

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

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har	8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har

meddelats med stöd av lagen, *och*	meddelats med stöd av lagen,
9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när han är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift.	9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när han är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift, *och*
	10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 10 kap. 12 b §.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

2.2 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594)

Härigenom föreskrivs[16] i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (1988:594)

dels att 3 kap. 1 § skall upphöra att gälla,

dels 1 kap. 4 och 5 §§ samt 7 kap. 6, 7 och 10 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i förordningen skall införas tre nya paragrafer, 1 kap. 4 a § samt 8 kap. 3 och 4 §§.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	4 §[17]
De organisationer som avses i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) *skall uppfylla de krav som anges i artikel 4 och 15 i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.*	*Sjöfartsverket bemyndigas att utföra de uppgifter* som avses i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49).

[16] Jfr. rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 319, 12.12.1994, s. 20, Celex 31994L0057), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG (EGT L 19, 22.1.2002, s. 9 Celex 32001L0105), och rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG (EGT L 19, 22.1.2002, s. 17 ,Celex 32001L0106).

[17] Senaste lydelse 2001:1294.

Sjöfartsverket får träffa avtal med och uppdra åt en organisation som avses i första stycket att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg.

De organisationer för vilka erkännande begärs skall uppfylla de kriterier som anges i bilagan till rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed[18], senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG[19]. Bevis för detta och ett åtagande från organisationen om att bestämmelserna i artikel 15.2, 15.4 och 15.5 i samma direktiv kommer att följas, skall överlämnas till Europeiska gemenskapernas kommission tillsammans med begäran om erkännande av organisationen. Avser begäran ett sådant begränsat erkännande som avses i artikel 4.2 i direktivet krävs dock inte något bevis om att kriterierna som anges i punkterna 2 och 3 i avsnitt A i bilagan till direktivet är uppfyllda.

Sjöfartsverket skall i verkets författningssamling tillkännage med vilka organisationer som

Sjöfartsverket skall i verkets författningssamling tillkännage med vilka organisationer som

[18] EGT L 319, 12.12.1994, s. 20 (Celex 31994L0057).
[19] EGT L 19, 22.1.2002, s. 9 (Celex 32001L0105).

avtal har träffats. *Meddelande om detta skall även lämnas till Europeiska gemenskapernas kommission och till medlemsstaterna i Europeiska unionen i enlighet med vad som anges i artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG.* Sjöfartsverket skall utöva den tillsyn som anges i artikel 11 och vidta de åtgärder som avses i artikel 12.*1b och 12.2.* i *rådets* direktiv 94/57/EG.

avtal har träffats *och upplysa kommissionen om det fullständiga innehållet i avtalen. Om en organisations befogenheter återkallas skall Sjöfartsverket utan dröjsmål underrätta kommissionen och övriga medlemsstater i gemenskapen om detta.* Sjöfartsverket skall *även* utöva den tillsyn som anges i artikel 11 och vidta de åtgärder som avses i artikel 12 i direktiv 94/57/EG.

4 a §
Sjöfartsverket får vägra att träffa ett sådant avtal som avses i 1 kap. 6 § 2 fartygssäkerhetslagen (1988:49) endast om det finns klara och objektiva skäl. Detta gäller under förutsättning att bestämmelserna i artiklarna 5.3, 6 och 11 i direktiv 94/57/EG kan efterlevas.

5 §[20]

Föreskrifter eller beslut som avses i 1 kap. 6 § *tredje stycket* fartygssäkerhetslagen (1988:49) *får meddelas av Sjöfartsverket*.

Ett sådant avtal som avses i 1 kap. 6 § *2* fartygssäkerhetslagen (1988:49) *skall uppfylla de krav och innehålla de uppgifter som följer av artiklarna 6.2 och 6.3 i direktiv 94/57/EG. Avtalet skall även*

[20] Senaste lydelse 1997:51.

innehålla bestämmelser om återkallande av det uppdrag som lämnas till organisationen, och om de övriga skyldigheter som åligger organisationen enligt direktivet.

7 kap.

6 §[21]

Olika tillsynsförrättningar beträffande samma fartyg skall om möjligt ske samtidigt. Förrättningarna bör samordnas med undersökning som görs av en sådan organisation som *anges i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49).*

Olika tillsynsförrättningar beträffande samma fartyg skall om möjligt ske samtidigt. Förrättningarna bör samordnas med *sådan* undersökning som görs av en *erkänd* organisation.

7 §[22]

Upphör ett fartyg att inneha klass i en sådan organisation *som anges i 1 kap 6 § första eller andra stycket fartygssäkerhetslagen (1988:49)*, skall redaren genast anmäla detta till Sjöfartsverket. Om fartyget är utomlands, kan en sådan anmälan lämnas även till en svensk utlandsmyndighet i den hamn som fartyget beräknas komma att anlöpa närmast.

Upphör ett fartyg att inneha klass i en *erkänd* organisation skall redaren genast anmäla detta till Sjöfartsverket. Om fartyget är utomlands, kan en sådan anmälan lämnas även till en svensk utlandsmyndighet i den hamn som fartyget beräknas komma att anlöpa närmast.

[21] Senaste lydelse 1996:996.
[22] Senaste lydelse 1997:51.

Redaren skall genast anmäla till Sjöfartsverket om rederiets organisation eller ledning ändras, om inte ändringen är utan betydelse för rederiets godkända säkerhetsorganisation. En sådan anmälan skall även göras om rederiet övertar redarfunktionerna för ett fartyg eller om dess fartyg övergår till ett annat rederi.

10 §[23]

Sjöfartsverket får träffa avtal om tillsyn av svenska fartyg med en sådan organisation som avses i 1 kap. 4 § första stycket.	*Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 10 kap. 9 § första stycket fartygssäkerhetslagen (1988:49).*

8 kap.

3 §

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget lämnar hamnen i strid med ett förbud som meddelats med stöd av 11 kap. 1 eller 1 a § fartygssäkerhetslagen (1988:49),

2. fartyget av tillsynsmyndigheten tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,

3. ett förbud mot fartygets resa har hävts av tillsynsmyndigheten enligt 11 kap. 1 a § andra stycket fartygssäkerhetslagen för att förhindra över-

[23] Senaste lydelse 1997:51.

beläggning i inspektionshamnen,

4. fartyget har ålagts att åtgärda en brist i enlighet med 11 kap. 1 a § tredje stycket fartygssäkerhetslagen men inte följt föreläggandet.

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

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

4 §

Ett gastankfartyg, kemikalietankfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg och passagerarfartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn

1. om fartyget är registrerat i en stat som står upptagen i den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och fartyget har kvarhållits mer

än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris MOU, eller

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

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

Förbudet skall bestå till dess att den myndighet som utfärdat förbudet häver detsamma i enlighet med det förfarande som anges i avsnitt B i bilaga XII till rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg[24]*, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG*[25]*.*

Denna förordning träder i kraft den 21 juli 2003.

[24] EGT L 157, 7.7.1995, s. 1 (Celex 31995L0021).
[25] EGT L 19, 22.1. 2002, s. 17 (Celex 32001L0106).

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

Härigenom föreskrivs[26] i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg[27]

dels att 6 kap. 3 §, 7 kap. 6 a , 7 a, 8 §§ samt 10 kap. 3, 4 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 7 kap. 6 c och 12 §§, med följande lydelse.

6 kap.

3 §[28]

Vid en inspektion skall det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga förorening. Vid en inspektion får det även kontrolleras om det har skett en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Inspektionen får vidare gälla kontroll av efterlevnaden av sådana bestämmelser som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1.

I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter skall inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. 1 §, såvida

[26] Jfr. rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG (EGT L 19, 22.1.2002, s. 17 ,Celex 32001L0106) och 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 978/94 (EGT L 64, 7.3.2002., s. 1,Celex 32002R0417).

[27] Lagen omtryckt 1983:463.
Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

[28] Senaste lydelse 2001:1294.

1. det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna, eller

2. innehållet i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag från den begränsning som anges i andra stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg[29]*, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG*[30]*, eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.*

7 kap.

6 a §

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) tillåtits att

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv som antagits inom den Europeiska gemenskapen eller

[29] EGT L 157, 7.7.1995, s. 1 (Celex 31995L0021).
[30] EGT L 19, 22.1.2002, s. 17 (Celex 32001L0106).

gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,

2. ett förbud mot fartygets resa hävts av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom EES för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har för den myndighet som förbjudit resa visat att bristen avhjälpts.

Tillsynsmyndigheten får trots bestämmelserna i denna paragraf tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har åtagit sig att följa.

Sjöfartsverket får meddela beslut om förbud enligt föreskrifter som meddelats med stöd av första stycket.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får Sjöfartsverket även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa hamn med stöd av 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[31].

[31] EGT L 64, 7.3.2002., s. 1 (Celex 32002R0417).

6 c §

Sjöfartsverket får, trots vad som föreskrivits i bestämmelser som meddelats med stöd av 6 a § tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

Sjöfartsverket får även, trots vad som följer av förordning (EG) nr 417/2002 tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn under exceptionella omständigheter

1. om fartyget har råkat i svårigheter och söker nödhamn, eller

2. om ett olastat fartyg är på väg till hamn för reparation.

7 a §[32]

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning

[32] Senaste lydelse 2001:876.

har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen *eller kvarhållandet* som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

8 §[33]

I beslut enligt 4, 5 eller 6 b § får vite sättas ut. Ett föreläggande eller förbud som förenas med vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

I beslut enligt 4, 5, *6 a* eller 6 b § får vite sättas ut. Ett föreläggande eller förbud som förenas med vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

12 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag

[33] Senaste lydelse 2001:1294.

10 kap.

3 §[34]

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läkring av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, *eller*

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 a §.

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

3.ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller *föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap 6 a §, eller*

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002.

4 §[35]

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som i strid med en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning,

2. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrifta)

[34] Senaste lydelse 2001:1294.
[35] Senaste lydelse 2001:1294.

a) om hantering av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 4 kap. 3 §,

b) om dagböcker och andra handlingar som har meddelats med stöd av 5 kap. 1 §, eller

c) om skyldighet att rapportera utsläpp och andra händelser eller att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

4. den som uppsåtligen bryter mot föreskriften i 5 kap. 2 § första stycket om skyldighet att hålla dagbok och andra handlingar tillgängliga,

5. ett fartygs redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår sådan besiktning som anges i 6 kap. 1 §.	5. ett fartygs redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår sådan besiktning som anges i 6 kap. 1 §, *eller*
	6. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002.

6 §[36]

1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §,

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av	4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av

[36] Senaste lydelse 2001:876.

7 kap. 6 eller 6 a §, *eller*	7 kap. 6 eller 6 a §,
5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,	5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket, *eller*
	6. används ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002,

döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

2.4 Förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

dels att 6 kap. 14 § skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas två nya paragrafer, 4 kap. 9 § och 7 kap. 8 §, av följande lydelse.

4 kap.

9 §

Svenska fartyg får inte användas till sjöfart om de inte är så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §. Detsamma gäller utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

6 kap.

14 §[37]

Föreskrifter som avses i 6 kap. 4 och 8 §§ lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelas av Sjöfartsverket.	Föreskrifter som avses i 6 kap. 4 och 8 §§ lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelas av Sjöfartsverket. *Detsamma gäller föreskrifter om sådana undantag som avses i 6 kap. 3 § tredje stycket samma*

[37] Senaste lydelse 1996:528.

lag.

7 kap.

8 §

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget lämnar hamnen i strid med ett förbud som meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,

2. fartyget av tillsynsmyndigheten tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet.

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

Denna förordning träder i kraft den 21 juli 2003.

2.5 Förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg

Härigenom föreskrivs[38] följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller

1. alla bulkfartyg, oavsett i vilken stat de är registrerade, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fasta bulklaster, och
2. alla terminaler som anlöps av sådana bulkfartyg.

Lagen skall dock inte tillämpas

1. på terminaler som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av fasta bulklaster, eller
2. när lastning och lossning sker endast med bulkfartygets egen utrustning.

Definitioner

2 § I lagen används beteckningar med följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
1974 års SOLAS-konvention	Den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar.
BLU-koden	koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg såsom den återges i bilagan till IMO:s

[38] Jfr Europaparlmanentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (EGT L 13, 16.1.2002, s. 9, Celex 32001L0096).

	resolution A.862(20).
Bulkfartyg	– Ett fartyg som är byggt med enkelt däck, toppvingar och hoppertankar i lastrummen, och som huvudsakligen är avsett att frakta fasta bulklaster, eller – ett malmfartyg, dvs. ett havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, och som är avsett att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller – ett kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/3.27 i 1974 års SOLAS-konvention.
IMO	Förenta Nationernas Internationella Sjöfartsorganisation
Fast bulklast	Fast bulklast enligt definitionen i regel XII/1.4 i 1974 års SOLAS-konvention, med undantag av spannmål enligt definitionen i regel VI/8.2 i 1974 års SOLAS-konvention.
Terminal	Varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa fasta bulklaster i eller ur bulkfartyg.
Terminaloperatör	Ägaren av en terminal eller den fysiska eller juridiska person till vilken ägaren har överlämnat ansvaret för den lastning och lossning av ett enskilt bulkfartyg som utförs vid

	terminalen.
Terminalrepresentant	Den person som utsetts av terminaloperatören att ha det övergripande ansvaret för och rätten att vid terminalen kontrollera lastningen eller lossningen av ett enskilt bulkfartyg.
Befälhavare	Den person som för befäl på ett bulkfartyg, eller ett annat befäl som befälhavaren har utsett att ansvara för lastning eller lossning.
Lastinformation	De upplysningar om lasten som krävs enligt regel VI/2 i 1974 års SOLAS-konvention.
Lastnings- eller lossningplan	Den plan som avses i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention och som har den form som anges i bihang 2 till BLU-koden.
Bulkdensitetsdeklaration	De upplysningar om lastens bulkdensitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i 1974 års SOLAS-konvention.

3 § Vad som sägs i denna lag om redare skall även gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

Bemyndiganden

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka krav som bulkfartygen skall uppfylla för att anses lämpliga för lastning och lossning av fasta bulklaster,

2. vilka krav som en terminal skall uppfylla, och
3. sådana informationsbroschyrer och kvalitetssäkringssystem som avses i 6 § 4 respektive 5.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela närmare föreskrifter om
1. befälhavares skyldigheter i samband med lasthantering,
2. terminalrepresentantens skyldigheter,
3. förfarandet inför och i samband med lastning och lossning av bulkfartyg, och
4. sådana lastnings- och lossningsplaner som avses i 9 §.

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillsynen.

Terminaloperatörens ansvar

6 § Terminaloperatören
1. skall kontrollera att ett bulkfartyg uppfyller kraven i de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § första stycket 1,
2. skall kontrollera att en terminal uppfyller kraven i de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § första stycket 2,
3. ansvarar för att en eller flera terminalrepresentanter utses,
4. ansvarar för att informationsbroschyrer utarbetas och tillhandahålls befälhavaren på bulkfartyg som anlöper terminalen för att lasta eller lossa fasta bulklaster, och
5. ansvarar för att ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och upprätthålls.

Befälhavarens ansvar

7 § Befälhavaren

1. skall ansvara för att lastning och lossning av bulkfartyget sker på ett säkert sätt,
2. skall i god tid före fartygets ankomst informera terminalen i enlighet med de bestämmelser som meddelats med stöd av 4 § andra stycket 3,
3. skall innan lastning sker kontrollera att han eller hon har fått nödvändig lastinformation och, om så krävs, en bulk-densitetsdeklaration för fast bulklast, och
4. skall i övrigt fullgöra de skyldigheter som följer av denna lag eller av bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § andra stycket 1.

Terminalrepresentantens ansvar

8 § Terminalrepresentanten skall

1. utan dröjsmål till befälhavaren och till den myndighet som regeringen utser med stöd av 5 § anmäla sådana uppenbara brister ombord på ett bulkfartyg och andra sådana omständigheter som kan äventyra säkerheten vid lastning eller lossning av fasta bulklaster,
2. till befälhavaren rapportera om fartygets konstruktion eller utrustning skadas i samband med lastning eller lossning, och
3. i övrigt fullgöra de skyldigheter som följer av denna lag eller av bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § andra stycket 2.

Förfarandet i samband med lastning och lossning

9 § Innan fasta bulklaster lastas eller lossas skall befälhavaren och terminalrepresentanten utarbeta en lastnings- eller lossningsplan.

10 § Den myndighet som regeringen utser med stöd av 5 § skall stoppa lastning och lossning av fasta bulklaster om det finns klara indikationer på att lastningen eller lossningen medför säkerhetsrisker för fartyget eller besättningen. Myndigheten skall även ingripa om befälhavaren och terminalrepresentanten inte är överens om hur lastningen eller lossningen skall ske och ett ingripande krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön.

Skador i samband med lastning eller lossning

11 § En skada som uppstår i samband med lastning eller lossning skall repareras om det är nödvändigt för att fartygets eller besättningens säkerhet skall upprätthållas.

12 § Om en skada på fartyget eller dess utrustning är sådan att fartygets sjövärdighet försämras och försämringen inte är obetydlig, skall terminalrepresentanten lämna information om skadan till den myndighet som regeringen har utsett med stöd av 5 § samt till administrationen i den stat där fartyget är registrerat eller till en organisation som denna har erkänt och företräds av. Myndigheten skall därefter, med beaktande av eventuella synpunkter från fartygets befälhavare samt den administration eller organisation som nyss sagts, avgöra om reparation krävs innan fartyget får avgå.

Om myndigheten anser att en omedelbar reparation är nödvändig skall myndigheten förbjuda fartyget att avgå från terminalen.

13 § I beslut enligt 12 § andra stycket får vite sättas ut. Ett förbud som förenas med vite får riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare. Beslutet skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas innan fartyget får avgå och den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

14 § Ett beslut enligt 12 § andra stycket skall gälla till dess att nödvändig reparation har utförts och godkänts av myndigheten och fartygets befälhavare samt betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

15 § Underlåter någon att inom den förelagda tiden vidta åtgärd som åligger honom eller henne enligt beslut som har meddelats med stöd av 12 § andra stycket eller kan han eller hon inte underrättas om beslutet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats om att omedelbar åtgärd krävs men åtgärden inte kan förväntas bli vidtagen av den som beslutet riktar sig till.

16 § Den myndighet som med stöd av 12 § andra stycket har förbjudit ett fartygs avgång skall genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

17 § Ett beslut enligt 12 § andra stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Påföljder

18 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms

1. den terminaloperatör som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 6 §,
2. den befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 7 §,

3. den terminalrepresentant som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 8 §,

4. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud som har meddelats med stöd av 12 § andra stycket.

19 § Överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 12 § andra stycket döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras för att förhindra det inträffade.

20 § Bryter någon mot ett förbud enligt 12 § andra stycket som har förenats med vite, skall han inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2004.

2.6 Förslag till förordning om lastning och lossning av bulkfartyg

Härigenom föreskrivs[39] följande.

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (0000:000) om lastning och lossning av bulkfartyg.

2 § Föreskrifter som avses i 3 § lagen (0000:000) om lastning och lossning av bulkfartyg meddelas av Sjöfartsverket. Innan föreskrifterna meddelas skall samråd ske med Arbetsmiljöverket.

3 § Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (0000:000) om lastning och lossning av bulkfartyg, och bestämmelser som har meddelats med stöd av den lagen.

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om tillsynen.

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2004.

[39] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (EGT L 13, 16.1.2002, s. 9, Celex 32001L0096).

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs[40] i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

dels att 2,3 och 3 a §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nya paragrafer, 7 b och 15–17 §§, samt närmast före 15 § en ny rubrik med följande lydelse.

2 §

Lagen gäller inte när fråga är om	Lagen gäller inte när fråga är om
1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske,	1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske, *i annat fall än som sägs i 15 §.*
2. räddningsfartyg när de används som sådana,	
3. fritidsfartyg.	

3 §

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som	Undantag från bestämmelserna om *arbetstid i 7 b § och om* vilotid i 4 § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisa-

[40] Jfr rådets direktiv 93/104/EG av den 23november 1993 om arbetstidens förläggning (EGT L 307, 13.12.1993, s. 18, Celex 31993L0307), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet (EGT L195, 1.8.2000, s. 41, Celex 32000L0034).

central arbetstagarorganisaiton enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

tion, som är att anse

som central arbetstagarorganisaiton enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. *Undantagen skall så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmåtten, varvid hänsyn dock får tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.*

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. *Sådant* undantag gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. Undantag *från 4 §* gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.

3 a §[41]

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Sådana undantag får inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och
2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar.

[41] Senaste lydelse 2002:453.

Perioden på tio vilotimmar enligt andra stycket 1 får minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fyrtioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

Sådana undantag som avses i denna paragraf får även, utan att det förfarande som anges i 3 § behöver iakttas, göras av sådana personer som avses i 1 § tredje stycket 2.

7 b §

Den sammanlagda arbetstiden för sjömän får uppgå till högst 48 timmar i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader.

Särskilda bestämmelser för fiskefartyg

15 §

Bestämmelserna i 3, 4, 6, 7 b samt 15–17 §§ gäller för arbetstagare ombord på sådana fiskefartyg som avses i 2 § .

Bestämmelserna i 14 § 3 gäller för befälhavare ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 14 § 4 om redare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för arbetstagare ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1 .

16 §

Den myndighet som enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall utöva tillsyn över denna lag har rätt att få de upplysningar och ta del av de handlingar som behövs för att tillsynen över sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1 skall kunna utövas enligt denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för arbetsgivaren för arbetstagare på ett fiskefartyg eller befälhavaren att föra anteckningar om arbetstid och vilotid ombord.

17 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om läkarundersökning av sådan arbetstagare ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1 och som normalt utför minst tre timmar av sitt arbetspass under natten, eller som troligen kommer att fullgöra minst en tredjedel av sin årsarbetstid under natten. Regeringen eller den myndighet

som regeringen bestämmer får även föreskriva om skyldighet för arbetsgivaren att bekosta läkarundersökningen.

Med natt avses varje period om minst sju timmar som omfattar perioden mellan klockan 24 och klockan 5.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

2.8 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282)

dels att 9–11, 30 och 32 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 11 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	9 §[42]
Föreligger fara för att *fartyg* skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada *eller ökar faran härför väsentligt har sjöman, som har befattning på fartyget eller av arbetsgivaren anvisats arbete där eller ålagts att följa med detta, rätt att bli fri från anställningen, om sjömannen ej har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena.*	*En sjöman har rätt att frånträda sin befattning på fartyget* *1. om det är* fara för att *fartyget* skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada, *eller* *2. om en sjukdom som avses i 1.1 eller 1.2 bilagan till smittskyddslagen (1984:1470) har vunnit utbredning i den hamn som fartyget är destinerat till.*
Första stycket gäller även när en sjukdom som avses i 1.1 eller 1.2 bilagan till smittskyddslagen (1988:1472) har vunnit utbredning i hamn, till vilken fartyget är bestämt.	*Rätten att frånträda befattningen föreligger dock inte om sjömannen har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena.*
Vill sjöman frånträda sin anställning på grund av förhållande som avses i första eller	Vill *en* sjöman frånträda sin befattning på grund av förhållande som avses i första

[42] Senaste lydelse 1989:295.

andra stycket, skall han *säga upp avtalet* utan dröjsmål efter det han fått kunskap om förhållandet. *Efter uppsägning upphör avtalet omedelbart, om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall i första hamn, som fartyget anlöper.*

stycket skall han underrätta arbetsgivaren utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. *Sjömannen har rätt att därefter frånträda befattningen innan fartyget anländer till det område där förhållandet råder.*

10 §

Är en sjöman anställd för bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han rätt att bli fri från anställningen. *Därvid äger 9 § tredje stycket motsvarande tillämpning.*

Är en sjöman anställd för bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han rätt att bli fri från anställningen. *Han skall då säga upp avtalet utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. Efter uppsägning upphör avtalet omedelbart om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall i första hamn som fartyget anlöper.*

11 §

Sjöman har rätt att *bli fri från anställningen*, om fartyget

1. *ej* är sjövärdigt för resa i avsedd fart,
2. *ej* är behörigen lastat eller barlastat,
3. medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller
4. *ej* är bemannat på be-

En sjöman har rätt att *frånträda sin befattning på fartyget*, om fartyget

1. *inte* är sjövärdigt för resa i avsedd fart,
2. *inte* är behörigen lastat eller barlastat,
3. medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller
4. *inte* är bemannat på be-

tryggande sätt,

allt under förutsättning att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan *antagas* bli utsatta för allvarlig fara under resan och felet eller bristen *ej undanröjes*.

Sjöman har rätt att *bli fri från anställningen* även när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse *ej* sker.

I fall som avses i första eller andra stycket äger 9 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

tryggande sätt,

allt under förutsättning att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan *antas* bli utsatta för allvarlig fara under resan och felet eller bristen *inte undanröjs*.

En sjöman har rätt att *frånträda sin befattning på fartyget* även när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse *inte* sker.

Vill en sjöman frånträda sin befattning på fartyget på grund av förhållande som avses i första eller andra stycket skall han underrätta arbetsgivaren utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. Sjömannen har därefter rätt att frånträda befattningen innan nästa resa påbörjas om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall så snart fartyget har möjlighet att komma i förbindelse med land.

11 a §

En sjöman som frånträder sin befattning med stöd av 9 eller 11 § kan av arbetsgivaren omplaceras till ett annat fartyg där denne är arbetsgivare.

30 §

Sjöman, som vill utnyttja rätt till fri resa enligt 29 §, skall göra skriftlig framställning därom samtidigt som han begär semester eller annan ledighet *eller* säger upp sitt anställningsavtal.	Sjöman, som vill utnyttja rätt till fri resa enligt 29 §, skall göra skriftlig framställning därom samtidigt som han *eller hon* begär semester eller annan ledighet, säger upp sitt anställningsavtal *eller underrättar arbetsgivaren om att han eller hon vill frånträda sin befattning med stöd av 9 eller 11 §.*

32 §

Sjöman, som blir fri från sin anställning enligt *9*, 10 *eller 11 §* och *ej* är berättigad till resa enligt 29 §, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida.	Sjöman, som blir fri från sin anställning enligt 10 § och *inte* är berättigad till resa enligt 29 § *eller som frånträder sin befattning enligt 9 eller 11 §*, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. *Om sjömannen omedelbart skall omplaceras till ett annat fartyg enligt 11 a §, har han eller hon i stället rätt till fri resa med underhåll till den ort där detta fartyg skall mönstras på.*

I fall som avses i första stycket äger 30 § motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 21juli 2003.

3 Direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap med ändringsdirektiv 2001/105/EG

3.1 Direktivens innehåll

Genom rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, det s.k. klassdirektivet, har det inrättats ett system för erkännande av dessa organisationer. Organisationerna, som i huvudsak utgörs av klassificeringssällskap, kan i enlighet med internationella konventioner bemyndigas att besikta fartyg och utfärda säkerhetscertifikat för medlemsstaternas räkning. I direktivet fick ursprungligen medlemsstaterna erkänna organisationer – vilka skulle uppfylla vissa angivna kriterier – och därefter meddela kommissionen och andra medlemsstater vilka organisationer som erkänts. Det har därefter funnits anledning att genom ett mer harmoniserat och centraliserat förfarande ytterligare höja kraven på organisationerna för att på så sätt öka sjösäkerheten. Kommissionens ställning har därför stärkts i det ändringsdirektiv som antogs i december 2001, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG. Bl.a. har det där införts bestämmelser om att det är kommissionen tillsammans med den eller de medlemsstater som begär erkännandet som skall bedöma om organisationen skall erkännas. Likaså har kommissionen och den medlemsstat som begärt erkännandet anförtrotts uppgiften att fortlöpande för hela gemenskapens räkning övervaka erkända organisationer. Kommissionen skall

även i enlighet med det s.k. kommittologiförfarandet kunna återkalla erkännanden samt dra in erkännandet av en organisation under en begränsad tid när dess verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening har försämrats och organisationen inte vidtar erforderliga åtgärder för att rätta till bristerna. Tidigare låg dessa befogenheter på den enskilda medlemsstaten.

Öppenhet och informationsutbyte utgör viktiga element i strävan att förhindra olyckor till sjöss. De erkända organisationerna skall därför enligt ändringsdirektivet 2001/105/EG överlämna all relevant information om de klassade fartygens skick till de myndigheter som utför hamnstatskontrollen och även göra informationen tillgänglig för allmänheten. De erkända organisationerna skall även mellan varandra utbyta relevant information, i syfte att förhindra att fartyg övergår från ett klassificeringssällskap till ett annat för att exempelvis slippa utföra nödvändiga reparationer.

En organisation får inte stå under kontroll av någon redare eller skeppsbyggare, eller av andra som har kommersiella intressen i tillverkning, utrustning, reparation eller drift av fartyg. Den får heller inte som sin huvudsakliga inkomstkälla ha ett enda kommersiellt företag.

Ändringsdirektivet skall vara genomfört i medlemsstaterna senast den 22 juli 2003.

3.2 Förslag till genomförande av ändringdirektivet 2001/105/EG

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas dels att till Europeiska gemenskapernas kommission överlämna begäran om att en organisation skall erkännas att utfärda och förnya certifikat, dels att genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utföra dessa uppgifter. Ett sådant avtal får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen återkräva ersättning för skada som vållats av organisation och som staten åläggs att betala.

Skälen för förslaget: Tidigare har medlemsstaterna kunnat erkänna organisationer för att därefter bemyndiga dessa att utföra vissa uppgifter, t.ex. utfärda och förnya certifikat. En förutsättning för erkännande har dock varit att organisationen uppfyller de kriterier som finns angivna i klassdirektivets bilaga. Genom ändringsdirektivet 2001/105/EG har medlemsstaterna nu fråntagits möjligheten att själva erkänna dessa organisationer. Erkännanden skall i stället beviljas av kommissionen. Det har nämligen ansetts att en harmonisering och centralisering i fråga om erkännanden kommer att leda till en mer tillförlitlig bedömning av hur organisationerna efterlever direktivets krav. Medlemsstaten kan dock enligt artikel 4 överlämna en begäran om erkännande till kommissionen. En sådan begäran skall åtföljas av information om och bevis för att de krav som enligt bilagan till direktivet ställs på en erkänd organisation är uppfyllda. Organisationen skall även åta sig att följa bestämmelser i artiklarna 15.2, 15.4 och 15.5 i direktivet om bl.a. samarbete samt rutiner vid utfärdande av certifikat för fartyg som uteslutits ur klassen och vid byte av klass. Kommissionen skall därefter tillsammans med den medlemsstat som lämnat in begäran göra en bedömning av organisationen, varefter ett eventuellt erkännande beviljas av kommissionen. Enligt artikel 4.5 skall de organisationer som den 22 januari 2002 var erkända fortsätta att vara det, men de måste följa de nya bestämmelserna i direktivet vilket skall kontrolleras vid den första av de regelbundna kontroller som medlemsstaterna skall göra enligt artikel 11.

Medlemsstaten får i enlighet med artikel 3 bemyndiga erkända organisationer att i fråga om fartyg som seglar under dess flagg utföra vissa uppgifter, såsom att utfärda eller förnya certifikat. Ett sådant bemyndigande sker i Sverige i form av ett avtal som träffas mellan Sjöfartsverket och den aktuella organisationen.

Den ändrade ordningen vid erkännande av organisationer kräver en ändring i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49). Det bemyndigande som där finns bör omformuleras så att det ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer

rätt att till kommissionen överlämna en begäran om erkännande, och genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat. Sjöfartsverket bör därefter i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) bemyndigas att utföra de uppgifter som avses i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen.

I fartygssäkerhetsförordningen bör även föreskrivas närmare om vad som skall bifogas en begäran om erkännande, nämligen bevis och åtagande i enlighet med vad som framgår av bilagan till direktivet. Enligt artikel 4.2 får medlemsstaterna till kommissionen även överlämna en särskild begäran om att en organisation skall få ett begränsat erkännande under tre år. I dessa fall behöver inte organisationen uppfylla samtliga de kriterier som annars krävs. Till skillnad mot ett ”fullvärdigt” erkännande begränsas effekterna av ett sådant erkännande till den eller de medlemsstater som begärt erkännandet, och det kan således inte göras gällande gentemot andra stater.

Av artikel 5.1 framgår att en medlemsstat i princip inte får vägra att träffa avtal med en erkänd organisation, om vissa förutsättningar är uppfyllda. Dessa förutsättningar är t.ex. att ett avtal med visst angivet innehåll kan träffas och – om organisationen har sin hemvist i ett tredje land – att detta land behandlar en organisation som har hemvist i gemenskapen på motsvarande sätt. Medlemsstaten får emellertid, utifrån det behov som finns, begränsa antalet organisationer som staten träffar avtal med under förutsättning att det finns klara och objektiva skäl till det. Även detta bör föreskrivas i fartygssäkerhetsförordningen.

Ett avtal skall alltså upprättas mellan medlemsstaten och den erkända organisation som i enlighet med artikel 3.2 t.ex. skall utfärda certifikat. I artikel 6 talas om en ”arbetsförbindelse”, som skall ”regleras genom ett formaliserat, skriftligt och icke-diskriminerande avtal eller ett likvärdigt rättsligt bindande arrangemang”. I artikel 6.2 anges närmare vilka obligatoriska uppgifter som avtalet skall omfatta, bl.a. bestämmelser om organisationens ekonomiska ansvar, om tillsyn av organisationen och om rapportering. När det gäller organisationens ekonomiska ansvar anges i artikel 6.2 b) att medlemsstaterna får begränsa det

högsta belopp som staten kan återkräva av organisationen om staten av domstol åläggs skadeståndsskyldighet med anledning av organisationens vållande till en skada. Gränsen för detta högsta belopp får dock inte sättas lägre än 4 miljoner euro när det gäller personskada eller dödsfall, och 2 miljoner euro när det gäller sakskada. Att Sjöfartsverket har möjlighet att i avtalen begränsa regressrätten gentemot organisationerna är ofta en förutsättning för att organisationerna skall vara villiga att åta sig de aktuella uppgifterna. Att Sjöfartsverket kan anlita organisationer är i sin tur en förutsättning för att verksamheten skall kunna bedrivas på ett godtagbart sätt eftersom verket saknar egna resurser att utföra all nödvändig certifiering. Det bör i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen anges att en begränsning som den nyss sagda får tas in i avtalen med organisationerna. I övrigt bör en bestämmelse om avtalets innehåll tas in i fartygssäkerhetsförordningen.

Det avtal som upprättas skall även innehålla bestämmelser som gör att uppdraget till organisationen kan återkallas tillfälligt eller permanent. En medlemsstat har nämligen möjlighet att enligt artikel 10 tillfälligt dra in en organisations bemyndigande, dvs. återkalla det uppdrag som lämnats, om staten anser att organisationen inte längre uppfyller de krav som gäller. Medlemsstaten skall då utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och ange skälen till detta. Därefter skall kommissionen undersöka om det är förenat med allvarlig fara för säkerheten eller miljön att låta organisationen fortsätta verksamheten, och underrätta medlemsstaterna om resultatet av denna undersökning. Om kommissionen kommer fram till att medlemsstatens beslut inte var berättigat, skall kommissionen begära att den medlemsstat som dragit in bemyndigandet återkallar indragandet. Om kommissionen däremot anser att det finns visst fog för indragandet får kommissionen begära att organisationen vidtar erforderliga åtgärder för att förbättra sin verksamhet. Agerar inte organisationen på ett tillfredsställande sätt får kommissionen besluta att dra in erkännandet under ett års tid, vilket innebär att organisationen då inte får

utfärda eller förnya några certifikat. Efter att året har gått skall kommissionen undersöka om det kvarstår sådana brister som gör att erkännandet bör återkallas.

Sjöfartsverket anlitar även andra än erkända organisationer för utfärdande av vissa certifikat. Av artikel 3 i direktivet framgår att endast erkända organisationer får anförtros sådan certifiering som krävs enligt 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), 1966 års internationella lastlinjekonvention och 1973/1978 års internationella konvention tillförhindrande av förorening från fartyg, inklusive protokoll och ändringar till dessa konventioner. Kravet på anlitandet av en erkänd organisation omfattar dock inte certifiering av särskilda delar som ingår i ett fartygs utrustning (se artikel 3.3). Sjöfartsverket bör därför alltjämt ha kvar möjligheten att i dessa avseenden anlita andra än erkända organisationer. Bemyndigandet i 1 kap. 6 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen bör dock förtydligas. I samma lag bör det även införas en ny bestämmelse som definierar vad som avses med en erkänd organisation. Denna bestämmelse bör lämpligen benämnas 1 kap. 3 a §.

4 Direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll med ändringsdirektiv 2001/106/EG

4.1 Direktivens innehåll

Direktivet om hamnstatskontroll

Paris Memorandum of Understandning on Port State Control (Paris MOU) är en internationell överenskommelse från 1980 och utgör grunden för ett harmoniserat inspektionsförfarande för hamnstater. Paris MOU har hittills undertecknats av sjöfartsmyndigheterna i 17 europeiska stater och Kanada.

Direktivet 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg ansluter till Paris MOU men går i vissa avseenden längre i sina inspektionsåligganden. Genom direktivet avser gemenskapen att åstadkomma en minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt ökad efterlevnad av internationella regler och tillämpning av gemenskapslagstiftning.

Hamnstatskontrollen sker av utländska fartyg, dvs. sådana som inte är registrerade i den stat som tar emot fartyget i sin hamn. Enligt artikel 5 åligger det varje medlemsstat att årligen inspektera minst 25 procent av det antal fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar. I bilaga till direktivet finns angivet de kriterier som skall tillämpas vid urvalet av vilka fartyg som skall prioriteras vid en inspektion.

I artikel 6 anges vilka inspektionsmetoder som skall följas. Det föreskrivs att den behöriga myndigheten skall kontrollera de certifikat och dokument som finns förtecknade i en bilaga till direktivet och förvissa sig om fartygets allmänna skick, däribland maskinutrymmen och bostäder, inklusive hygieniska förhållanden. En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller för verksamheten ombord efterlevs, skall göras när det efter en första inspektion finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte motsvarar de tillämpliga villkoren. Exempel på ”otvetydiga skäl” finns i en bilaga till direktivet.

I artikel 7 finns bestämmelser om utökad inspektion av vissa fartyg. När det finns otvetydiga skäl att göra en ingående inspektion av ett fartyg som hör till de kategorier som är förtecknade i en bilaga till direktivet (vissa oljetankfartyg, bulklastfartyg, gastankfartyg och passagerarfartyg) skall medlemsstaterna säkerställa att en utökad inspektion utförs. Bilagan innehåller vissa frivilliga riktlinjer för utökad inspektion.

Enligt artikel 9 skall den behöriga myndigheten försäkra sig om att alla brister som upptäckts vid en inspektion rättas till. Under vissa förutsättningar kan ett fartyg kvarhållas i hamn för att bristerna skall åtgärdas. Om fartyget inte följer de anvisningar som getts i hamnen utan fortsätter sin färd, skall fartyget enligt artikel 11 förvägras tillträde till samtliga hamnar inom gemenskapen. Denna ”bannlysning” skall gälla till dess att bristerna är åtgärdade.

Ändringsdirektivet

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstats-

kontroll), ändringsdirektivet, görs ändringar som till viss del påkallar lagändringar.

Artikel 5, som reglerar inspektionsmyndighetens åliggande, har till viss del ändrats. Det sammanlagda antal inspektioner som den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall genomföra, skall motsvara minst 25 % av årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som anlöpt dess hamnar, beräknat på grundval av de tre senaste kalenderår för vilka statistik finns tillgänglig. Kriterierna vid urvalet av fartyg som skall väljas ut för inspektion har också ändrats.

Bestämmelsen i artikel 7 om utökad inspektion har fått en ny utformning. Numera föreskrivs om obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg.

I den nya artikel 7 b införs nya bestämmelser om förbud mot tillträde för vissa fartyg. I ändringsdirektivet ändras också vissa rapporteringsformaliteter.

Artikel 9, åtgärder och kvarhållande, har också ändrats. I ändringsdirektivet föreskrivs att ett fartyg i vissa fall skall kvarhållas om det inte är utrustat med ett fungerande VDR-system (Voyage Data Recorder, dvs. ett slags färdskrivarutrustning). I artikel 10, rätt till överklagande, har det genom ändringsdirektivet föreskrivits att inte bara beslut om kvarhållande utan även beslut om anlöpsförbud skall vara överklagbara.

Bestämmelserna om samarbete och offentliggörande av kvarhållanden i artiklarna 14 och 15 har ändrats och kompletterats genom ändringsdirektivet. I artikel 16.1 och 16.2 i direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs att alla kostnader *i samband med inspektioner* skall täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. I ändringsdirektivet har en ny bestämmelse lagts till genom artikel 16.2 a. Vid kvarhållande av ett fartyg skall kostnader *i samband med kvarhållandet* i hamn bäras av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Genom den nya artikel 19 a föreskrivs att medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet.

Medlemsstaterna skall senast den 22 juli 2003 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

4.2 Förslag till genomförande av ändringsdirektivet om hamnstatskontroll

4.2.1 Obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela särskilda bestämmelser om inspektion av utländska fartyg då detta sker enligt direktivet om hamnstatskontroll eller enligt Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

Skälen för förslaget: I 10 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49), FSL, regleras frågor om tillsyn. I 10 kap. 9 § FSL föreskrivs att tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Motsvarande reglering finns i 6 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, VlfL. Detta förfarande, att inledningsvis kontrollera giltigheten av föreskrivna dokument och att bara vid särskilda indikationer göra någon utökad kontroll, ansluter till den ordning som gäller i internationella instrument som reglerar inspektion av utländska fartyg, exempelvis Paris MOU, direktivet om hamnstatskontroll, Förenta nationernas havsrättskonvention och MARPOL (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships eller 1973 års internationella konvention till förhindrande

av förorening från fartyg, såsom den ändrats genom 1978 års protokoll).

Genom ändringsdirektivet om hamnstatskontroll införs ett system med obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg. Tidigare föreskrevs att utökad inspektion av vissa fartyg skulle ske när det fanns otvetydiga skäl att göra en mer ingående inspektion. Numera föreskrivs att det skall vara obligatoriskt med utökad inspektion av fartyg i någon av kategorierna i avsnitt A i bilaga V (vissa gastankfartyg, bulklastfartyg, oljetankfartyg och passagerarfartyg), efter det att tolv månader har gått sedan en utökad inspektionen senast gjordes i en stat som undertecknat Paris MOU. Om ett sådant fartyg väljs ut för inspektion i enlighet med ett visst urvalsförfarande, skall som huvudregel en utökad inspektion utföras. Systemet med obligatorisk utökad inspektion bygger på tanken att vissa fartyg typiskt sett innebär en sådan förorenings- och säkerhetsrisk när de uppnått en viss ålder att de regelbundet skall genomgå utökade inspektioner när de trafikerar gemenskapens hamnar.

I artikel 7 a föreskrivs att medlemsstaten, då den av operativa skäl inte kan inspektera ett fartyg, skall lämna uppgift om detta till Sirenac-systemet och till kommissionen. Sådana uteblivna inspektioner får inte överstiga 5 % av årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som kan väljas ut för en inspektion. Sådana fartyg som av operativa skäl inte har kunnat inspekteras, skall i stället genomgå inspektion i nästa hamn i gemenskapen, vilket således utgör ytterligare en regel om obligatorisk utökad inspektion.

Systemet med obligatorisk utökad inspektion innebär att en inspektion som går betydligt längre än att kontrollera certifikaten skall ske även då det inte kan anses föreligga grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Eftersom 10 kap. 9 § FSL och 6 kap. 3 § VlfL innebär en generell inskränkning av Sjöfartsverkets befogenhet att inspektera utländska fartyg är det nödvändigt att dessa bestämmelser ändras.

De kriterier under vilka en utökad inspektion skall ske inom ramen för hamnstatskontrollen är så omfattande och tekniska till sin natur att de lämpligen bör anges i förordning eller myndighetsföreskrift. Regleringen bör också kunna ändras genom förordning eller föreskrift om något av de internationella instrumenten för hamnstatskontroll påkallar det. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser bör därför bemyndigas att föreskriva om undantag från de begränsningar som finns i 10 kap. 9 § FSL och 6 kap. 3 § VlfL för inspektion av utländska fartyg, om det följer av direktivet om hamnstatskontroll eller av Paris MOU. Sjöfartsverket bör sedan bemyndigas att meddela föreskrifter om sådana undantag.

4.2.2 Särskilda bestämmelser om uppgiftsskyldighet

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra sin tillsyn.

Skälen för förslaget: Systemet med obligatorisk utökad inspektion har avhandlats i föregående avsnitt. Den återkommande årliga inspektionen förutsätter att tillsynsmyndigheten har kännedom om när fartyget senast inspekterades. Det föreskrivs därför i artikel 7.3, som införs genom ändringsdirektivet, att den som är ansvarig för fartygstransporten eller fartygets befälhavare skall lämna alla uppgifter i avsnitt B i bilaga V(bl.a. namn, flaggstat och dödvikt) till medlemsstatens behöriga myndighet i varje hamn som anlöps efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen. Detta innebär ett åliggande för enskild och måste därför ha stöd i lag.

I 7 kap. 3 § VlfL föreskrivs att regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om skyldighet att rapportera utsläpp av skadliga ämnen och händelser som innebär risk för förorening och att lämna sådana uppgifter om fartyg och

fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa utsläpp av skadliga ämnen. Denna bestämmelse kan inte anses täcka in den uppgiftsskyldighet som föreskrivs i ändringsdirektivet om hamnstatskontroll, eftersom det då inte bara är fråga om uppgiftsskyldighet för att förebygga och bekämpa utsläpp av skadliga ämnen. Det bör därför införas en ny bestämmelse i FSL som bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra sin tillsyn. Bestämmelsen kan införas som en ny paragraf, 12 b §, i 10 kap. FSL.

4.2.3 Förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn m.m.

Förslag: Regeringen bemyndigas att meddela sådana föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv som antagits inom den Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn får den myndighet som fattat det beslutet även förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget.

Trots att förutsättningar för anlöpsförbud föreligger får tillsynsmyndigheten ge ett fartyg tillstånd att anlöpa en anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt eller för att minska risken för förorening eller för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

Skälen för förslaget

Bakgrund

I både Paris MOU och direktivet om hamnstatskontroll finns bestämmelser om att hamnstaten under vissa förutsättningar

skall vägra fartyg att anlöpa dess hamnar. Detta bygger på tanken att ett fartyg skall vara bannlyst från alla hamnar som omfattas av hamnstatskontrollsamarbetet, om de brister som påtalas vid en inspektion inte åtgärdas.

I Paris MOU artikel 3.7.1 föreskrivs att myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som äventyrar säkerhet, hälsa och miljö är åtgärdade innan ett fartyg tillåts att gå till sjöss. Detta kan innebära att fartyget skall kvarhållas. Det föreskrivs vidare i artikel 3.8 att myndigheten skall tillåta fartyget att gå till reparationsvarv, om bristen inte kan åtgärdas i inspektionshamnen. I artikel 3.9.1 föreskrivs att myndigheterna skall säkerställa att fartyg som avses i 3.7.1 och 3.8, vilka fortsätter till sjöss utan att efterleva föreskrivna villkor eller underlåter att gå till föreskriven reparationsvarv, skall förvägras tillträde till varje stat, vars myndighet har undertecknat Paris MOU till dess ägaren eller fartygsoperatören har visat för den myndighet som förbjöd resan, att fartyget efterlever alla relevanta krav.

En liknande bestämmelse finns i direktivet om hamnstatskontroll. Enligt artikel 9 skall den behöriga myndigheten försäkra sig om att alla brister som upptäckts vid en inspektion rättas till. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Kan bristen inte åtgärdas i inspektionshamnen får fartyget enligt artikel 11.1 resa till anvisat reparationsvarv under förutsättning att fartyget uppfyller villkoren för färden. Om fartyget fortsätter sin resa utan att uppfylla de uppställda villkoren eller utan att anlöpa anvisat reparationsvarv, skall medlemsstaterna enligt artikel 11.4 vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget vägras tillträde till varje hamn inom gemenskapen till dess att bevis föreligger om att det uppfyller alla krav på säkerhet som anges i den för fartyget tillämpliga konventionen. Enligt artikel 11.6 får dock en hamnstats behöriga myndighet tillåta att fartyg anlöper en anvisad hamn vid force majeure eller bjudande säkerhetsskäl eller för att minska eller begränsa föroreningsrisken eller för att rätta till brister.

Genom ändringsdirektivet 98/25/EG infördes artikel 9a. Ändringen var en följd av att ISM-koden (International Safety Management Code) hade gjorts obligatorisk genom ändringar i SOLAS 1974. Den behöriga myndigheten skall enligt artikel 9a besluta om att kvarhålla fartyg om det vid en inspektion framkommer att certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation eller kopia av ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation saknas. Även om sådana dokument saknas får den behöriga myndigheten upphäva beslutet om kvarhållande för att förhindra överbeläggning i hamnen. Medlemsstaterna skall då vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla fartyg, som tillåtits lämna en hamn under sådana omständigheter, vägras tillträde till alla hamnar i gemenskapen till dess att fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten på ett tillfredsställande sätt kan bevisa att fartyget har giltiga certifikat.

Bestämmelserna om anlöpsförbud i direktivet om hamnstatskontroll har införlivats i FSL genom bestämmelsen i 11 kap. 1 c § (prop. 2000/2001:137). Motsvarande bestämmelse har också införts i 7 kap. 6 a § VlfL. Det föreskrivs att ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn om det av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) har tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet eller ett förbud mot fartygets resa har hävts av tillsynsmyndigheten i en stat inom EES för att hindra överbeläggning.

En ny bestämmelse om anlöpsförbud

I artikel 7 b i ändringsdirektivet införs nya bestämmelser om anlöpsförbud. En medlemsstat skall se till att ett fartyg som tillhör en kategori i avsnitt A i bilaga XI (gastankfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg och passagerarfartyg) vägras tillträde till dess hamnar (utom när det föreligger en force majeure-situation) under följande förutsättningar: om fartyget är flaggat i en stat som står upptagen i den svarta lista som publiceras i den årliga

Paris MOU-rapporten och har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som har undertecknat MOU, *eller* om fartyget är flaggat i en stat med omdömet ”mycket hög risk” eller ”hög risk” i den svarta lista som publiceras i den årliga MOU-rapporten och har kvarhållits mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris MOU. Anlöpsförbudet skall inträda så snart fartyget har getts tillstånd att lämna den hamn där det kvarhölls för andra eller, om så är fallet, tredje gången.

Det finns inte stöd i den gällande lagstiftningen för att förbjuda fartyg att anlöpa hamn under de förutsättningar som anges i artikel 7 b. Den gällande bestämmelsen om anlöpsförbud kan heller inte anses fullt ut motsvara de åligganden som Sverige har enligt Paris MOU. I 11 kap. 1 c § FSL anges nämligen att ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn om fartyget av tillsynsmyndigheten i en annan stat inom EES tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet. Av Paris MOU framgår dock att ett fartyg också skall vara bannlyst om det lämnat en hamn trots att det belagts med nyttjandeförbud. Dessutom omfattas samarbetet inom Paris MOU av stater utanför EES, nämligen Kanada, Kroatien, Polen och Ryssland. I dessa två avseenden motsvarar inte den svenska lagstiftningen Sveriges åligganden enligt Paris MOU.

För att uppfylla reglerna om anlöpsförbud i ändringsdirektivet om hamnstatskontroll och i Paris MOU krävs det sålunda nya bestämmelser. Omständigheterna under vilka anlöpsförbud skall meddelas är så differentierade och detaljerade att det inte är lämpligt att utforma dessa i lag. Därtill kan förutsättningarna för anlöpsförbud komma att ändras till följd av den internationella utvecklingen. Det är därför lämpligast att nuvarande regler om anlöpsförbud i 11 kap. 1 c § FSL ersätts av ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn. Bemyndigandet bör lämpligen begränsas till sådana fall då det följer av ett direktiv som antagits inom den Europeiska gemen-

skapen eller något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått att anlöpsförbud skall meddelas för vissa fartyg.

Det föreslås att ett bemyndigande i enlighet med vad som angetts ovan införs i 11 kap. 1 c § FSL och även i 7 kap. 6 a § VlfL. Sedan bör det i förordning anges under vilka förutsättningar som anlöpsförbud skall gälla i enlighet med de internationella åtaganden som Sverige har.

I nu gällande 11 kap. 1 c § FSL respektive 7 kap. 6 § VlfL föreskrivs att tillsynsmyndigheten, trots bestämmelserna om anlöpsförbud, får tillåta att ett fartyg anlöper anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt, för att minska risken för föroreningar eller för att fartygets brister skall avhjälpas. Dessa bestämmelser bör även fortsättningsvis finnas i lag, oavsett vilka anlöpsförbud som föreskrivs i förordning, men flyttas till nya paragrafer, 1 e § FSL respektive 7 kap. 6 c § VlfL.

Hamnens roll vid anlöpsförbud

Den nuvarande bestämmelsen om anlöpsförbud infördes genom behandlingen av delbetänkandet från Fartygssäkerhetsutredningen, Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet (SOU 2000:16). Sjöfartsverket uttryckte i sitt remissvar att det i orden ”vidta åtgärder för att säkerställa att sådana fartyg vägras tillträde till varje hamn i gemenskapen” i direktivet om hamnstatskontroll ligger att lagstiftningen måste ge verket möjlighet att förbjuda svenska hamnar att ta emot sådana fartyg som har belagts med anlöpsförbud. Regeringen uttalade att frågan om ett mot hamnarna riktat förbud inte är okomplicerad, bl.a. mot bakgrund av att olika hamnar utgörs av olika slag av rättssubjekt och att det inte förelåg något berett underlag i frågan (prop. 2000/01:137, s. 31).

Som det också anfördes i propositionen torde den nuvarande konstruktionen, som bara möjliggör att förbud riktar sig mot fartygen, vara tillräcklig för att upprätthålla de aktuella bestämmelserna i direktivet. Om det fanns en möjlighet att

förbjuda hamnen att ta emot fartyg, skulle dock ett anlöpsförbud kunna upprätthållas på ett enklare och effektivare sätt. En möjlighet för Sjöfartsverket att meddela sådana beslut bör därför införas.

Förbudet skall rikta sig mot den juridiska person som utgör hamnen. Enligt 11 kap. 6 § FLS får i ett beslut om förbud eller föreläggande vite sättas ut. Motsvarande möjlighet att förena ett beslut som grundat sig på VlfL med vite bör införas.

För viten gäller lagen (1985:206) om viten. Enligt 2 § i den lagen skall ett vitesföreläggande vara riktat till en eller flera namngivna fysiska eller juridiska personer.

Vad som avses med ”hamn” kan skifta, eftersom hamnarna i Sverige har olika struktur och olika ägandeförhållanden. Sjöfartsverkets förbud skall givetvis rikta sig mot det subjekt som på ett verkningsfullt sätt kan efterleva förbudet, exempelvis hamninnehavaren i en allmän hamn. Eftersom det rättssubjekt som förbjuds att ta emot ett bannlyst fartyg skall delges förbudet, kommer det inte att råda någon osäkerhet om vem som har att rätta sig efter föreläggandet. Detta trots att ”hamn” inte är definierat i lagtexten. Huruvida det är nödvändigt att meddela ett sådant förbud gentemot en eller flera hamnar för att bannlysningen skall kunna upprätthållas, får avgöras från fall till fall.

Om en hamn förbjuds att ta emot ett eller flera fartyg åligger det hamnen att vidta de åtgärder som rimligen kan krävas för att efterleva anlöpsförbudet. Hamnen har givetvis inte några möjligheter att rent fysiskt stoppa ett fartyg. Däremot får hamnen inte, om den förbjudits att ta emot ett fartyg, erbjuda fartyget någon hamnplats eller några hamntjänster. Ett annat sätt att upprätthålla förbudet för hamnen är givetvis att Sjöfartsverket kontaktas om ett bannlyst fartyg önskar anlöpa hamnen.

Det föreslås sålunda en bestämmelse av följande innehåll. Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. 1c § FSL, får den myndighet som fattat det beslutet även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Bestämmelsen kan lämpligen tas

i 11 kap. 2 § tredje stycket FSL. Det föreslås också att motsvarande bestämmelse för in i i 7 kap. 6 a § tredje stycket VlfL. Bestämmelsen i 7 kap. 8 § VlfL bör också kompletteras på så sätt att vite får sättas ut i beslut som meddelats enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 6 a § VlfL.

4.2.4 Förbud för fartyg att lämna hamn

Förslag: Ett fartygs resa skall förbjudas om fartyget inte är utrustat med ett fungerande VDR-system (”svart låda”) som fartyget skall ha enligt gällande författningsbestämmelser. Om denna brist inte kan åtgärdas enkelt i hamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller ålägga fartyget att åtgärda bristen inom 30 dagar.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 9 i direktivet om hamnstatskontroll skall den behöriga myndigheten försäkra sig om att alla brister som upptäckts vid en inspektion rättas till. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Den behöriga myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som bekräftats av eller framkommit under inspektionen har rättats till eller kommer att rättas till i enlighet med de internationella konventionerna på området. När inspektören gör sina sakkunnigbedömningar av om ett fartyg skall kvarhållas eller inte skall denne följa de kriterier som fastställts i bilaga VI.

Huruvida ett fartyg skall kvarhållas eller inte beror på om det, vid en samlad bedömning och med tillämpning av de bedömningsgrunder som finns i direktivet, föreligger brister som innebär en otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö. I 11 kap. 1 § FSL finns den generella bestämmelsen om nyttjandeförbud för fartyg. Det föreskrivs där att ett fartygs resa *får* förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt, att det i något väsentligt avseende har brister i fråga

om skyddet mot ohälsa och olycksfall, att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt, att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, att det inte är bemannat på ett betryggande sätt, eller att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation. Om någon sådan brist medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning och passagerare, skall ett fartygs resa förbjudas. Bestämmelsen ger således befogenhet och skyldighet för Sjöfartsverket att kvarhålla fartyg av säkerhetsskäl och motsvarar de bestämmelser som finns i direktivet.

Genom artikel 9.3 i ändringsdirektivet införs emellertid en ny bestämmelse om VDR-system. VDR-system (Voyage Data Recorder) är en färdskrivare som skall underlätta utredningar av sjöolyckor. Enligt direktivet skall ett fartyg kvarhållas om det inte är utrustat med ett fungerande VDR-system när det krävs att ett sådant skall användas enligt bilaga XII. Bilaga XII innehåller en tidtabell över när VDR-system skall vara installerat i olika typer av fartyg. Om denna brist inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet får den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till närmaste lämpliga hamn för snabbt åtgärdande eller kräva att bristen åtgärdas inom högst 30 dagar. För dessa ändamål skall förfarandena i artikel 11 vara tillämpliga.

Enligt ändringsdirektivet är det således obligatoriskt för medlemsstaterna att under vissa förhållanden kvarhålla fartyg som saknar VDR-system. Det behövs en särskild reglering i FSL för att genomföra denna artikel, lämpligen genom ett tillägg i 11 kap. 1 a §. I samma paragraf bör det föreskrivas att tillsynsmyndigheten får tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda åläggande att bristen skall vara åtgärdad inom högst 30 dagar om bristen inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet. Det föreskrivs vidare i ändringsdirektivet att ”för dessa ändamål skall förfarandena i artikel 11 vara tillämpliga”. Med detta avses att fartyget skall beläggas med anlöpsförbud om inte villkoren för den fortsatta resan efterlevs. Bestämmelser om anlöpsförbud bör

regeringen besluta om i enlighet med det bemyndigande som föreslås i avsnitt 4.2.3.

4.2.5 Betalning för kvarhållande m.m.

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med ett kvarhållande.

Ett beslut om förbud mot fartygs resa skall gälla till dess att full betalning har skett för kvarhållandet eller tillfredsställande säkerhet för betalningen ställts.

Skälen för förslaget: I artikel 16.1 och 16.2 i direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs att alla kostnader *som har samband med inspektioner* skall täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten, om inspektionerna bekräftar brister eller leder till att sådana brister uppdagas som enligt konventionerna utgör skäl för att hålla kvar fartyget. Enligt artikel 16.3 skall ett beslut om kvarhållande inte upphävas innan full betalning har skett eller tillfredsställande säkerhet har ställts för betalning av kostnaderna.

I ändringsdirektivet har en ny bestämmelse lagts till genom artikel 16.2 a. Vid kvarhållande av ett fartyg på grund av brister eller avsaknad av giltiga certifikat enligt artikel 9 och bilaga VI skall kostnader *i samband med kvarhållandet* i hamn bäras av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Artikel 16.3 om att fartyget skall kvarhållas till dess betalning har skett, gäller då även för dessa kostnader.

Artikel 16 i dess tidigare lydelse har sin motsvarighet i FSL och VlfL. Enligt 10 kap. 22 § FSL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Motsvarande reglering finns i 6 kap. 8 § VlfL. Enligt 11 kap. 1 b § FSL och 7 kap. 7 a § VlfL skall ett förbud mot ett fartygs resa gälla till dess betalning har erlagts eller säkerhet har ställts för de kostnader för

tillsynsförrättningen som enligt lag eller föreskrifter skall betalas av redaren eller fartygsägaren. Vare sig bemyndigandena i 10 kap. 22 § FSL eller 6 kap. 8 § VlfL eller bestämmelserna om fortsatt kvarhållande täcker in frågan om kostnader i samband med kvarhållandet.

Genom artikel 16.1 har tillsynsmyndighetens behov av att få ersättning för sina tillsynskostnader tillgodosetts. I begreppet ”kostnader i samband med kvarhållandet” i nya artikel 16.2 i direktivet får anses ligga de kostnader tillsynsmyndigheten kan ha för att genomföra ett kvarhållande av ett fartyg. Förutom de kostnader för tillsynsförrättningar som tidigare har tillgodosetts genom artikel 16.1, kan det bli fråga om kostnader för vakthållning vid ett kvarhållet fartyg eller andra tillkommande kostnader för tillsynsmyndigheten. Även andra kostnader som någon myndighet har vid verkställande av ett kvarhållande skulle kunna komma i fråga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör således bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets redare eller ägare att utge ersättning för kostnader i samband med kvarhållandet av ett fartyg. En sådan bestämmelse kan lämpligen införas genom nya paragrafer, 11 kap. 7 § FSL och 7 kap. 12 § VlfL.

Som framkommit ovan skall ett fartyg enligt artikel 16.3 även kvarhållas om inte betalning har erlagts eller säkerhet ställts för kostnader i samband med kvarhållandet. Denna artikel kan lämpligen genomföras genom att 11 kap. 1 b § FSL och 7 kap. 7 a § VlfL kompletteras på så sätt att det föreskrivs att kvarhållandet skall bestå till dess kostnaderna för kvarhållandet har erlagts.

4.2.6 Straffbestämmelser

Förslag: En överträdelse mot förbud att lämna hamn på grund av avsaknad av föreskrivet VDR-system skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

En överträdelse av ett anlöpsförbud enligt föreskrifter som meddelats med stöd av fartygssäkerhetslagen (1988:49) eller lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

En överträdelse av förbud mot föreskrift om uppgiftsskyldighet skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst sex månader.

Skälen för förslaget: Enligt den nya artikel 19 a i direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs att medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

I de delar direktivet är införlivat finns redan straffsanktioner i erforderlig omfattning. De nya åligganden som införs enligt ändringsdirektivet skall dock också straffsanktioneras.

Överträdelse av den nya bestämmelsen i 11 kap. 1 a § FSL om nyttjandeförbud på grund av avsaknad av VDR-system (se avsnitt 4.2.4) bör straffsanktioneras på samma sätt som övriga överträdelser av nyttjandeförbud i 11 kap. FSL. Det innebär att en överträdelse av nyttjandeförbudet skall föranleda böter eller fängelse i högst ett år. Att bryta mot en föreskrift om anlöpsförbud som har meddelats med stöd av 11 kap 1 c § eller 7 kap. 6 a § VlfL (se avsnitt 4.2.3) bör, liksom tidigare reglerade anlöpsförbud, föranleda böter eller fängelse högst ett år. En överträdelse av en föreskrift om uppgiftsskyldighet som meddelats med stöd av 10 kap. 12 b § FSL (se avsnitt 4.2.2) bör, i likhet med motsvarande reglering i VlfL (7 kap 3 § och 10 kap. 4 § 2 p), medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst sex månader.

Överträdelser av nyttjandeförbud som meddelats enligt 11 kap. 1 a § FSL är redan, enligt 12 kap. 1 § 2, sanktionerade med böter eller fängelse i högst ett år. Det innebär att även den nya bestämmelsen om överträdelser av nyttjandeförbud på grund av avsaknad av VDR-system kommer att träffas av denna straffsanktion. I samma punkt bör det föreskrivas att brott mot förbud *enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av* 11 kap. 1 c § är straffbelagt, i stället för som idag när brott mot förbud enligt den paragrafen är straffbelagt. I 10 kap. 3 § VlfL bör det föreskrivas att förbud som har meddelats med stöd av *en föreskrift som meddelats med stöd av* 7 kap. 6 a § är straffbelagt, i stället för vad som i dag gäller, nämligen att brott mot förbud som har meddelats med stöd av den paragrafen är straffbelagt.

I 12 kap. 2 § FSL bör det i en ny tionde punkt föreskrivas att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 10 kap. 12 b § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 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

5.1 Inledning

EG-förordningar har allmän giltighet och är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i varje medlemsstat (artikel 249 i EG-fördraget). Något genomförande av EG-förordningar skall således inte ske. 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 (förordningen om dubbelskrov) påkallar dock viss lagreglering. Eftersom förordningen om dubbelskrov syftat till att motverka miljöfarliga oljetankfartyg, bör dessa bestämmelser införas i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlfL).

5.2 Förordningens bakgrund och innehåll

MEPC 95 (46) och MEPC 94 (46)

Förordningen om dubbelskrov baseras på det regelverk för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som beslutats inom Förenta Nationernas sjöfartsorganisation IMO.

IMO antog 1992 ändringar i MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships eller 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, såsom den ändrats genom 1978 års protokoll). Oljetankfartyg som levererats från och med den 6 juli 1996 måste ha dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i enlighet med de tekniska krav som anges i regel 13 F i bilaga 1 till MARPOL. Genom ändringen infördes också i regel 13 G en tidtabell för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som leveretats före den 6 juli 1996.

I resolutionen MEPC 95 (46) antogs viktiga ändringar av regel 13 G i bilaga I till MARPOL. En ny och påskyndad tidsplan för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov infördes. Dessa ändringar kommer att träda i kraft den 1 september 2002.

De respektive tidpunkter då oljetankfartyg slutgiltigt måste uppfylla kraven i regel 13 F är avhängiga av fartygets storlek och ålder. Fartygen har därför i tidsplanen delats in i tre kategorier utifrån dräktighet, konstruktion och ålder.

Det har införts en tidtabell för utfasningen av befintliga oljetankfartyg med enkelskrov. Vilket år som fartyget senast skall vara utfasat beror på dess leveransdatum. Senast vid årsdagen för fartygets leveransdatum ett visst år, vilket sträcker sig från 2003 till 2007 för fartyg i kategori 1 och 2003 till 2015 för fartyg i kategori 2 och 3, skall fartyget efterleva bestämmelserna i regel 13 F.

Oljetankfartyg i kategorierna 1 och 2 måste dock uppfylla fler krav för att tillåtas gå i fortsatt drift med enkelskrov. I punkt 7 till regel 13 G föreskrivs att sådana fartyg endast får fortsätta att vara i drift efter årsdagen för deras leveransdatum 2005 respektive 2010, om de uppfyller kraven i det särskilda system för bedömning av fartygs skick (CAS) som antogs genom resolution MEPC 94 (46). CAS (Condition Assessment Scheme) föreskriver ett särskilt system för att bedöma säkerheten för bl.a. oljetankfartyg.

I den ändrade regeln 13 G behålls det redan tidigare införda kravet på att tankfartyg i kategori 1 efter 25 år skall vara utrustade med vingtankar eller dubbel botten med skyddande placering av utrymmen som inte används för transport av last eller endast transporterar hydrostatiskt balanserad last.

Genom punkt 5 i den ändrade regeln 13 G ges flaggstaterna möjlighet att under vissa förhållanden tillåta fortsatt drift av oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3 efter den tidpunkt då de enligt huvudregeln skulle ha varit utfasade. Andra stater som anslutit sig till MARPOL ges dock rätt att vägra sådant oljetankfartyg tillträde till sådana hamnar eller terminaler till havs som omfattas av deras jurisdiktion. EG-staterna har förklarat sig ha för avsikt att använda sig av denna rättighet.

Förordningen om dubbelskrov

Genom förordningen om dubbelskrov införlivas i gemenskapsrätten de nya bestämmelser om utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som har beslutats inom IMO. Syftet med förordningen är att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL på oljetankfartyg med enkelskrov. Förordningen skall tillämpas på oljetankfartyg med minst 5 000 ton dödvikt som *dels* anlöper hamnar eller terminaler till havs som omfattas av en medlemsstats behörighet, oavsett vilken flagg fartyget för och *dels* sådana som för en medlemsstats flagg.

I artikel 4.1 föreskrivs att oljetankfartyg inte skall tillåtas att segla under en medlemsstats flagg eller, oberoende av flagg, tillåtas att anlöpa hamnar eller terminaler till havs som omfattas av en medlemsstats behörighet efter årsdagen för det leveransdatum för fartyget som anges i artikeln. Årsdagen infaller, beroende på fartygskategori och leveranstidpunkt, under åren mellan 2003 och 2015. Bestämmelse överensstämmer med den nya påskyndade tidsplan för utfasning av enkelskrovade oljetankfartyg som anges i regel 13 G och som antagits inom IMO genom resolution MEPC 95 (46).

Kravet som finns i regel 13 G i bilaga 1 till MARPOL på vissa oljetankfartyg i kategori 1 att antingen vara utrustade med vingtankar eller dubbelt bottenutrymme eller ha hydrostatiskt balanserad last, återfinns också i artikel 4.2 i förordningen.

I artikel 5 finns ytterligare en regel om anlöpsförbud och villkor som skall uppfyllas för medlemsstatens egna fartyg. Ett oljetankfartyg skall inte tillåtas att anlöpa hamnar eller terminaler till havs som omfattas av en medlemsstats behörighet efter årsdagen för fartygets leveransdatum år 2005 för fartyg i kategori 1 och år 2010 för fartyg i kategori 2, såvida det inte uppfyller villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick enligt artikel 6. De behöriga myndigheterna i en medlemsstat får heller inte tillåta fortsatt drift av fartyg som för dess flagg om inte fartygen uppfyller villkoren i systemet för bedömning. I artikel 6 föreskrivs att systemet för bedömning av fartygets skick (CAS) som antogs genom resolution MEPC 94(96) därvid skall tillämpas. Genom detta görs även punkt 7 till regel 13 G i bilaga 1 till MARPOL till en del av gemenskapsrätten. Innebörden av denna regel är att vissa fartyg i kategori 1 och 2 skall uppfylla villkoren enligt bedömningssystemet CAS om de skall få fortsätta att vara i drift efter 2005 respektive 2010, även om de inte vid den tidpunkten skulle ha varit utfasade enligt huvudregeln i artikel 4.1.

Enligt punkt 5 till den ändrade regeln 13 G i bilaga I till MARPOL ges parterna till konventionen möjlighet att under vissa förutsättningar tillåta fortsatt drift av vissa oljetankfartyg

efter tidpunkten då de skulle ha varit utfasade. Enligt punkt 8 i samma regel tillåts andra parter till MARPOL att vägra fartyg som utnyttjat denna undantagsmöjlighet tillträde till sina hamnar. I artikel 7 i förordningen om dubbelskrov föreskrivs att, efter årsdagen av fartygets leveransdatum 2015, skall fortsatt drift i enlighet med undantagsregeln i ovannämnda punkt 5 för ett fartyg som för en medlemsstats flagg eller tillträde till hamnar och terminaler till havs för andra oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3 inte längre tillåtas. Detta gäller oberoende av om fartyget av flaggstaten har tillåtits att fortsätta segla med stöd av undantagsbestämmelsen i punkt 5. Medlemsstaterna skall alltså efter den tidpunkten inte själva kunna tillämpa undantagsregeln i punkt 5 och heller inte släppa in fartyg från tredje land som har utnyttjat regeln. Detta förfarande är i enlighet med punkt 8 i regel 13 G i bilaga till MARPOL.

I artikel 8 i förordningen föreskrivs om undantag för fartyg i sjönöd eller fartyg som skall repareras. Genom undantag från artiklarna 4, 5 och 7 får den behöriga myndigheten i en medlemsstat, om inte annat föreskrivs i nationella bestämmelser, under exceptionella omständigheter tillåta ett enskilt fartyg att anlöpa hamnar eller terminaler som omfattas av den medlemsstatens behörighet när ett oljetankfartyg har råkat i svårigheter och söker nödhamn eller när ett olastat oljetankfartyg är på väg till hamn för reparation.

I artikel 9 föreskrivs om vissa underrättelseskyldigheter till IMO med anledning av vissa beslut som fattats i enlighet med förordningen.

5.3 Förslag till bestämmelser med anledning av förordningen om dubbelskrov

5.3.1 Förbud för hamnar

Förslag: Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn med stöd av förordningen om dubbelskrov får Sjöfartsverket även förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget.

Skälen för förslaget: I artiklarna 4 och 5 i förordningen finns bestämmelser om att fartyg med enkelskrov under vissa förhållanden och under vissa omständigheter inte skall tillåtas att anlöpa någon hamn inom gemenskapen. Se närmare om detta i föregående avsnitt. Med stöd av själva förordningen kan Sjöfartsverket förbjuda sådana fartyg att anlöpa svensk hamn. Såsom det anförts i avsnitt 4.2.3 kan emellertid ett anlöpsförbud upprätthållas på ett enklare och effektivare sätt om Sjöfartsverket kan förbjuda hamnen att ta emot sådana fartyg som bannlysts från gemenskapens hamnar.

Det föreslås därför att motsvarande bestämmelse införs i 7 kap. 6 a § VlfL för sådana fartyg som belagts med anlöpsförbud med stöd av förordningen om dubbelskrov. I övrigt hänvisas till de resonemang som förs i avsnitt 4.2.3.

5.3.2 Särskilda bestämmelser vid force majeure

Förslag: Trots att förutsättningar för anlöpsförbud föreligger enligt förordningen om dubbelskrov, får Sjöfartsverket ge ett fartyg tillstånd att anlöpa en anvisad hamn under exceptionella omständigheter om fartyget har råkat i svårigheter och söker nödhamn eller om det är ett olastat oljetankfartyg på väg till hamn för reparation.

Skälen för förslaget: I artiklarna 4, 5 och 7 i förordningen om dubbelskrov finns bestämmelser om anlöpsförbud. I artikel 8 föreskrivs om undantag för fartyg i svårigheter eller fartyg som skall repareras. Genom undantag från artiklarna 4, 5 och 7 får den behöriga myndigheten i en medlemsstat, om inte annat föreskrivs i nationella bestämmelser, under exceptionella omständigheter tillåta ett enskilt fartyg att anlöpa hamnar eller terminaler som omfattas av den medlemsstatens behörighet när ett oljetankfartyg har råkat i svårigheter och söker nödhamn eller när ett olastat oljetankfartyg är på väg till hamn för reparation.

När det gäller själva anlöpsförbudet behövs det inte några lagregler, eftersom förordningen är direkt tillämplig i den svenska rättsordningen. Om medlemsstaterna önskar släppa in fartyg som söker nödhamn förutsätts dock bestämmelser i den nationella lagstiftningen.

Det får anses utgöra en grundläggande princip att ett fartyg i sjönöd alltid skall kunna tillåtas att anlöpa hamn, likaså att ett olastat oljetankfartyg skall kunna tas in för reparation. Om inte sådana möjligheter fanns skulle regleringen i själva verket kunna motverka sina syften; att höja sjösäkerheten och förebygga förorening. I direktivet om hamnstatskontroll finns motsvarande reglering för fartyg som blivit bannlysta (artikel 11.6). Redan tidigare har detta föranlett en särskild reglering i FSL 11 kap. 1 c § tredje stycket. I denna promemoria föreslås att möjligheten att släppa in fartyg vid force majeure skall vara kvar i lagform, samtidigt som regeringen bemyndigas att meddela bestämmelserna om själva anlöpsförbudet (avsnitt 4.2.3). Liknande bestämmelser, som ansluter till förordningen om dubbelskrov, bör införas för oljetankfartyg som har råkat i svårigheter och söker nödhamn eller olastade oljetankfartyg som är på väg till hamn för reparation. Det föreslås därför att det införs en bestämmelse i 7 kap 6 c § VlfL som ger möjlighet att tillåta sådana fartyg att anlöpa hamn, trots att fartygen enligt förordningen egentligen skall vara bannlysta.

5.3.3 Straffbestämmelser

Förslag: En överträdelse av ett beslut om anlöpsförbud som meddelats med stöd förordningen om dubbelskrov skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

Om ett fartyg används i strid med bestämmelserna i förordningen om dubbelskrov skall det medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst sex månader.

Skälen för förslaget: Förordningen om dubbelskrov innehåller inte några bestämmelser om att medlemsstaterna skall införa sanktioner för den som bryter mot förordningen. Att i möjligaste mån förhindra att oljetankfartyg med enkelskrov trafikerar den föroreningskänsliga Östersjön är angeläget. Det kan därför ändock finnas anledning att straffsanktionera förordningens bestämmelser för att så långt möjligt se till att dessa efterlevs.

Vid en jämförelse med FSL och VlfL framgår att motsvarande bestämmelser i de lagarna har straffsanktionerats. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett anlöpsförbud döms enligt 12 kap. 1 § 2 FSL och 10 kap. 3 § 3 VlfL till böter eller fängelse i högst ett år. Motsvarande straffsanktionering bör införas för den som bryter mot ett anlöpsförbud som meddelats med stöd av artikel 4, 5 eller 7 i förordningen om dubbelskrov. Det föreslås därför att en sådan bestämmelse införs i 10 kap. 3 § VlfL.

Enligt artiklarna 4 och 5 skall medlemsstaterna under vissa förutsättningar inte tillåta oljetankfartyg att segla under dess flagg. Förordningen innebär att det är förbjudet att segla ett fartyg efter den tidpunkt då fartyget enligt förordningen skulle ha utfasats.

I 4 kap. VlfL finns bestämmelser gällande utrustningskrav. Det föreskrivs i 4 kap. 1 § VlfL att regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa förorening. Enligt 4 kap. 2 § VlfL får regeringen eller den myndighet som regeringen utser, föreskriva att fartyg inte

får användas till sjöfart om de inte är underhållna så att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §. I 10 kap. 4 § 2 föreskrivs att en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader. För att tillförsäkra efterlevnaden av förordningen om dubbelskrov bör motsvarande straffsanktionering införas för användning av fartyg i strid med förordningens utfasningsbestämmelser. Samma straffskala bör användas som i VlfL. Det föreslås därför att en sådan bestämmelse införs i 10 kap. 4 § VlfL.

I 10 kap. 6 § VlfL föreskrivs att fartygets redare eller ägare döms som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade, såvitt avser vissa brott mot VlfL. Detta gäller bl.a. om en föreskrift som meddelat med stöd av 4 kap. 2 § VlfL åsidosätts, dvs. om ett fartyg inte är underhållet på så sätt att det i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som meddelats med stöd av 1 §. På samma sätt bör redaren och ägaren bära ett ansvar om ett fartyg används trots att det är förbjudet enligt förordningen om dubbelskrov. Det föreslås därför att en sådan bestämmelse införs i 10 kap. 6 § VlfL.

6 Direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg

6.1 Direktivets innehåll

I december 2001 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, det s.k. bulkdirektivet. Avsikten med direktivet är att förbättra säkerheten för bulkfartyg som anlöper hamnterminaler i gemenskapen för att lasta eller lossa fasta bulklaster genom att minska riskerna för överbelastning och fysiska skador på fartygets konstruktion i samband med lasthanteringen. Alla bulkfartyg, oavsett flagg, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fast bulklast samt alla terminaler inom medlemsstaternas territorium omfattas av direktivet. Med terminal avses varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa fasta bulklaster i eller ur bulkfartyg.

I en bilaga till direktivet finns en förteckning över de krav som bulkfartyg måste uppfylla för att de skall lämpa sig för lastning och lossning av fasta bulklaster. Terminalerna skall säkerställa att de bulkfartyg som angör deras kajer uppfyller dessa lämplighetskrav. Terminalerna skall i sin tur uppfylla de lämplighetskrav för terminaler som finns i den s.k. BLU-koden, en resolution för säker lastning och lossning av bulkfartyg som år 1997 antogs av den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Terminaloperatören, dvs. vanligtvis ägaren av en terminal, skall utse en

terminalrepesentant som bl.a. skall ansvara för lastning och lossning, samt upprätthålla ett kvalitetssäkringssystem.

Direktivet anger även de förfaranden som befälhavaren och terminalrepresentanten skall följa före och under lastning och lossning. Dessa förfaranden grundar sig på bestämmelserna i BLU-koden och lägger särskild vikt vid behovet av kommunikation och samarbete mellan fartyget och terminalen. En behörig myndighet skall kunna ingripa om lasthanteringen skapar situationer som kan hota fartygets säkerhet. I direktivet fastslås även att det primära ansvaret för att lastning och lossning sker på ett säkert sätt vilar på befälhavaren. De behöriga myndigheternas möjligheter att ingripa begränsas därför till de fall då befälhavaren och terminalrepresentanten inte kan komma överens om åtgärder för att avhjälpa situationer som kan hota säkerheten och som uppstått till följd av lasthanteringen. Om fartyget har åsamkats strukturella skador som hotar dess säkerhet skall hamnstatens inspektionsmyndighet ingripa för att i nära samråd med flaggstatens administration, eller en erkänd organisation som företräder denna, besluta huruvida det krävs omedelbara reparationer.

Det skall i medlemsstaterna finnas ett system för att övervaka att de förfaranden som direktivet anger följs och bedöma deras säkerhetsförbättrande effekter. Inom detta system skall slumpmässiga inspektioner av terminalernas lastnings- och lossningsprocedurer göras.

Bulkdirektivet skall vara genomfört i medlemsstaterna före den 5 augusti 2003 och dess bestämmelser skall tillämpas från och med den 1 mars 2004.

6.2 Förslag till genomförande av bulkdirektivet

6.2.1 Ny lag om lastning och lossning av bulkfartyg

Förslag: Det införs en ny lag för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniska krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg.

Skälen för förslaget: Vissa grundläggande bestämmelser om fartygs lastning finns i 3 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49). De bestämmelser som nu behövs för att genomföra direktivet 2001/96/EG om fastställande av harmoniska krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, det s.k. bulkdirektivet, är emellertid specifika för bulkfartyg och innebär även att nya funktioner införs i de svenska hamnar som omfattas av direktivet. I dessa skall det t.ex. finnas terminalrepresentanter med specifikt angivna uppgifter. Att införa dessa bestämmelser i fartygssäkerhetslagen skulle medför en onödigt betungande särlagstiftning i den i övrigt mer generellt tillämpliga lagen. Därtill kommer att fartygssäkerhetslagen är inriktad på förhållandena på fartygen, medan bulkdirektivet i hög utsträckning även tar sikte på förhållandena i de hamnar där bulkfartyg anlöper. En särskild lag bör därför tillskapas för genomförandet av bulkdirektivet.

Den nya lagen blir att betrakta som speciallag i förhållande till fartygssäkerhetslagen. I den mån den nya lagen är tillämplig skall alltså denna tillämpas framför fartygssäkerhetslagen.

6.2.2 Lagens tillämpningsområde

Förslag: Lagen skall tillämpas på alla bulkfartyg som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fasta bulklaster, förutom om lastningen eller lossningen sker enbart med bulkfartygets egen utrustning. Lagen skall vidare tillämpas på alla terminaler som anlöps av bulkfartyg som lastar eller lossar fasta bulklaster, såvida detta inte sker endast i undantagsfall.

Skälen för förslaget: Det föreslagna tillämpningsområdet överensstämmer med direktivets. Att observera är att spannmål inte omfattas av definitionen av fast bulklast, vilket innebär att fartyg som är avsedda att frakta spannmål inte träffas av direktivet eftersom sådana fartyg inte omfattas av definitionen av bulkfartyg.

6.2.3 Definitioner

Förslag: I den nya lagen om lastning och lossning av bulkfartyg införs definitioner av vissa centrala begrepp. Dessutom anges att vad som sägs om redare även skall gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

Skälen för förslaget: För att säkerställa att lagen får den tillämpning som är avsedd bör vissa centrala begrepp definieras. De definitioner som förslås i lagtexten överensstämmer med de som finns i bulkdirektivet.

I annan lagstiftning på sjöfartsområdet jämställs den som har befattning med fartyget respektive den som utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift med fartygets redare (jfr. 20 kap. 13 § sjölagen (1994:1009), 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) respektive 1 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg). En motsvarande bestämmelse bör införas i bulklagen.

6.2.4 Tillsyn

Förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer skall utöva tillsyn över att bestämmelserna i bulklagen och bestämmelser som har meddelats med stöd av den lagen efterlevs. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om tillsynen.

Skälen för förslaget: För att kontrollera att de bestämmelser som genomför bulkdirektivet efterlevs bör en myndighet utses att utöva tillsyn över detta. Utöver denna generella kontroll anger direktivet vissa särskilda uppgifter som lämpligen bör utföras av en tillsynsmyndighet. Det anges t.ex. i artikel 11.1 att medlemsstaterna regelbundet skall kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artiklarna 5.1, 7.2, 8 och 5.4. Dessa artiklar tar sikte på att terminalerna skall uppfylla kraven i direktivets bilaga II, att terminalrepresentanten fullgör sina skyldigheter, att det förfarande som direktivet föreskriver för lastning och lossning tillämpas samt att terminalerna uppfyller föreskrivna krav i fråga om kvalitetssäkringssystem. Kontrollförfarandet skall inbegripa oaviserade inspektioner.

Terminalrepresentanten skall enligt artikel 7.2.c till såväl befälhavaren som till ”hamnstatskontrollmyndigheten” anmäla säkerhetsrisker ombord. Enligt artikel 9 skall ”den behöriga myndigheten” ingripa om myndigheten har fått information om att befälhavaren och terminalrepresentanten är oeniga om förfarandet vid lastning eller lossning av ett bulkfartyg, om ett ingripande krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön. Denna myndighet skall vidare stoppa lastningen eller lossningen om det finns tydliga indikationer på att fartygets eller besättningens säkerhet skulle vara äventyrad. Det åligger slutligen ”hamnstatskontrollmyndigheten” enligt artikel 10 att avgöra om ett fartyg som skadats behöver repareras innan det kan tillåtas att avgå från hamnen. ”Hamnstatskontroll-myndigheten” är enligt direktivets definition den myndighet som är bemyndigad att tillämpa inspektionsbestämmelserna i det s.k. hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG). ”Behörig

myndighet" är enligt direktivet en nationell, regional eller lokal myndighet som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att tillämpa och verkställa kraven i detta direktiv.

För att utföra de uppgifter som nämnts ovan och som enligt direktivet åligger "hamnstatskontrollmyndigheten" eller "den behöriga myndigheten" bör en tillsynsmyndighet utses. Det föreslås därför att det i 5 § bulklagen införs en bestämmelse om att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn. Sjöfartsverket är i Sverige "hamnstatskontrollmyndighet" och utövar tillsyn över fartyg enligt såväl fartygssäkerhetslagen (1988:49) som lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Verket utövar även tillsyn över hamnar i vissa avseenden såvitt avser mottagning av avfall från fartyg (3 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg). Hos Sjöfartsverket finns således en gedigen kunskap om fartyg och deras förhållanden i olika avseenden, och verket har även en väl etablerad kontakt med hamnarna. Det förefaller därför naturligt att Sjöfartsverket i förordning även bemyndigas att utöva den nu aktuella tillsynen, och även att meddela föreskrifter om tillsynen.

6.2.5 Bulkfartygens respektive terminalernas lämplighet

Förslag: Bulkfartyg och terminaler skall uppfylla de krav som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver.

Skälen för förslaget: Ett bulkfartyg i bulkdirektivets mening är detsamma som enligt definitionen i regel IX/1.6 i 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens. I direktivets artikel 3 anges närmare vad denna definition innebär, och denna föreslås också tas in i den nya bulklagens 2 §. Av artikel 4 i bulkdirektivet följer att bulkfartyg för att ur operativ synvinkel anses lämpliga för lastning eller lossning av fasta bulklaster skall uppfylla de bestämmelser som finns i direktivets bilaga I. Dessa bestämmelser handlar bl.a. om lastrum, lastluckor, indikeringslampor, maskineri och

däcksutrustning. De är således av teknisk karaktär och bör lämpligen regleras genom föreskrifter. I lagen bör därför regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela dessa föreskrifter, och regeringen bör därefter i förordning lägga denna uppgift på Sjöfartsverket. Med tanke på att direktivet bl.a. syftar till att åstadkomma en säkrare arbetsmiljö för de sjömän och andra som arbetar med lastning och lossning bör föreskrifterna meddelas efter samråd med Arbetsmiljöverket.

En terminal är enligt direktivets definition varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk i eller ur bulkfartyg. Av bulkdirektivets artikel 5 kan utläsas att terminaler skall uppfylla bestämmelserna i direktivets bilaga II. Därav följer att terminalen endast skall godta sådana bulkfartyg som på ett säkert sätt kan angöra kajen, att terminalens lastnings- och lossningsutrustning skall vara korrekt certifierad och hållas i gott skick, att terminalpersonalen skall ges viss angiven utbildning m.m. Även dessa bestämmelser är av den karaktären att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela föreskrifter på området, och regeringen bör därefter i förordning bemyndiga Sjöfartsverket att göra detta efter samråd med Arbetsmiljöverket.

6.2.6 Terminaloperatörens ansvar

Förslag: Terminaloperatören skall kontrollera att bulkfartyg och terminaler uppfyller gällande krav, samt ansvara för att en eller flera terminalrepresentanter utses, att informationsbroschyrer utarbetas och tillhandahålls enligt gällande bestämmelser, och att ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och upprätthålls i terminalen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om informationsbroschyrer och kvalitetssäkringssystem.

Skälen för förslaget: En terminaloperatör definieras i bulkdirektivets artikel 3 som ägaren av en terminal men kan även vara någon som ägaren har överlämnat ansvaret för lastningen eller lossningen av ett enskilt fartyg till. Enligt artikel 4 i bulkdirektivet skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som krävs för att terminaloperatörerna förvissar sig om bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel för lastning och lossning genom att kontrollera att de uppfyller bestämmelserna i direktivets bilaga 1. Som tidigare nämnts handlar dessa bestämmelser bl.a. om lastrum, lastluckor, indikeringslampor, maskineri och däcksutrustning. Enligt direktivet är det alltså terminaloperatören som skall kontrollera att fartygen uppfyller dessa krav.

Andra skyldigheter som terminaloperatören har framgår av direktivets artikel 5. Där anges att terminaloperatören beträffande de terminaler som de har ansvar för skall säkerställa att terminalerna uppfyller vissa angivna bestämmelser, att en eller flera terminalrepresentanter utses, att informationsbroschyrer utarbetas samt att ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och uppehålls.

Det föreslås att det i 6 § i den nya bulklagen anges vilka skyldigheter terminaloperatören har i de avseenden som angetts ovan.

De informationsbroschyrer som skall tas fram skall enligt artikel 5.3 innehålla bl.a. vissa upplysningar om terminalen, och broschyrerna skall tillhandahållas befälhavare. Artikel 5.4 anger att ett sådant kvalitetssäkringssystem som skall finnas i terminalerna skall certifieras enligt standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard som minst ställer samma krav som denna, och kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-standarden 10011:1991 eller en likvärdig standard. Certifiering sker genom ett ackrediterat certifieringsorgan som kontrollerar att nödvändig dokumentation om organisation, verksamhet , rutiner m.m. finns och efterlevs. Direktivet medger en övergångsperiod i fråga om kvalitetssäkringssystemet, vilket innebär att nödvändiga system skall vara inrättade senast i början av februari 2005, och att certifiering skall ha erhållits senast ett år därefter.

Sjöfartsverket bör – med stöd av bemyndigande i lag – i förordning bemyndigas att meddela föreskrifter om både informationsbroschyrerna och kvalitetssäkringssystemet.

6.2.7 Befälhavarens ansvar

Förslag: Befälhavaren skall ansvara för att lastning och lossning sker på ett säkert sätt och att föreskriven informationsskyldighet gentemot terminalen fullgörs. Han eller hon skall vidare kontrollera att nödvändig lastinformation, och vid behov även en bulkdensitetsdeklaration, har erhållits samt fullgöra de övriga skyldigheter som enligt lagen eller föreskrifter har ålagts honom eller henne.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om befälhavares skyldigheter i samband med lasthantering.

Skälen för förslaget: En befälhavare i direktivets mening är den person som för befäl på ett bulkfartyg, men det kan också, enligt definitionen i artikel 3.10 i bulkdirektivet, vara ett annat fartygsbefäl som befälhavaren har utsett att ansvara för lastning och lossning. Befälhavarens skyldigheter regleras främst i artikel 7.1. Där framgår att befälhavaren skall ansvara för att det bulkfartyg han för befäl på lastas och lossas på ett säkert sätt, i god tid före fartygets beräknade ankomst ge terminalen viss angiven information, innan lastning sker säkerställa att han fått nödvändig lastinformation och om så erfordras även en bulkdensitetsdeklaration, samt innan lasthanteringen påbörjas och under lastning eller lossning fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga IV. I denna bilaga anges närmare olika faktorer som befälhavaren skall säkerställa för att lastningen eller lossningen skall ske på ett så säkert sätt som möjligt. Av artikel 8 följer att befälhavaren tillsammans med terminalrepresentanten även skall utarbeta en lastnings- eller lossningsplan.

De huvudsakliga skyldigheter som befälhavaren har enligt direktivet bör regleras i lag. Därutöver bör regeringen eller den

myndighet som regeringen därefter bestämmer (Sjöfartsverket) bemyndigas att i föreskrifter närmare precisera befälhavarens skyldigheter.

6.2.8 Terminalrepresentantens ansvar

Förslag: Terminalrepresentanten skall till befälhavaren och tillsynsmyndigheten anmäla sådana brister och omständigheter som utgör säkerhetsrisker vid lastning och lossning, och till befälhavaren även anmäla om fartygets konstruktion eller utrustning skadas i samband med lastning eller lossning. Terminalrepresentanten skall även fullgöra de övriga skyldigheter som enligt lagen eller föreskrifter har ålagts honom eller henne.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om terminalrepresentantens skyldigheter.

Skälen för förslaget: En terminalrepresentant är en person som har det övergripande ansvaret för och rätten att kontrollera förberedelsen, utförandet och avslutandet av lastning eller lossning av ett enskilt bulkfartyg (artikel 3.9). Terminalrepresentanten utses av terminaloperatören. Av artikel 7.2 i bulkdirektivet framgår terminalrepresentantens ansvar, som innebär följande. När terminalen tar emot fartygets första anmälan om beräknad ankomsttid skall terminalrepresentanten lämna befälhavaren de upplysningar som anges i bilaga V. Denna bilaga innehåller en uppräkning av information som skall lämnas, såsom beskrivning av lastnings- eller lossningsutrustningen, uppgifter om kajplatsen, minsta vattendjup längs kajen och i inseglingsleder m.m. Terminalrepresentanten skall vidare försäkra sig om att befälhavaren så tidigt som möjligt har blivit underrättad om innehållet i lastdeklarationsformuläret, utan dröjsmål till befälhavaren och hamnstatskontrollmyndigheten anmäla uppenbara brister som han observerat ombord och som kan äventyra säkerheten, samt även fullgöra vissa andra

förpliktelser som anges i bilaga VI. Där anges tämligen detaljerat vilka skyldigheter som åligger terminalrepresentanten före och under lastning eller lossning.

Liksom när det gäller befälhavare bör de mest centrala av terminalrepresentantens skyldigheter föreskrivas i lag, medan andra skyldigheter som förutsätter en mer detaljerad reglering bör föreskrivas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (Sjöfartsverket).

6.2.9 Förfarandet i samband med lastning och lossning

Förslag: Befälhavaren och terminalrepresentanten skall utarbeta en lastnings- eller lossningplan. Tillsynsmyndigheten skall stoppa lastningen eller lossningen om denna medför säkerhetsrisker för fartyget eller besättningen, samt ingripa om befälhavaren och terminalrepresentanten inte är överens om hur lastningen eller lossningen skall ske och ett ingripande krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om lastnings- och lossningsplaner samt om förfarandet inför och i samband med lastning och lossning av bulkfartyg.

Skälen för förslaget: Förfarandet i samband med lastning och lossning av bulkfartyg regleras i artikel 8 i bulkdirektivet. Där framgår att befälhavaren och terminalrepresentanten skall komma överens om en lastnings- eller lossningsplan som skall utarbetas på visst angivet sätt.

Innan lastningen eller lossningen påbörjas skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten. I direktivet anges vidare att en fungerande kommunikation skall upprättas och vidmakthållas, så att parterna kan hålla varandra informerade om lastnings- eller lossningsproceduren och säkerställa att proceduren omedelbart kan stoppas om befälhavaren eller terminalrepresentanten

beordrar detta. Efter avslutad lastning eller lossning skall befälhavaren och terminalrepresentanten skriftligen bekräfta att den överenskomna planen har följts. När det gäller lossning skall bekräftelsen även inbegripa ett protokoll som anger att lastrummen har tömts och rengjorts. Där skall även eventuella skador som fartyget åsamkats och reparationer som utförts anges.

Även tillsynsmyndigheten har enligt artikel 9 en funktion att fylla i det enskilda lastnings- eller lossningsförfarandet. Om myndigheten får information om att befälhavaren och terminalrepresentanten inte är överens i fråga om hur förfarandet skall gå till, skall myndigheten ingripa om så krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön. Vidare skall tillsynsmyndigheten hindra eller stoppa lastningen eller lossningen om det finns tydliga indikationer på att fartygets eller besättningens säkerhet skulle vara äventyrad.

De mer detaljerade bestämmelserna om förfarandet i samband med lastning och lossning av bulkfartyg samt om lastnings- och lossningsplaner bör meddelas av Sjöfartsverket efter bemyndigande i lag och förordning.

6.2.10 Skador i samband med lastning eller lossning

Förslag: En skada som uppstår i samband med lastning eller lossning skall repareras om det är nödvändigt för att upprätthålla fartygets eller besättningens säkerhet. Om fartyget eller dess utrustning har skadats och skadan innebär en icke obetydlig försämring av fartygets sjövärdighet, skall terminalrepresentanten informera tillsynsmyndigheten och flaggstatens administration om skadan. Tillsynsmyndigheten skall därefter, med beaktande av eventuella synpunkter från befälhavaren och flaggstatens administration, avgöra om reparation krävs innan fartyget får avgå.

Skälen för förslaget: I bulkdirektivets artikel 10 finns bestämmelser om vad som gäller när skador uppstår i samband

med lastning eller lossning. Terminalrepresentanten skall rapportera eventuella skador som uppstår på fartygets konstruktion eller utrustning till befälhavaren, och om så anses nödvändigt skall skadorna repareras.

Om en uppstådd skada är sådan att den kan försvaga fartygskonstruktionens hållfasthet, minska skrovets vattentäta integritet eller försämra tillförlitligheten hos fartygets väsentliga tekniska system, skall flaggstatens administration, eller en organisation som denna erkänner och företräds av, och tillsynsmyndigheten informeras. Enligt direktivet är terminalrepresentanten och/eller befälhavaren ansvarig för att denna information sker. För att undvika otydligheter i ansvaret bör detta i den svenska regleringen läggas på en person, och då lämpligen på terminalrepresentanten som i de flesta fall har bättre upparbetade administrativa kanaler till tillsynsmyndigheten än befälhavaren har.

Tillsynsmyndigheten skall därefter, med beaktande av eventuella synpunkter från flaggstaten och befälhavaren, besluta om en skada behöver repareras omedelbart eller om reparation kan anstå till ett senare tillfälle. Som framgår av nästa avsnitt skall tillsynsmyndigheten, om omedelbar reparation anses nödvändig, förbjuda fartyget att lämna hamnen till dess att reparationen har utförts.

Enligt artikel 10.3 får myndigheten anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att omedelbart utföra reparationen eller om detta kan göras senare. Något bemyndigande i detta avseende anses inte nödvändigt.

6.2.11 Avgångsförbud

Förslag: Tillsynsmyndigheten skall förbjuda ett fartyg att lämna hamnen om en omedelbar reparation är nödvändig för att upprätthålla fartygets eller besättningens säkerhet. Ett sådant beslut får förenas med vite, och riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare. Ett beslut om avgångsförbud skall gälla till dess att reparation har utförts och vederbörligen godkänts, samt betalning har skett för kostnader för tillsynsförrättningen. Om en åtgärd inte vidtas inom förelagd tid eller den som beslutet riktar sig till inte kan nås för underrättelse, eller om åtgärden ändå inte kan förväntas bli vidtagen, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare.

Ett beslut om avgångsförbud skall genast anmälas till polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen.

Beslutet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätt.

Skälen för förslaget: För att förhindra att ett fartyg som tillsynsmyndigheten anser vara i behov av omedelbar reparation lämnar hamnen, bör tillsynsmyndigheten (dvs. Sjöfartsverket, se tidigare avsnitt) ges möjlighet att i en sådan situation förbjuda ett fartyg att avgå. Ett sådant beslut bör kunna förenas med vite. Liksom vad som gäller för motsvarande beslut enligt t.ex lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, bör beslutet – efter vad som är lämpligast i det enskilda fallet – kunna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare, samt innehålla uppgift om vilka åtgärder som måste vidtas och den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna. Reparationen skall utföras på ett sådant sätt att befälhavaren och tillsynsmyndigheten kan godkänna skadan innan fartyget lämnar hamnen. Detta framgår av artikel 10.2 i bulkdirektivet. Tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att i vissa fall låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare, t.ex. om åtgärden inte vidtas inom förelagd tid.

Ett beslut om avgångsförbud bör, liksom motsvarande beslut enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och fartygssäkerhetslagen (1988:49), anmälas till polis-, tull- och lotsmyndigheterna samt Kustbevakningen samt kunna överklagas hos allmän förvalningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätt.

6.2.12 Påföljder vid brott mot lagens bestämmelser

Förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör de skyldigheter som han eller hon har ålagts i lagen, eller bryter mot ett förbud för ett fartyg att avgå från hamn, döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 16 i bulkdirektivet skall medlemsstaterna fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. I den svenska lagen bör därför straffbestämmelser införas, med innebörd att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller bryter mot ett meddelat beslut om avgångsförbud döms till böter eller fängelse i högst ett år. De personer som dessa bestämmelser närmast tar sikte på är terminaloperatörer, befälhavare och terminalrepresentanter. När det gäller avgångsförbudet kan det även bli aktuellt att åtala en redare eller fartygsägare om han eller hon har underlåtit att göra vad som skäligen kunnat krävas för att förhindra att fartyget lämnade hamnen. Det bör dock inte komma i fråga att utdöma både straff och vite för samma gärning. I lagen bör därför införas en bestämmelse om att om någon bryter mot ett avgångsförbud som har förenats med vite, skall han inte dömas till ansvar.

7 Direktivet 2002/6/EG om rapporteringsformaliteter

7.1 Direktivets innehåll

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater syftar till att underlätta för sjöfarten genom att rapporteringsformaliteterna standardiseras. De formaliteter som anges i en bilaga till direktivet skall tillämpas vid ankomst till och/eller avgång från gemenskapshamnar. När lämnad information överensstämmer med de specifikationer och formulär som finns bilagda direktivet skall medlemsstaterna godta dessa rapporteringsformaliteter. Direktivet skall vara genomfört senast den 9 september 2003.

7.2 Genomförande av direktivet

De bestämmelser som krävs för att genomföra direktivet finns i Tullverkets respektive Rikspolisstyrelsens föreskrifter. Möjligen kommer någon ändring att behöva göras i dessa föreskrifter för att direktivet till fullo skall anses genomfört. Några ändringar i lagar eller förordningar är dock inte aktuella.

8 Direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden med ändringsdirektiv 2000/34/EG

8.1 Inledning

Rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (arbetstidsdirektivet) innehåller föreskrifter om arbetstiden för arbetstagare. Genom ändringsdirektivet 2000/34/EG omfattas även arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg. Fiskebranschen har en speciell struktur där fiskarna delar på vinsten genom ett andelssystem. I den mån fiskarna inte är arbetstagare träffas de inte av direktivets tillämpning. Den svenska lagstiftningen bör heller inte avse andra ombord på fiskefartyg än arbetstagare. Huruvida en fiskare är arbetstagare får avgöras utifrån en tolkning av begreppet ”arbetstagare”. På samma sätt avgörs tillämpningsområdet för exempelvis lagen (1982:80) om anställningsskydd. I sista hand är det domstolen som har att göra en tolkning av om någon är ”arbetstagare” i lagens mening eller inte.

8.2 Direktivens innehåll

Arbetstidsdirektivet antogs den 23 november 1993. I ingressen till direktivet uttalas att genomförandet av den inre marknaden måste leda till förbättringar i levnads- och arbetsförhållanden för arbetstagare inom gemenskapen. Varje arbetstagare inom gemenskapen skall ha rätt till en viloperiod varje vecka och till en

årlig betald semester. Varje arbetstagare skall vidare åtnjuta godtagbara säkerhets- och hälsoförhållanden på sin arbetsplats. I artikel 1.3 föreskrivs att direktivet skall tillämpas inom alla arbetsområden, såväl offentliga som privata, i den betydelse som avses i artikel 2 i direktiv 89/391/EEG[43], med undantag för luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske liksom annat arbete till sjöss samt det arbete som utförs av läkare under utbildning.

Den 22 juni 2000 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet (ändringsdirektivet). I ingressen till ändringsdirektivet anförs att anledningen till att arbetstagares hälsa och säkerhet bör skyddas på arbetsplatsen inte är att de arbetar inom en särskild sektor eller bedriver viss verksamhet utan att de är arbetstagare. Det anförs vidare i ingressen att de speciella arbetsförhållandena som råder till sjöss måste beaktas. Vidare konstateras att ett europeiskt avtal om arbetstiden för sjömän har genomförts genom ett rådsdirektiv (1999/63/EG)[44] och att bestämmelserna i ändringsdirektivet därför inte bör gälla sjömän.

Genom ändringsdirektivet blir arbetstidsdirektivet tillämpligt bl.a. på arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg. Enligt den nya artikeln 17 b införs särskilda bestämmelser om arbetstid alternativt vilotid för arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg. Det föreskrivs dessutom att artiklarna 3, 4, 5, 6 och 8 inte skall gälla sådana arbetstagare.

När det gäller arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg blir då följande artiklar i arbetstidsdirektivet tillämpliga. Artikel 1 som anger direktivets ändamål och räckvidd och artikel 2 med definitioner. I artikel 7 föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att se till att varje arbetstagare får en årlig betald semester om minst fyra veckor. I artikel 9 finns

[43] Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet.

[44] Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners Association (ESCA) och Federation of Transport Wornes´Unions in the European Union (FST).

särskilda bestämmelser om hälsoundersökning och omplacering av nattarbetande till dagarbete. Enligt artikel 10 får medlemsstaterna för vissa kategorier av nattarbetande meddela särskilda regler när det gäller arbetstagare som riskerar hälsa eller säkerhet genom sitt nattarbete. I artikel 11 föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att se till att arbetsgivare som regelbundet sysselsätter nattarbetande anmäler detta till behörig myndighet på begäran. Enligt artikel 12 skall nattarbetande och skiftesarbetande ha ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arten av deras arbete. De skyddsåtgärder och skyddsanordningar som finns för nattarbetande och skiftesarbetande skall motsvara dem som finns för andra arbetstagare och dessutom finnas tillgängliga alla tider på dygnet. Av artikel 13 följer att arbetsgivare som avser att organisera arbetet efter en viss rytm skall ta hänsyn till den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren. Enligt artikel 14 skall bestämmelserna i arbetstidsdirektivet inte tillämpas när andra gemenskapsbestämmelser innehåller mer detaljerade krav och enligt artikel 15 skall direktivet inte påverka medlemsstaternas rätt att tillämpa eller införa författningsbestämmelser eller en administrativ praxis som bättre skyddar arbetstagarnas hälsa.

I den nya artikel 17 b finns det, i stället för de bestämmelser om arbetstidens längd och uppdelning som gäller för den övriga arbetsmarknaden i arbetstidsdirektivet, särskilda bestämmelser om arbetstid respektive vilotid för arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg.

Av artikel 17b.8 framgår att medlemsstaterna får föreskriva att arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg för vilka det fastställs i nationell lagstiftning eller praxis att dessa fartyg inte tillåts fiska under en viss period av kalenderåret (minst en månad), inom denna period skall ta årlig semester i enlighet med artikel 7.

Medlemsstaterna skall, enligt artikel 2 i ändringsdirektivet, sätta i kraft de bestämmelser i lagar eller andra författningar som är nödvändiga för att för att följa detta direktiv senast den

1 augusti 2003, eller se till att arbetsmarknadens parter senast den dagen genom avtal fastställer nödvändiga bestämmelser.

8.3 Förslag till genomförande av ändringsdirektivet om arbetstidens förläggning

8.3.1 Vilotidsbestämmelser för arbetstagare på fiskefartyg samt kompletterande bestämmelser för sjömän

Förslag: Bestämmelserna om minsta tillåtna vilotid för sjömän i 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän skall även gälla arbetstagare ombord på fiskefartyg.

Det införs en bestämmelse om att den sammanlagda arbetstiden skall uppgå till högst 48 timmar per vecka under en beräkningsperiod om tolv månader. Denna bestämmelse skall gälla såväl sjömän som arbetstagare ombord på fiskefartyg.

Möjligheten att göra kollektivavtalsvisa undantag begränsas på så sätt att det föreskrivs att undantagen så långt det är möjligt skall följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmåtten, varvid hänsyn dock får tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet. Denna ändring skall gälla såväl sjömän som arbetstagare ombord på fiskefartyg.

Skälen för förslagen

Innehållet i artikel 17 b

I den nya artikel 17 b finns det, i stället för de bestämmelser om arbetstidens längd och uppdelning som gäller för den övriga arbetsmarknaden i arbetstidsdirektivet, särskilda bestämmelser om arbetstid/vilotid för arbetstagare ombord på sjögående

fiskefartyg. I artikel 17b.2 anges att alla arbetstagare ombord på ett sjögående fiskefartyg som för en medlemsstats flagg har rätt till tillräcklig vila samt att veckoarbetstiden skall begränsas till maximalt 48 timmar i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader.

Medlemsstaterna skall vidare, enligt artikel 17b.3, säkerställa att arbetstiden begränsas till ett högsta antal timmar som inte får överskridas under en viss period, eller ett minsta antal timmar vila under en viss period. Gränserna för arbets- eller vilotid skall, enligt artikel 17b.4, vara antingen

a) ett högsta antal timmar som arbetstiden inte får överskrida, nämligen

i) 14 timmar under varje 24-timmarsperiod och

ii) 72 timmar under varje 7-dagarsperiod,

eller

b) ett lägsta antal timmar som vilotiden inte får understiga, nämligen

i) 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och

ii) 77 timmar under varje 7-dagarsperiod.

I artikel 17b.5 föreskrivs följande. Vilotiden får inte delas upp på mer än två perioder, av vilka den ena skall vara minst sex timmar lång och intervallen mellan två på varandra följande viloperioder får inte överskrida 14 timmar.

Artikel 17.b.6 föreskriver rätt till vissa undantag genom lag eller kollektivavtal.

I artikel 17b.7 anges att befälhavaren på ett sjögående fiskefartyg skall ha rätt att kräva att arbetstagare ombord arbetar det antal timmar som behövs för att trygga fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet, eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd.

Av artikel 17b.8 framgår att medlemsstaterna får föreskriva att arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg, för vilka det fastställs i nationell lagstiftning eller praxis att dessa fartyg inte tillåts fiska under en viss period av kalenderåret, som är längre än en månad, inom denna period skall ta årlig semester i enlighet med artikel 7.

Genomförande av ändringsdirektivet

De bestämmelser om arbetstid/vilotid som finns i ändringsdirektivet motsvaras i allt väsentligt av den reglering för sjömän som återfinns i ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg samt rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation som ingåtts av European Community Shipowners´Association (ESCA) och Federation of Transport Workers´Unions in the Europan Union (FST). Den svenska lagstiftningen, lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen), har anpassats till den reglering som konventionen och direktivet föreskriver (prop. 1997/98:128 och prop. 2001/02:108). Ändringsdirektivet kan därmed genomföras genom att vilotidslagen till viss del görs tillämplig på arbetstagare ombord på fiskefartyg.

De gränser som anges i artikel 17b.3-5 motsvarar, om man väljer alternativet att föreskriva om minsta tillåtna vilotid, regleringen i 4 § vilotidslagen. I 4 § föreskrivs nämligen att vilotiden inte får understiga 10 timmar under varje tjugofyratimmarsperiod och 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Det får anses lämpligt att välja samma alternativ för både sjömän och arbetstagare ombord på fiskefartyg. Bestämmelserna i 4 § vilotidslagen bör därför göras tillämpliga på arbetstagare ombord på fiskefartyg. Det föreslås att detta föreskrivs i en ny 15 § i vilotidslagen.

I 6 § vilotidslagen föreskrivs att tillfälliga avvikelser från bestämmelserna i bl.a. 4 § får göras om det är nödvändigt för att 1) avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last, 2) lämna hjälp enligt 6 kap. 6 § andra stycker och 8 kap. 3 eller 4 § sjölagen (1994:1009), 3) delta i en författningsenlig övning med säkerhetsanordningar, 4) genomföra en åtgärd som påkallas av en myndighet i hamn, 5)genomföra en åtgärd som föranleds av att besättningen har minskat under resan, 6) genomföra en annan åtgärd som inte tål uppskov och som inte kunnat planeras att

utföras på annan tid. Sjömän som deltagit i arbete enligt första stycket skall så snart det är möjligt kompenseras med vila av tillräcklig längd. Bestämmelsen i artikel 17b.7, att befälhavaren skall ha rätt att kräva att arbetstagare ombord arbetar det antal timmar som behövs för att trygga fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet, eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd, kan införlivas genom att 6 § vilotidslagen görs tillämplig för fiskefartyg. Detta kan också föreskrivas i den nya 15 § vilotidslagen.

Bestämmelsen i artikel 17b.2 om att arbetstiden maximalt skall utgöra 48 timmar under en beräkningsperiod på tolv månader har ingen direkt motsvarighet i vilotidslagen. I 7 § föreskrivs visserligen att, om den ordinarie arbetstiden överstiger 40 timmar i veckan, skall ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställs i kollektivavtal. Denna bestämmelse kan dock inte helt anses motsvara artikel 17b.2. I stället bör man föreskriva en uttrycklig regel om att den sammanlagda arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar per vecka under en beräkningsperiod på tolv månader. Det framstår som rimligt att denna bestämmelse även skall gälla sjömän, dels för att det är en lämpligt avvägd maximigräns för arbetsuttaget och dels för att lagstiftningen för arbetstagare till sjöss inte skall bli alltför splittrad. I direktivet 1999/63/EG[45], som reglerar arbetstid/vilotid för sjömän, anges dessutom i klausul 4 att ”standarden för sjömäns normala arbetstid i princip grundas på en åtta timmars arbetsdag med en vilodag per vecka och ledighet på allmänna helgdagar”. Det föreslås därför att bestämmelsen gäller både för sjömän och för arbetstagare ombord på fiskefartyg. En sådan bestämmelse kan lämpligen infogas som en ny 7 b § i vilotidslagen. Genom en hänvisning i 15 § vilotidslagen görs den även tillämplig för arbetstagare ombord på fiskefartyg.

[45] Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners Association (ESCA) och Federation of Transport Wornes´Unions in the European Union (FST).

Artikel 17b.6 föreskriver möjlighet till undantag. I enlighet med allmänna principer om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet och på objektiva grunder eller av tekniska skäl, eller av skäl som har att göra med arbetets organisation, kan medlemsstaterna bevilja undantag från de gränser som anges i punkterna 2, 4 och 5, inbegripet fastställande av beräkningsperioder. Dessa undantag kan fastställas antingen i lagar och andra författningar under förutsättning att samråd, om möjligt, förts mellan företrädare för berörda arbetsgivare och arbetstagare och försök gjorts för att uppmuntra alla former av relevant social dialog, eller i kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter.

Ändringsdirektivets möjlighet att tillåta kollektivavtalsvisa undantag från gränserna för vilotidens uppdelning över dygnet och veckan, samt från den maximala årsarbetstiden bör utnyttjas.

Sådana undantag skall enligt direktivet så långt möjligt överensstämma med de fastställda normerna, varvid hänsyn dock får tas till oftare förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet till arbetstagare. Denna bestämmelse får, oaktat att den lämnar ett stort utrymme till parterna, anses utgöra en gräns för vilka kollektivavtalsvisa undantag som kan godtas. En motsvarade begränsningsregel finns för sjömännen i direktivet 1999/63/EG. Den begränsning i möjligheten till kollektivavtalsvisa undantag bör gälla såväl arbetstagare ombord på fiskefartyg som sjömän.

Det föreslås därför att det föreskrivs i 3 § vilotidslagen att undantag genom kollektivavtal kan göras från 7 b § (48-timmarsregeln) och från 4 § (minimigränserna för daglig och veckovis vila) men att ovan nämnda begränsning då måste iakttas. Genom den nya 15 § kan bestämmelsen också göras tillämplig för arbetstagare ombord på fiskefartyg.

8.3.2 Straffsanktioner

Förslag: Om befälhavaren ombord på ett fiskefartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en arbetstagare i strid med bestämmelserna i lagen, döms hon eller han till penningböter.

Om arbetsgivaren känt till ett borde ha känt till att befälhavaren använt arbetstagare i strid med bestämmelserna i vilotidslagen, döms arbetsgivaren till penningböter.

Skälen för förslaget: I 14 § 3 vilotidslagen föreskrivs att befälhavaren eller den som trätt i befälhavarens ställe döms till penningböter, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en sjöman till fartygsarbete i strid med denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. I punkt 4 i samma paragraf föreskrivs att till penningböter döms redaren eller den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget, om han känt till eller borde ha känt till sådan förseelse som avses i 3 §.

Överträdelse av bestämmelserna om vilotid på fiskefartyg bör vara straffsanktionerade på samma sätt som överträdelser av bestämmelserna om vilotid för sjömän. Som jämförelse kan nämnas att det i 24 § arbetstidslagen (1982:673) också finns straffbestämmelser om arbetsgivaren uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitat en arbetstagare i strid med bestämmelserna om arbetstidens fördelning. Det bör därför föreskrivas att vad som sägs i 14 § 3 även gäller för befälhavare ombord på fiskefartyg och att vad som sägs i 14 § 4 i motsvarande mån gäller arbetsgivare ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1. Detta kan föreskrivas i den nya bestämmelsen, 15 §.

8.3.3 Tillsyn

Förslag: Tillsynsmyndigheten skall på begäran ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för arbetsgivaren eller befälhavaren för ett fiskefartyg att föra anteckningar om arbetstid och vilotid ombord på fartyget.

Skälen för förslaget: Av fartygssäkerhetslagen (1988:49) framgår att Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av vilotidslagen. I 10 kap. 8 § föreskrivs att detta skall undersökas vid en inspektion. Denna reglering gäller även fiskefartyg. Det är dock erforderligt att därutöver införa några särskilda bestämmelser som ger tillsynsmyndigheten medel att verkställa en effektiv tillsyn, vilket delvis påkallas av direktivet.

I artikel 11 i arbetstidsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att se till att arbetsgivare som regelbundet sysselsätter nattarbetande anmäler detta till de behöriga myndigheterna om dessa begär det.

Artikel 11 gäller, genom ändringsdirektivet, även för arbetstagare ombord på fiskefartyg. För att genomföra denna artikel beträffande arbetstagare ombord på fiskefartyg, och för att tillsynen skall kunna ske på ett effektivt sätt föreslås att det i vilotidslagen föreskrivs att arbetsgivaren skall lämna de uppgifter som krävs för tillsynen till den myndighet som regeringen bestämmer.

För att uppnå en verkningsfull tillsyn av att bestämmelserna har efterlevts, torde det därutöver krävas att arbetstiderna är verifierbara i efterhand, jfr 10 § vilotidslagen samt 11 § arbetstidslagen (1982:673) och Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter AFS 1982:17. Hur, och i vilken omfattning, arbetstiden skall dokumenteras bör dock kunna anges i förordning eller föreskrift.

Det föreslås därför att en ny bestämmelse införs om att tillsynsmyndigheten på begäran skall ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen och att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för arbetsgivaren eller befälhavaren för ett fiskefartyg att föra anteckningar om arbetstid och vilotid ombord. Denna bestämmelse kan lämpligen införas som en ny 16 § i vilotidslagen.

8.3.4 Läkarundersökningar för fiskare

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om läkarundersökningar av sådana arbetstagare ombord på fiskefartyg som är sysselsatta i nattarbete och om skyldighet för arbetsgivaren att bekosta sådana undersökningar.

Skälen för förslaget: I artikel 9 finns särskilda bestämmelser om hälsoundersökning och omplacering av nattarbetande till dagarbete. Det föreskrivs där att nattarbetande har rätt till fria och regelbundna hälsoundersökningar och att den kostnadsfria hälsoundersökningen skall omfattas av lagstadgad tystnadsplikt. Enligt artikel 10 får medlemsstaterna för vissa kategorier av nattarbetande meddela särskilda regler när det gäller arbetstagare som riskerar hälsa eller säkerhet genom sitt nattarbete.

Bestämmelsen i artikel 9.1 a) om att nattarbetande arbetstagare skall ha rätt till fri hälsoundersökning och därefter till regelbundna hälsoundersökningar, har ingen direkt motsvarighet i gällande rätt såvitt avser arbetstagare ombord på fiskefartyg, förutom kraven i 5 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) om att besättningsmedlemmar ombord på fiskefartyg med en bruttodräktighet om minst 20 skall uppfylla de krav på syn och hörsel som anges i föreskrifter meddelade med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk.

Artikel 11 i arbetstidsdirektivet har för den övriga arbetsmarknaden som träffas av direktivets tillämpningsområde redan införlivats genom Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter, AFS 1997:8, efter bemyndigande i 4 kap. 5 § arbetsmiljölagen (1977:1160) och 18 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166). Genomförandet av artikel 11 för arbetstagare ombord på fiskefartyg bör kunna göras på motsvarande sätt.

Som ”natt” avses enligt artikel 2 i arbetstidsdirektivet varje period om minst sju timmar, bestämd enligt nationell lagstiftning, som omfattar perioden mellan midnatt och 05.00. Med nattarbetande avses

a) varje arbetstagare som normalt utför minst tre timmar av sitt dagliga arbete nattetid, och

b) varje arbetstagare som troligen kommer att fullgöra en viss del av sin årsarbetstid nattetid; denna del bestäms av den berörda medlemsstaten

i) genom nationell lagstiftning efter samråd med arbetsmarkandens parter, eller

ii) genom kollektivavtal på nationell eller regional nivå.

Det föreslås att det som en ny 17 § i vilotidslagen införs en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om läkarundersökning av sådan arbetstagare ombord på ett fiskefartyg som normalt utför minst tre timmar av sitt arbetspass under natten, eller som troligen kommer att fullgöra minst en tredjedel av sin årsarbetstid under natten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör även bemyndigas att föreskriva om skyldighet för arbetsgivaren att bekosta läkarundersökningen. (jfr 1 och 2 §§ AFS 1997:8) .

8.3.5 Övrigt

Bedömning: Övriga bestämmelser i arbetstidsdirektivet påkallar inte några lagändringar.

Skälen för bedömningen: I artikel 7 finns bestämmelser om att varje arbetstagare får en årlig betald semester om minst fyra veckor. Motsvarande bestämmelser finns i semesterlagen (1976:580).

I artikel 9.1 b) föreskrivs att nattarbetande som har hälsoproblem som kan visas bero på nattarbete om det är möjligt skall omplaceras till dagarbete. Denna bestämmelse får anses ha sin motsvarighet i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen, där det föreskrivs att arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende och 7 kap. 4 § samma lag där det föreskrivs att redaren skall ta hänsyn till en arbetstagares särskilda förutsättningar för arbetet.

I artikel 12 föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att se till att nattarbetande och skiftarbetare har ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arten av deras arbete och att skyddsåtgärder och skyddsanordningar för nattarbetande och skiftarbetande motsvarar dem som finns för andra arbetstagare och att dessa är tillgängliga alla tider på dygnet. Bestämmelser om arbetsmiljön som motsvarar direktivets krav och som gäller alla anställda ombord finns i 6 kap. fartygssäkerhetslagen, se särskilt se särskilt 6 kap. 2, 3, 4 och 6 §§.

Enligt artikel 13 skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som behövs för att se till att en arbetsgivare som avser att organisera arbetet efter en viss rytm tar hänsyn till den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren, särskilt i syfte att lindra effekterna av monotona arbetsuppgifter och arbete i ett i förväg fastställt tempo beroende på arbetets art. Arbetsgivaren skall även ta hänsyn till kraven på hälsa och säkerhet, särskilt beträffande avbrott under arbetstiden. Bestämmelsen får anses ha sin motsvarighet i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen, där det föreskrivs att arbetsförhållandena skall anpassas till människans förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende och 7 kap. 2 § samma lag där det anges att arbetet skall planläggas och anordnas så att en tillfredsställande arbetsmiljö skapas.

9 Undantag från vilotidsreglerna för personer som inte är anställda

Förslag: Sådana vaktindelade personer som utan att vara anställda tjänstgör på ett fartyg tillåts att i vissa fall göra undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Det föreskrivs att sådana personer får göra undantag från vilotidsbestämmelserna i samma utsträckning som vaktgående sjömän.

Skälen för förslaget: Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen) gäller, med vissa undantag, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. Enligt 1 § andra stycket gäller bestämmelserna även de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. I förarbetena anfördes att de personer som avsågs är s.k. seglande ägare som normalt inte betraktas som anställda, och att bestämmelsen följer av att den reviderade STCW-konventionen inte medger något undantag för dessa personer (prop. 1997/98:128, s. 17).

Riksdagen har nyligen antagit en bestämmelse om undantagsmöjligheter från bestämmelsen om vilotid i 4 § vilotidslagen (prop. 2001/02:108, 2001/02 TU12, rskr. 2001/02:279).

Den nya bestämmelsen infördes efter det att vissa rederier som bedriver lokal passagerartrafik i direkt anslutning till den svenska kusten begärt ändring av vilotidslagen. Rederierna anförde bl.a. att vilotidslagen omöjliggjorde ett effektivt och väl anpassat arbetsschema, medförde fler arbetsresor för besättningen och att vilotidslagen är anpassad till den ”stora sjöfarten”, som har drift dygnet runt och ett vaktsystem med

flera personer per befattning. Sammantaget efterfrågades i framställningarna vilotidsregler som överensstämde med de krav som finns i IMO:s STCW-konvention (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978).

I departementspromemorian Vissa frågor om sjömäns vilotid (Ds 2001:46) föreslogs att vilotiden för sjömän i sådan nationell trafik som regeringen föreskriver skulle få frångå vilotidslagens bestämmelser om vilotid och i stället följa STCW-konventionens krav. Med anledning av den kritik som riktades mot det ursprungliga förslaget från bl.a. SEKO och Sveriges Fartygsbefälsförening bereddes ett modifierat förslag till bestämmelse med arbetsmarkandens parter. Detta förslag blev också regeringens slutliga och har numera beslutats av riksdagen och trätt i kraft den 30 juni 2002 (SFS 2002: 453).

I den nya 3 a § föreskrivs sålunda att undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § vilotidslagen får göras genom kollektivavtal för vaktgående sjömän ombord på passagerarfartyg som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Genom kollektivavtal får parterna frångå regleringen i 4 § vilotidslagen, som ansluter till ILO-konventionen nr 180, och i stället följa STCW-konventionens bestämmelse om minsta tillåtna vila.

I samband med tillkomsten av 3 a § förklarade SWEREF (Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg) att föreningen motsatte sig kravet på kollektivavtal. Föreningen anförde att majoriteten av dess medlemmar driver sina fartyg som rena familjeföretag, att anställda saknas och därmed också anledning att träffa kollektivavtal. Enligt SWEREF är behovet att få tillämpa STCW-konventionens vilotidsregler lika stort i dessa familjeföretag som i större medlemsrederier. Enligt föreningen finns det bl.a. egna företagare med taxibåtar som kör tidtabellsbunden trafik på entreprenad åt större rederier. De täcker då upp och kör bl.a. sådana turer som det föreligger en förpliktelse att köra, exempelvis skolturer.

Det konstaterades i propositionen att SWEREF inte ansåg sig helt tillgodosedd med regeringens förslag. Regeringen anförde vidare: ”Till viss del handlar det om icke tidtabellsbunden trafik, t.ex. s.k. chartertrafik som rimligen inte kan ha samma behov av en undantagsbestämmelse som exempelvis den reguljära skärgårdstrafiken. I andra fall är det fråga om tidtabellsbunden trafik. Med hänsyn till de överväganden som gjorts ovan gällande partsinflytande och vikten av goda arbetsförhållanden och god sjösäkerhet är det emellertid för närvarande och på det underlag som föreligger inte möjligt att lägga fram något mer långtgående förslag” (se prop. 2001/02:108, s 43 f).

Huvudregeln i 4 § vilotidslagen bygger på ILO-konventionen nr 180. Med hänsyn till att vilotidslagen är en rättighetslagstiftning som syftar till att tillförsäkra sjömännen goda arbetsförhållanden bör parterna på arbetsmarknaden ha inflytande över när undantag skall göras från huvudregeln.

Sådana personer som inte är arbetstagare kan emellertid inte använda den regel som nu införts i 3 a §, eftersom denna förutsätter kollektivavtal. Samma problem med arbetsscheman m.m. kan dock förekomma för sådana familjeföretag utan anställda som kör lokal sjötrafik som för andra rederier. Det torde exempelvis gälla sådana fartyg som kör turer på entreprenad för större rederier. Av konkurrensskäl bör samma möjligheter att göra undantag finnas för sådana familjeföretag utan anställda, som för rederier som kan teckna kollektivavtal. Alla vaktindelade, oavsett om de har ett anställningsförhållande eller inte, måste emellertid följa STCW-konventionens minimigränser för vila.

Det föreslås därför att det av 3 a § vilotidslagen skall följa att sådana personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade, skall kunna göra samma undantag från vilotidslagen bestämmelse om minsta tillåtna vilotid i 4 § som arbetstagare kan göra genom kollektivavtal. Det innebär att sådana personer som utan att vara

anställda tjänstgör ombord på passagerarfartyg som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland, kan tillämpa STCW-konventionens något lägre ställda krav på minsta tillåtna vilotid.

10 Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning

10.1 Bakgrund

Med anledning av senare tids oroligheter i världen har frågan om sjömäns möjlighet att frånträda sin befattning om fartyget är destinerat till ett område där krig råder eller där det finns risk för krig på nytt aktualiserats. Sjöbefälsförbundet antog på sin kongress i juni 2000 ett uttalande där förbundet krävde att sjömän inte skulle tvingas att välja mellan livsfara och arbetslöshet. Såsom lagstiftningen ser ut i dag har en sjöman visserligen rätt att mönstra av fartyget i en situation där han riskerar att komma in i en krigszon, men han mister då även sin anställning.

Redan i en utredning 1991 föreslogs att en sjöman inte mot sin vilja skulle kunna föras till ett riskområde, och att sjömannen därför i vissa situationer skulle få rätt att mönstra av ett fartyg utan att därmed mista sin anställning (SOU 1991:103, En ny sjömanslagstiftning). Förslaget ledde då inte till ändrad lagstiftning. Den nämnda utredningen i aktuell del ligger dock i stora delar till grund för de förslag som lämnas i denna promemoria avseende sjömäns möjligheter att frånträda sin befattning.

10.2 Gällande rätt

I 9 § första stycket sjömanslagen (1973:282), SmL, anges att en sjöman har rätt att bli fri från sin anställning om det föreligger fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller om faran för detta ökar väsentligt. Detta under förutsättning att han inte har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena. Av andra stycket framgår att detsamma gäller när vissa smittsamma sjukdomar, dvs. de som anges i bilaga 1.1 och 1.2 till smittskyddslagen (1988:1472), har vunnit utbredning i en hamn som fartyget är destinerat till. Enligt lagen har alltså sjömannen rätt att frånträda sin befattning på fartyget i vissa situationer där han riskerar liv eller hälsa, men han mister då även sin anställning.

Enligt 11 § första stycket SmL har en sjöman under vissa förutsättningar även rätt att bli fri från anställningen om fartyget inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart, inte är behörigen lastat eller barlastat, medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på betryggande sätt. Som förutsättning för denna rätt anges att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan och att felet eller bristen inte undanröjs. Någon fara för de ombordvarandes liv behöver alltså inte föreligga, men faran skall betrakats som allvarlig (prop. 1973:40 s. 151). Det innebär t.ex. att ett åsidosättande av gällande instruktioner beträffande lastning och barlastning, ett överskridande av maximiantalet passagerare eller försummelse att iaktta givna föreskrifter om minimibesättning inte i sig medför rätt att bli fri från anställningen, utan endast om underlåtenheten att följa gällande bestämmelser kan antas inverka på fartygets sjövärdighet på ett allvarligt sätt.

Enligt 11 § andra stycket har en sjöman även rätt att bli fri från anställningen när fartyget i väsenligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse inte sker. Rätten att bli fri från anställningen förutsätter att det är fråga om

sådana missförhållanden att de ombordvarande kan sägas vara utsatta för onödiga risker för ohälsa och olycksfall. I princip tar bestämmelsen sikte på såväl bostäder som samtliga inrättningar och anordningar ombord. Det kan vara fråga om hälsovådliga bostäder eller om bristfälliga skyddsanordningar vid arbetsplatsen ombord. Även i dessa situationer har alltså sjömannen rätt att bli fri från anställningen, men han kan inte tillfälligt lämna fartyget utan att samtidigt förlora sin anställning.

Den rätt som lagen ger att säga upp anställningsavtalet och mönstra av ett fartyg vid krigs- eller smittorisk tar i första hand sikte på sjömän som har befattning på fartyget. Därutöver omfattas emellertid även den sjöman som har anställts men ännu inte har tillträtt någon befattning på fartyget, och även den som arbetsgivaren har ålagt att följa med utan att ha någon befattning. Det kan t.ex. vara så att avsikten är att föra sjömannen till en hamn där han skall tillträda en befattning på ett annat fartyg. En förutsättning för att sjömannen skall ha rätt att frånträda sin anställning är emellertid att han inte tidigare har godtagit att följa med fartyget under de förutsättningar som föreligger i det särskilda fallet. Enligt lagens förarbeten kan sjömannen dock bara anses ha godtagit detta för en bestämd resa i taget. Det innebär att generella åtaganden från sjömannens sida att fullgöra resor under angivna risker inte kan betraktas som sådant godtagande som fråntar honom rätten att säga upp anställningsavtalet (prop. 1973:40 s. 149 f).

Om en sjöman som frånträder sin anställning har varit anställd i utrikes fart under nio månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg, har han enligt 29 § SmL rätt till fri resa med underhåll till sin hemort. Om förutsättningarna till hemresa enligt 29 § SmL inte är uppfyllda, har en sjöman som slutar sin anställning med stöd av 9 eller 11 § SmL rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Detta framgår av 32 § SmL. Här gäller som regel den ort som anges i kollektivavtalet. Skulle uppsägningsorten inte vara fastlagd i avtal träder 6 § SmL in. Där anges att anställningsavtalet får frånträdas endast i hamn belägen

i det land där sjömannen har sin hemort eller på orten där han ingick anställningsavtalet. En sjöman får anses ha sin hemort i det land där han har sin stadigvarande bostad.

En sjöman som säger upp sig på grund av krigs- eller smittorisk eller med stöd av 11 § behöver inte iaktta den uppsägningstid som annars skulle gälla. Ligger fartyget i hamn leder uppsägningen till att anställningsavtalet omedelbart upphör. I annat fall blir sjömannen efter uppsägningen fri från anställningen i första hamn som fartyget anlöper (9 § tredje stycket resp. 11 § tredje stycket SmL). Det har ingen betydelse om denna hamn endast anlöps tillfälligt, t.ex. för bunkring.

I fråga om förhållandet mellan SmL och lagen (1982:80) om anställningsskydd kan tilläggas att SmL har företräde, vilket framgår av 2 § lagen om anställningsskydd.

10.3 Förslag

10.3.1 Krigsrisk, smittorisk m.m.

Förslag: En sjöman skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att därmed förlora sin anställning, om det finns risk för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada. Detsamma skall gälla om fartyget är destinerat till en hamn där en sådan smittsam sjukdom som anges i 1.1 eller 1.2 bilagan till smittskyddslagen (1984:1470) har vunnit utbredning. Arbetsgivaren skall i en sådan situation ha rätt att omplacera sjömannen till ett annat av rederiets fartyg

Sjömannen skall ha rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där anställningen skulle ha frånträtts om det varit fråga om uppsägning från arbetsgivarens sida, alternativt till den ort där sjömannen skall tillträda en annan befattning.

Skälen för förslaget: Såsom lagstiftningen ser ut i dag kan en sjöman försättas i den situationen att han eller hon har att välja mellan att antingen bli arbetslös eller att riskera sitt liv eller sin hälsa genom att följa med ett fartyg in i en krigszon. Detta kan inte anses rimligt. Bestämmelsen i 9 § SmL framstår som föråldrad och oskälig mot sjömannen och den bör således ändras så att sjömännen får en förbättrad anställningstrygghet i krigsrisksituationer. Det föreslås därför att sjömannen skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att förlora anställningen om det föreligger fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada. Detsamma gäller om fartyget skall anlöpa en hamn där en allvarlig smittsam sjukdom härjar. Inte heller i den situationen är det rimligt att han eller hon mot sin vilja skall behöva vara kvar i sin befattning.

Rätten att frånträda befattningen skall dock inte gälla om sjömannen har godtagit att följa med under de angivna förhållandena. Som redan framkommit i föregående avsnitt kan ett sådant godtagande endast avse en resa i taget. Om faran ökar väsentligt för att t.ex. krig skall utbryta i det område dit fartyget är destinerat får det från fall till fall och utifrån vad sjömannen i förväg har godtagit avgöras om det fortfarande är fråga om sådana ”förhållanden” under vilka sjömannen har godtagit att följa med.

En sjöman som vill frånträda sin befattning på ett fartyg som skall anlöpa en riskzon skall underrätta arbetsgivaren om detta så snart han fått kännedom om förhållandet. Han skall då ges möjlighet att frånträda befattningen innan fartyget anländer till det område där förhållandet råder.

Av 19 § SmL framgår att en sjömans anställningsavtal inte upphör genom att han skiljs från befattningen.

Det kan givetvis uppstå praktiska problem i samband med att sjömannen skall lämna fartyget. Det kan t.ex. vara så att sjömannen vägras inresa i det land där fartyget anlöper eller att

fartyget måste ligga och vänta på att sjömannen skall få inresevisum. Sådana praktiska problem får dock inte hindra att sjömannen får lämna fartyget. Om det råder oroliga förhållanden eller allmän laglöshet i den tilltänkta avmönstringshamnen får man i det enskilda fallet pröva om det även där är fråga om en farlig situation som kan jämställas med krigsfara. Om så är fallet eller om förhållandena är sådana att avmönstringshamnen av någon anledning vägrar sjömannen att resa in, torde det inte återstå annat än att söka en ny avmönstringshamn.

Det kan också uppkomma problem beträffande kravet på säkerhetsbesättning. Möjligheterna för ett fartygs befälhavare att göra undantag från fastställd säkerhetsbesättning regleras i 5 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (1988:49). Undantag får göras i vissa angivna situationer och vid ”annan oförutsedd händelse”. Av förarbetena till paragrafen (prop. 1987/88:3 s. 71 och prop. 1978/79 s. 53 och 92) framgår inte om en plötsligt inträffad krigsrisk skall anses vara en sådan oförutsedd händelse. Det bör dock inte råda någon tvekan om att undantagsmöjligheten föreligger om det vid fartygets avgång inte fanns någon som helst anledning att befara krigshändelser på destinationsorten, men det likväl under resans gång inträffar något som gör att destinationsorten kommer att ligga i en krigszon. Undantagsmöjligheten bör då kunna utnyttjas om övriga förutsättningar i paragrafen är uppfyllda, såvida inte beslutet om säkerhetsbesättning innehåller ytterligare inskränkningar. Det innebär att undantag får medges av befälhavaren om bristen i besättningen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång och att den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Fartyget får inte framföras i någon annan fart än den som anges i beslutet om minimibesättning och detta beslut får heller inte frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafister eller radiotelefonister. Vidare får beslutet inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit. Av 5 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen framgår också att

befälhavaren skall samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet innan han fattar ett beslut enligt 10 §.

Eftersom en sjöman som frånträder sin befattning på fartyget fortfarande är anställd, har rederiet rätt att omplacera sjömannen till en befattning på ett annat av rederiets fartyg. En bestämmelse om detta bör tas in i lagen.

Liksom vad som gäller i dag om en sjöman blir fri från sin anställning med stöd av 9 eller 11 § SmL, bör en sjöman som i motsvarande situation frånträder sin befattning ha rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där anställningsavtalet skulle frånträdas om det varit fråga om uppsägning från arbetsgivarens sida, alternativt till den ort där sjömannen skall tillträda en befattning på ett fartyg som han eller hon av arbetsgivaren har omplacerats till.

10.3.2 Annan allvarlig fara för de ombordvarande

Förslag: En sjöman skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget om vissa särskilt angivna fel eller brister ombord på fartyget är av sådant slag att sjömannen kan antas bli utsatt för allvarlig fara under resan.

Skälen för förslaget: De skäl som har framförts ovan för att ändra bestämmelsen i 9 § SmLgäller även för de fall som anges i 11 § SmL. Paragrafen behandlar den situationen att fartyget inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart, inte är behörigen lastat eller barlastat, medför passagerare utöver högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på betryggande sätt. Under förutsättning att felet eller bristen medför att de ombordvarande kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan, och felet eller bristen inte undanröjs, bör sjömannen ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att förlora anställningen. Detsamma bör gälla när fartyget i väsenligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse inte sker.

Det kan tilläggas att ett skyddsombud med stöd av 9 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) har möjlighet att avbryta visst fartygsarbete om detta innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast uppnås efter att befälhavaren underrättats. Ett sådant ingripande från skyddsombudets sida innebär givetvis att sjömannen inte har rätt att frånträda sin befattning om den allvarliga faran därmed har undanröjts.

Om sjömannen vill frånträda sin befattning på grund av någon av dessa omständigheter skall han underrätta arbetsgivaren om detta utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. När det gäller vid vilken tidpunkt sjömannen skall ha rätt att frånträda befattningen bör sjömannen få lämna fartyget så snart han underrättat arbetsgivaren. Det innebär, om fartyget befinner sig i hamn, att han skall få frånträda befattningen innan fartyget ger sig ut på nästa resa. I annat fall skall han få möjlighet att kliva av så snart fartyget har möjlighet att komma i förbindelse med land. Vid bedömningen av om fartyget skall anses ha en sådan möjlighet eller inte skall i första hand beaktas sjömannens rätt till skydd för liv och hälsa. Beroende på hur överhängande och allvarlig risk som sjömannen är utsatt för får dock även vägas in de ekonomiska konsekvenser som kan förväntas uppstå om fartyget skall anlöpa en hamn utan annat syfte än att släppa i land sjömannen.

Liksom vid krigs- eller smittorisk har arbetsgivaren rätt att omplacera sjömannen till ett annat fartyg.

11 Straff vid brister i ett fartygs konstruktion och utrustning

Förslag: Svenska fartyg får inte användas till sjöfart om de inte är underhållna så att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot föreorening från fartyg. Detsamma gäller utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

En befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med detta förbud skall kunna dömas till böter eller fängelse högst sex månader. Detsamma gäller en redare eller ägare som underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Rätten att ingripa mot utländska fartyg och att väcka åtal för brott begångna ombord på utländska fartyg är dock begränsad i enlighet med vad som följer av 10 och 11 kapitlen lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Skälen för förslaget: MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships eller 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, såsom den ändrats genom 1978 års protokoll) innehåller dels bestämmelser om förbud mot utsläpp av skadliga ämnen och dels bestämmelser om vilka utrustningskrav som skall gälla för att förhindra sådana utsläpp. I MARPOL uppställs bl.a. krav på länsvattenseparator, kontroll- och mätutrustning, samt automatisk stoppanordning.

Enligt 4 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlfL) får regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddela föreskrifter om fartygs konstruktion,

utrustning och drift för att förebygga eller begränsa förorening. Sjöfartsverket har i 4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlfF) fått ett sådant bemyndigande och har meddelat föreskrifter om utrustningskrav i SJÖFS 1985:19.

Av artikel 4 (1) i MARPOL följer att flaggstaten, om den underrättas om att en överträdelse har skett och finner att tillräckliga bevis föreligger för att inleda rättsligt förfarande, skall föranstalta om att rättsligt förfarande inleds så snart som möjligt i enlighet med dess nationella lagar. Enligt artikel 4 (2) åligger det varje fördragsslutande part att – beträffande överträdelser av konventionen som skett under partens jurisdiktion – antingen själv föranstalta om att rättsligt förfarande inleds eller tillställa flaggstaten bevis på att en sådan överträdelse har skett. Det åligger slutligen enligt artikel 4 (3) flaggstaten att efter mottagen rapport underrätta den part som rapporterat överträdelsen och IMO om de åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelsen. Enligt artikel 4 (4) skall påföljderna vara sådana att de avskräcker från överträdelser av konventionen.

Flaggstatens ansvar framgår även av Förenta Nationernas havsrättskonvention. Av artikel 217 framgår bl.a. att staterna skall säkerställa att fartyg som för deras flagg efterkommer tillämpliga internationella regler och normer som fastställts av behörig internationell organisation. Flaggstater skall svara för ett effektivt säkerställande av tillämpningen av sådana regler och normer, oberoende av var en överträdelse äger rum. Om ett fartyg överträder regler eller normer som fastställts genom en behörig organisation eller vid en allmän diplomatkonferens, skall flaggstaten omedelbart påbörja en undersökning och, när så är lämpligt, inleda rättsligt förfarande.

Enligt 4 kap. 2 § 2 VlfL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bl.a. föreskriva att fartyg inte får användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om de inte är så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter

som meddelats med stöd av 1 §. Detta bemyndigande har hittills inte utnyttjats.

Av 10 kap. 4 § 2 VlfL följer att en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som meddelats med stöd av 4 kap. 2 § döms till böter eller fängelse i högst ett år. Enligt 10 kap. 6 § VlfL kan även fartygets redare eller ägare i vissa fall hållas ansvarig. Där anges att om bl.a. en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 § åsidosätts döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Det finns således möjlighet att genom förordning föreskriva att fartyg inte får utnyttjas till sjöfart om de inte uppfyller utrustningskraven. Att bryta mot en sådan föreskrift blir då straffbelagt i enlighet med 10 kap. 4 och 6 §§ VlfL.

För att uppfylla Sveriges åligganden som flaggstat enligt MARPOL krävs att det finns straffsanktioner för den som använder ett fartyg till sjöfart om det inte uppfyller konventionens utrustningskrav. Detta måste gälla oavsett var fartyget befinner sig i världen, om det är fråga om ett svenskregistrerat fartyg.

Likaså bör det vara kriminaliserat att framföra ett utländskt fartyg i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon i strid med de internationellt vedertagna utrustningskraven. Enligt artikel 4 (2) åligger det nämligen varje fördragsslutande part att – beträffande överträdelser av konventionen som skett under partens jurisdiktion – antingen själv föranstalta om att rättsligt förfarande inleds eller tillställa flaggstaten bevis på att en sådan överträdelse har skett. Det bör påpekas att det finns begränsningar i 10 och 11 kapitlen VlfL i fråga om när åtal kan väckas beträffande brott som begåtts på utländska fartyg i den ekonomiska zonen och när det gäller vilka ingripanden som kan göras mot utländska fartyg utanför inre vatten. Dessa begränsningar är föranledda av bestämmelser som finns i Förenta Nationernas havsrättskonvention (se närmare om denna reglering i prop. 2000/01:139).

Om någon framför ett svenskt fartyg utan att iaktta utrustningskraven kommer det, oavsett var fartyget befinner sig, att vara straffsanktionerat. Befälhavaren och vissa fall ägaren eller redaren träffas av straffansvaret om framförandeförbudet har åsidosatts på ett uppsåtligt eller oaktsamt sätt. Om exempelvis en sådan brist upptäcks vid en hamnstatskontroll i en utländsk hamn kommer svenska myndigheter att kunna lagföra den ansvarige, om hamnstaten tillställer Sverige som flaggstat en underrättelse om att en överträdelse har skett på ett svensk-registrerat fartyg.

Brister på utländska fartyg kommer sannolikt främst att upptäckas av Sjöfartsverket vid en hamnstatskontroll eller vid utredningen av ett otillåtet utsläpp. Om fartyget då har använts till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon utan att vara underhållet så att det uppfyller de aktuella föreskrifterna, träffas befälhavaren och i vissa fall ägaren av straffansvar. Enligt 6 kap. 11 § VlfL skall tillsynsmyndigheten (dvs. Sjöfartsverket), om den har anledning att anta att det har begåtts ett brott som avses i VlfL, anmäla detta till polismyndighet eller åklagare. Den efterföljande rutinen med flaggstatsrapportering följer av 9 kap. 10 § VlfF. Om en förundersökning angående något annat brott enligt VlfL än ett otillåtet utsläpp har lagts ned, skall förundersökningsledaren anmäla ärendet till Sjöfartsverket som beslutar om den stat där fartyget är registrerat skall tillställas utredningen i syfte att lagföringen skall ske där.

En ny bestämmelse föreslås således, 4 kap. 9 § VlfF, som föreskriver att svenska fartyg inte skall få användas till sjöfart om de inte är underhållna så att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § VlfF. Detsamma skall gälla utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Genom den befintliga regleringen i 10 kap. 4 och 6 §§ VlfL blir det då kriminaliserat att använda ett fartyg i strid med det förbud som föreskrivs i förordningen.

12 Kostnader och andra konsekvenser

De förslag som läggs fram i denna promemoria är inte av den karaktären att de kan antas få några regionalpolitiska eller jämställdhetspolitiska konsekvenser. De flesta av förslagen medför heller inte några direkta konsekvenser för småföretagare. Det förslag som läggs fram om undantag från vilotidsreglerna i vissa fall (se kapitel 9) förväntas dock gynna småföretagare, se nedan. När det gäller förslagens effekt på miljön kan sägas att de förslag som syftar till att höja sjösäkerheten, dvs. de som föreslås genomföra EG-direktiv och de som föreslås komplettera förordningen om dubbelskrov, indirekt kan antas ha en positiv effekt på miljön eftersom förhöjd sjösäkerhet leder till färre olyckor till sjöss och därmed minskad risk för oljeutsläpp m.m.

Direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap med ändringsdirektiv 2001/105/EG

De ändringar som nu införs i lagstiftningen innebär för Sjöfartsverkets del att verket, i stället för att göra en egen bedömning av om en organisation uppfyller de krav som ställs i direktivet, får överlämna till kommissionen att göra en sådan bedömning. Liksom vad som gäller i dag får Sjöfartsverket efter att en organisation har erkänts träffa avtal med denna. Några förändringar av betydelse i fråga om arbetsbelastning eller kostnader förväntas denna ändring eller någon annan ändring som föreslås med anledning av direktivet inte medföra vare sig för Sjöfartsverket eller näringen.

Direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll med ändringsdirektiv 2001/106/EG

Direktivets bestämmelser om obligatorisk utökad besiktning av vissa fartyg och förbud för vissa fartyg att anlöpa europeiska hamnar syftar till att motverka att fartyg som är undermåliga ur miljö- och säkerhetssynpunkt trafikerar europeiska vatten. Utifrån dessa aspekter kan de nya bestämmelserna ha en positiv verkan på miljön. Sjöfartsverket har inte bedömt att de nya inspektionsbestämmelserna kommer att innebära några nämnvärt ökade kostnader för verket. Förslagen bedöms heller inte innebära några särskilda konsekvenser för småföretagare eller någon annan.

Förordningen (EG) nr 417/2002 om dubbelskrov

EG-förordningen föreskriver att oljetankfartyg med enkelskrov skall fasas ut för att slutligen helt förbjudas. Med beaktande av det miljöhot som oljetankfartyg med enkelskrov utgör, är det av betydelse att detta sker. Genom att införa straffsanktioner för den som bryter mot EG-förordningen kan efterlevnaden av densamma förväntas öka. De straffsanktioner som nu föreslås kommer dock knappast att leda till någon nämnvärd ökad arbetsbörda för polis, åklagare eller domstolar.

Direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg

Direktivet kommer att medföra vissa förändringar för de hamnar som tar emot sådana fartyg som enligt direktivet definieras som bulkfartyg. I direktivet och i förslaget till den nya bulklagen benämns dessa terminaler. Det torde i Sverige röra sig om ett begränsat antal terminaler. Krav kommer att ställas på dessa i fråga om rutiner vid lastning och lossning av bulkfartyg, om skador uppstår osv. De skall även ta fram informationsbroschyrer och inrätta kvalitetssäkringssystem i enlighet med

föreskrifter som Sjöfartsverket föreslås meddela. Inrättandet av kvalitetssäkringssystem, som enligt direktivet skall certifieras enligt standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard, är det som förväntas medföra störst kostnader för terminalerna. Denna kostnad varierar emellertid kraftigt beroende på verksamhetens omfattning och det antal personer som omfattas av organisationen. Vissa hamnar har redan i dag ett sådant kvalitetssäkringssystem som krävs, och har således valt att trots de kostnader som detta innebär inrätta ett sådant även utan att något legalt krav har förelegat. Ett sådant system har i dessa fall ansetts innebära konkurrensfördelar och det har även uppgetts att det har ställts krav från vissa kunder i detta avseende.

För Sjöfartsverkets del innebär genomförandet av bulkdirektivet att verkets roll som tillsynsmyndighet i viss mån utökas. Sjöfartsverkets bedömning är emellertid att detta inte kommer att medföra några nämnvärda ökningar av kostnaderna.

Den ökade arbetsbelastning som kan drabba polis, åklagare och allmänna domstolar med anledning av föreslagna straffbestämmelser samt förvaltningsdomstolar med anledning av överklaganden av vitesförelägganden, bedöms bli ytterst marginell och torde därmed inte medföra några kostnader.

Direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning med ändringsdirektiv 2000/34/EG

Genom införlivande av ändringsdirektivet omfattas även arbetstagare ombord på fiskefartyg av arbets- och vilotidsregleringen. Detta kan innebära en viss administrativ börda för de småföretag som kommer att träffas av regleringen. De nya bestämmelserna bedöms inte medföra några nämnvärda extrakostnader för tillsynsmyndigheten Sjöfartsverket.

Undantag från vilotidsreglerna för vaktgående personer som inte är arbetstagare

Förslaget syftar till att sådana personer som, utan att vara anställda, bedriver sjöfart i kustnära trafik skall kunna tillämpa vissa undantag från vilotidsbestämmelserna. Förslaget grundar sig på önskemål som framställts av SWEREF (Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg) och kan förväntas innebära effektivare arbetsscheman, rationellare drift och således kostnadsbesparande förenklingar för vissa småföretagare.

Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning

Det är mycket svårt att förutse i vad mån de föreslagna bestämmelserna om sjömans rätt att frånträda sin befattning i vissa allvarliga situationer kommer att tillämpas. Det kan dock antas att fartyg endast undantagsvis befinner sig i sådana riskzoner som är aktuella, eller att förhållandena ombord är sådana att sjömannen utsätts för allvarlig fara. I de enstaka fall där en sjöman ändå kan komma att vilja nyttja sin rätt att frånträda befattningen kan arbetsgivaren drabbas av kostnader för sjömannens resa hem eller till annat fartyg som han eller hon omplaceras till. Detta torde dock inte innebära någon större skillnad för arbetsgivaren mot vad som gäller i dag, eftersom sjömannen nu har rätt att i de aktuella situationerna säga upp sin anställning och då har motsvarande rätt till fri resa.

Straffsanktionering av utrustningskrav

Genom den föreslagna förordningsändringen blir det förbjudet, och därigenom straffsanktionerat, att framföra ett fartyg i strid med de utrustningskrav som meddelats med stöd av lagen (180:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Utrustnings-

kraven finns för att förhindra och förebygga förorening från fartyg, varför en ökad efterlevnad av dessa krav kan antas ha positiva effekter för den marina miljön. Bestämmelserna får inte några konsekvenser för redare, fartygsägare eller befälhavare under förutsättning att gällande krav i fråga om utrustning och konstruktion följs. Straffbestämmelserna kommer sannolikt att behöva tillämpas i så få fall att dess konsekvenser för rättsväsendet blir försumbara.

13 Ikraftträdande

Det föreslås att föreslagna författningsändringar, med undantag av lagen om lastning och lossning av bulkfartyg med tillhörande förordning, skall träda i kraft den 21 juli 2003. Det innebär att ändringsdirektiven om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll respektive arbetstid genomförs inom föreskrivna tidsfrister.

I artikel 17 i bulkdirektivet anges att medlemsstaterna före den 5 augusti skall anta och offentliggöra nödvändiga bestämmelser, men dessa skall tillämpas först från och med den 1 mars 2004. När det gäller lagen om lastning och lossning av bulkfartyg och den tillhörande förordningen bör dessa därför utfärdas samtidigt som övriga författningar, men träda i kraft den 1 mars 2004.

Ändringarna föranleder inte några övergångsbestämmelser.

Bilaga 1 Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed

Bilaga 2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed

Bilaga 3 Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)

Bilaga 4 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framför i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)

Bilaga 5 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

Bilaga 6 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg

Bilaga 7 Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG av den 18 februari 2002 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater

Bilaga 8 Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Bilaga 9 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet