

Promemoria

Ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) med
anledning av Europaparlamentets och rådets
förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006
om genomförande av Internationella
säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och
upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
2	Bakgrund	10
2.1	ISM-förordningen och ISM-koden.....	10
2.2	ISM-kodens genomförande i Sverige.....	10
2.3	Behov av lagändringar	11
3	Förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	12
3.1	Regeringen ska inte längre bestämma lagens tillämpning	12
3.2	Fartygssäkerhetslagens tillämpning på rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen.....	12
3.3	Ändring av tillämpningsområdet och dräktighetsgränsen för krav på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation	15
4	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	17
5	Konsekvenser.....	18
5.1	Ändrat tillämpningsområde och nya dräktighetsgränser	18
5.2	Lagens tillämpningsområde på rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen förtydligas	19
6	Författningskommentar.....	20
Bilaga	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.....	22

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att punkt 2 i övergångsbestämmelserna ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 1 §, 3 kap. 9 §, 5 kap. 17–18, 20–21 och 30 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 3 §, 8 kap. 2 § samt 9 kap. 1 och 3–5 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny bestämmelse, 1 kap. 6 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagen gäller örlogsfartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

I de delar bestämmelserna i 1 kap. 4 §, 2 kap. 9 §, 10 § första stycket andra meningen och 10 § andra stycket, 5 kap. 5–7 och 16 §§ samt 7 kap. 2 § avser rederiers och fartygs säkerhetsorganisation gäller bestämmelserna inte de rederier och fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (förordning (EG) nr 336/2006).

6 §

För de fartyg och rederier som omfattas av rådets förordning (EG) nr 336/2006 ska förordningens begrepp och

definitioner gälla även vid tillämpning av denna lag.

3 kap.

9 §

Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 och passagerarfartyg får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

5 kap.

17 §

Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Den som verkställer en tillsynsförrättning *enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna ska det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

18 §

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskyddsnämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag *eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.*

Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskyddsnämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag, *enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006.*

Skyldigheter för redare m.fl.

20 §

Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

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

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

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

21 §

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag *och* enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*.

Redaren ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

30 §

Befälhavaren skall se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag *eller* föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, om han eller hon behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Befälhavaren ska se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag, *enligt* föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

6 kap.

1 §¹

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation *enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,*

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

7 kap.

3 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *skall* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *skall* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar, *samt*

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *skall* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, *ska* ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium *ska* ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, *ska* ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, *samt*

¹ Senaste lydelse 2005:855.

² Senaste lydelse 2005:855.

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygshistorik som *skall* finnas ombord på fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygshistorik som *ska* finnas ombord på fartyg.

8 kap.

2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag *eller* enligt *en föreskrift* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § 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 om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en 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,

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

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* 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 om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som *ska* ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt *föreskrifter som har meddelats* med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

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,

rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag, enligt *föreskrifter* som har meddelats med stöd av lagen *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006*,

9 kap.

1 §

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

3 §

Ett beslut enligt denna lag som inte *skall* underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* som inte *ska* underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.

När det gäller beslut som har överklagats enligt första stycket 3 krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

4 §

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Om rätten för dem som anges i första stycket att överklaga beslut enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser i den lagen.

5 §

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförhållanden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag *eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförhållanden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

2 Bakgrund

2.1 ISM-förordningen och ISM-koden

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 innebär att den Internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och förhindrande av förorening (i fortsättningen ISM-koden) görs obligatorisk inom gemenskapen. Förordningen benämns i fortsättningen ISM-förordningen.

ISM-koden (International Safety Management Code) antogs år 1993 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom resolution A.741(18). Koden är en bilaga till kapitel IX i bilagan till den internationella konventionen om säkerhet till sjöss (SOLAS 1974). Syftet med koden är att tjäna som vägledning för rederiernas förvaltning och drift av sina flottor och för att främja utvecklingen av en allmän säkerhetskultur och ett miljötänkande inom rederinäringen. Något förenklat uttryckt gäller att sedan år 2002 omfattar ISM-koden samtliga passagerarfartyg i internationell trafik samt samtliga övriga fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell trafik. ISM-förordningen införlivar – som titeln på förordningen antyder – dessa internationella regler i gemenskapsrätten, men utökar tillämpningsområdet till även inrikes trafik oberoende av flagg samt reguljär linjetrafik till eller från hamnar inom gemenskapen oberoende av flagg.

2.2 ISM-kodens genomförande i Sverige

ISM-koden genomfördes i svensk rätt den 1 juli 1995 genom ändringar i den tidigare fartygssäkerhetslagen (1988:49), jfr prop. 1994/95:186, men även i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) samt i Sjöfartsverkets föreskrifter, senast i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2002:8) om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden). Bestämmelserna överfördes vid införande av den nu gällande fartygssäkerhetslagen (2003:364) samt fartygssäkerhetsförordningen (2003: 438) med oförändrat innehåll, jfr prop. 2002/03:109.

2.3 Behov av lagändringar

Fartygssäkerhetslagens tillämpning på rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen

En EG-förordning är bindande i sin helhet och direkt tillämplig för både enskilda och medlemsstaterna. Något nationellt införlivande är inte tillåtet enligt EG-rätten. En annan sak är att en del EG-förordningar behöver kompletteras med nationella föreskrifter. Detta kan framgå direkt av en förordning, men det kan även behövas nationella föreskrifter för att en förordning ska kunna tillämpas och få genomslag i en medlemsstat. Kompletterande bestämmelser för att utse behöriga myndigheter, verkställighetsbestämmelser samt sanktioner kan vara nödvändiga för att se till att en EG-förordning blir effektiv och är då tillåtna att införa nationellt.

Eftersom de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen inte får omfattas av några motsvarande nationella krav, måste sådana nationella bestämmelser tas bort. För närvarande kan en sådan reglering göras i förordning, men i avsnitt 3.1 redogörs för om det inte är lämpligare att tillämpningsområdet för lagen så långt det är möjligt också framgår av lagen. Därefter behandlas i avsnitt 3.2 frågan om vilka ISM-relaterade bestämmelser i fartygssäkerhetslagen som även fortsättningsvis ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen.

ISM-krav på andra rederier och fartyg

De områden som en EG-förordning lämnar oreglerade står det fritt för medlemsstaterna att reglera, så länge bestämmelserna står i överensstämmelse med övrig EG-rätt. Detta innebär t.ex. att det är tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa den aktuella EG-förordningen även på de fartyg och rederier som inte omfattas av EG-förordningen. Detta är i förevarande fall dessutom uttryckligen angivet i regel 1.3 i del A i bilaga I till ISM-förordningen, där det anges att "Kraven [- -] får tillämpas på alla fartyg." ISM-bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen gäller också fler rederier och fartyg än som omfattas av koden. Regeringen, som har delegerats uppgiften att bestämma när de olika ISM-bestämmelserna ska börja tillämpas, har dock aldrig utnyttjat möjligheten att införa ISM-koden på alla de rederier och fartyg som fartygssäkerhetslagen tillåter. I avsnitt 3.3 redogörs därför för vilka rederier och fartyg som Sverige fortsättningsvis ska tillämpa ISM-förordningen på utöver vad som gäller enligt ISM-förordningen.

3 Förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

3.1 Regeringen ska inte längre bestämma lagens tillämpning

Förslag: Regeringen ska inte längre bestämma när och för vilka rederier och fartyg bestämmelserna om säkerhetsorganisation ska tillämpas. Övergångsbestämmelsen i fartygssäkerhetslagen med detta bemyndigande till regeringen ska därför upphävas.

Skälen för förslaget: Enligt punkt 2 i övergångsbestämmelserna till fartygssäkerhetslagen ska de ISM-relaterade bestämmelserna i lagen tillämpas från och med den dag som regeringen bestämmer. Syftet med att lämna frågan om tillämpningen av lagens bestämmelser i dessa frågor till regeringen var att ISM-koden skulle införas vid olika tidpunkter för olika typer av rederier och företag, jfr prop. 1994/95:186 s. 39. Regeringen har senast i 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) bestämt att ISM-bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen ska tillämpas för vissa kategorier av rederier och fartyg.

År 2002 genomfördes ISM-koden för den sista kategorin fartyg och dess rederier som omfattas av koden. Något ytterligare genomförande av koden är således inte längre aktuellt. Alternativet att överlämna till regeringen att bestämma tillämpningen av lagen var en god lösning vid tidpunkten för genomförandet av ISM-koden. Att lagen ska tillämpas även när det gäller säkerhetsorganisationsfrågor skulle dock i dag kunna framgå tydligare, och kan enkelt uppnås genom att punkt 2 i övergångsbestämmelserna upphävs. Ett borttagande av denna punkt i övergångsbestämmelserna innebär att eftersom lagen har trätt i kraft ska den – eftersom inget annat sägs – även tillämpas. En följd av detta är att bestämmelserna i 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen om tillämpningen av lagen därmed måste upphävas.

3.2 Fartygssäkerhetslagens tillämpning på rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen

Förslag: I den inledande bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen ska införas ett nytt stycke i vilket det anges vilka av lagens bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation som inte ska gälla de rederier och fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

De bestämmelser som även fortsättningsvis ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 ska, där så är nödvändigt, kompletteras med en hänvisning till förordningen.

För de rederier och fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 ska begreppet säkerhetsorganisation ha samma innebörd som i förordningen. En bestämmelse om detta ska därför införas i lagen.

Skälen för förslaget: Att ISM-förordningen är direkt tillämplig (se avsnitt 2.3) innebär att en rad bestämmelser i den svenska lagstiftningen inte längre får tillämpas på de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen. Rederier och fartyg är t.ex. skyldiga att uppfylla ISM-förordningens bestämmelser – dvs. att uppfylla del A i ISM-koden – utan några nationella genomföranden (se även artikel 5 i förordningen). Detta följer av EG-domstolens praxis. För tydlighetens skull bör detta också komma till uttryck i lagstiftningen genom ett tillägg i 1 kap. 1 § om lagens tillämpningsområde där det bör anges vilka bestämmelser i lagen som inte ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen.

En alternativ lösning skulle kunna vara att helt upphäva de bestämmelser i lagen som har ett innehåll som regleras i ISM-förordningen. Detta är dock inte lämpligt. Det har i avsnitt 2.3 nämnts att ISM-förordningen tillåter att förordningen tillämpas på alla fartyg. Samma möjlighet finns enligt ISM-koden. Den svenska regleringen i dag innebär också att ISM-kraven gäller för fler fartyg än vad som krävs enligt ISM-koden. Utgångspunkten för svensk del är att samma flotta som i dag ska tillämpa ISM-kraven även efter de ändringar som är nödvändiga med anledning av ISM-förordningen, se avsnitt 3.3. Detta innebär att bestämmelserna i lagen med ett ISM-relaterat innehåll bör kvarstå men kompletteras med en undantagsreglering för de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen.

Frågan är om och i så fall vilka nationella bestämmelser om säkerhetsorganisation som är tillåtna att behålla för de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen.

Nationella bestämmelser som syftar till att se till att en EG-förordning blir effektiv, inbegripet administrativa och processuella bestämmelser, är tillåtna. Vidare anger ISM-förordningen uttryckligen att sanktioner ska införas.

Dessutom är det tillåtet med nationella bestämmelser för det fall EG-förordningen lämnar ett område oreglerat. ISM-förordningen innehåller inte några uttryckliga krav att rederier och fartyg ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation, men kräver att rederierna uppfyller kraven i koden, att detta kontrolleras av medlemsstaterna och manifesteras i dokument och certifikat. Dokumenten och certifikaten kan vidare återkallas enligt regel 13 i del A i bilaga I. Dessutom ska enligt direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll ett fartygs vidare resa förbjudas om det vid en hamnstatskontroll konstateras att dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation saknas ombord på fartyget. Mot bakgrund av detta är det nödvändigt att behålla kraven på rederier och fartyg att ha dokument respektive certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Vidare finns i 2 kap. 3 § tredje stycket och 2 kap. 10 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen bestämmelser om när certifikat respektive dokument om godkänd säkerhetsorganisation ska förklaras ogiltiga. ISM-

förordningen innehåller inte några bestämmelser om ogiltigförklarande av certifikat eller dokument om säkerhetsorganisation, däremot om återkallelse av ett sådana. Det bör finnas kvar en möjlighet att förklara certifikat och dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt. Det kan nämnas att förordning (EG) 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar kompletterades på ett liknande sätt med bestämmelser om ogiltigförklarande av dokument när sådana bestämmelser saknades i den förordningen, jfr prop. 2003/04:106, s. 41.

Sammanfattningsvis innebär detta att följande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen även fortsättningsvis bör kunna tillämpas på de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen:

- krav på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation samt ogiltigförklarande av dessa (2 kap. 3 § och delar av 10 § samt 3 kap. 9 §),
- tillsyn och tillsynsförrättningar (5 kap. 1, 4, 8–9, 21 och 30 §§),
- krav på befälhavare att se till att en kopia av dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar (5 kap. 30 §),
- reseförbud (6 kap. 1 –3 §§),
- bemyndigande att meddela föreskrifter om krav på att inneha dokument om godkänd säkerhetsorganisation (7 kap. 3 § 3)
- bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter, (7 kap. 6 § 4)
- bemyndigande att meddela föreskrifter om eller medge enskilda undantag (7 kap. 9 §)
- ansvar (8 kap. 2 och 3 §§),
- beslut och överklagande (9 kap. 1 och 3–4 §§), samt
- tystnadsplikt (9 kap. 5 §)

Vissa av dessa bestämmelser behöver dock kompletteras med en hänvisning till ISM-förordningen så att det framgår att dessa bestämmelser gäller även när ISM-förordningen har tillämpats.

Slutligen bör det också införas en bestämmelse i lagen att för de rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen ska begreppet säkerhetsorganisation ha samma innebörd som i ISM-förordningen.

Något om begreppet företag i ISM-förordningen

I ISM-förordningen är det ”företaget” som är ansvarigt subjekt. Den svenska fartygssäkerhetslagstiftningen, som använder sig av begreppen redare och ägare, saknar helt begreppet företag. Frågan är om begreppet företag behöver införas, t.ex. i bestämmelserna i 5 kap. 20 och 21 §§ där det anges vilka subjekt som ansvarar för att fartyget och rederiet undergår tillsyn enligt lagen och, enligt förslaget i denna promemoria, enligt ISM-förordningen.

Enligt 1 kap. 2 § andra stycket fartygssäkerhetslagen ska vad som sägs i lagen om redare gälla även den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift. Begreppet redare torde därför omfatta bl.a. begreppet företag i den definition som ges i artikel 2.3 ISM-förordningen. När det talas om redare i fartygssäkerhetslagen omfattar detta således även det subjekt som benämns företag i ISM-förordningen. Något behov av att införa begreppet företag finns således inte.

3.3 Ändring av tillämpningsområdet och dräktighetsgränsen för krav på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation

Förslag: Kravet i fartygssäkerhetslagen att ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation ska ändras till att gälla fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt samtliga passagerarfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att andra fartyg än dessa får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Skälen för förslaget

Gällande reglering

Enligt 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen får ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg. ISM-koden däremot gäller dels passagerarfartyg, dels fartyg med en bruttodräktighet om minst 500. Ett passagerarfartyg är ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. Sverige valde således att utnyttja möjligheten enligt regel 1.3 i del A av ISM-koden att införa koden på fler fartyg än de som omfattas av koden, jfr prop. 1994/95:186 s. 25 och 43. Några egentliga skäl för detta ställningstagande redovisa dock inte i propositionen, förutom att ”detta är viktigt med hänsyn till bland annat omfattningen av passagerartrafiken på svenska hamnar med utländska fartyg” (a. prop. s. 25).

Bestämmelserna om säkerhetsorganisationsfrågor i fartygssäkerhetslagen skulle dock, enligt punkt 2 i övergångsbestämmelserna, inte tillämpas förrän regeringen bestämmer det, med möjlighet till en stegvis tillämpning för olika typer av rederier och fartyg. Denna lösning valdes bl.a. eftersom ISM-koden trädde i kraft vid olika tidpunkter för olika typer av fartyg, jfr a. prop. s. 38–39. Regeringen har, senast i 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen, bestämt att följande fartyg ska tillämpa de ISM-relaterade bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen:

- svenska passagerarfartyg och deras rederier,
- utländska passagerarfartyg när de används till sjöfart i svensk inrikes trafik eller i internationell sjöfart på svensk hamn, samt deras rederier,
- lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer,
- fiskefartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer,
- rederier som har sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige (svenska rederier) och som bedriver internationell sjöfart med utländska ro-ro-

passagerarfartyg och med andra utländska passagerarfartyg som får transportera fler än 100 passagerare.

Därutöver har Sjöfartsverket meddelat föreskrifter om att svenska traditionsfartyg och fartyg sysselsatta med skolegling ska omfattas av ISM-krav, jfr senast Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation (ISM-koden) – SJÖFS 2002:8.

Ändrat tillämpningsområde

Regeringen har således inte utnyttjat möjligheten att tillämpa ISM-kraven på alla rederier och fartyg som fartygssäkerhetslagen omfattar.

Några skäl ur sjösäkerhetssynpunkt att kräva dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation för andra fartyg än de som regeringen och Sjöfartsverket har bestämt ska tillämpa ISM-bestämmelserna kan för närvarande inte heller göras gällande. Enligt Sjöfartsverket finns t.ex. inget behov av att generellt införa ISM-krav på fartyg med en dräktighet om 20–499. Likaså framstår ett ISM-krav på samtliga fartyg i yrkesmässig personbefordran som för långtgående. Utgångspunkten är att de internationella kraven och kraven i gemenskapsrätten så långt det är möjligt bör undvikas att ges ett vidare nationellt tillämpningsområde i syfte att undvika vad som kan uppfattas som en svensk särreglering.

Bestämmelsen i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen bör därför ändras så att den uppnår en närmare överensstämmelse med tillämpningsområdet och dräktighetsgränserna i ISM-förordningen och i den svenska nuvarande tillämpningen av ISM-koden. Detta innebär att kraven på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation i stället bör gälla samtliga passagerarfartyg samt övriga fartyg med en dräktighet om minst 500. Det ska dock utvecklas något vad dessa förändringar innebär.

Ett passagerarfartyg är som nämnts ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. Något krav på att fartyget ska användas yrkesmässigt för att vara ett passagerarfartyg finns inte till skillnad mot nuvarande reglering som omfattar samtliga fartyg som används för yrkesmässig personbefordran. Ändringen berör således framför allt fartyg i yrkesmässig trafik men som medför högst 12 passagerare, samt dess rederier. Dessa kommer inte längre att omfattas av enligt ISM-kraven. Båttaxirederier och rederier med mindre rundtursbåtar, särskilt i skärgårdsområden, torde i första hand tillhöra dem som inte längre kommer att omfattas av bestämmelserna generellt. Eftersom de nuvarande svenska bestämmelserna vidare omfattar samtliga fartyg med en dräktighet om minst 20 innebär detta dock att också fartyg med en dräktighet om minst 20 som används för privat personbefordran omfattas. Eftersom ett passagerarfartyg inte definieras genom dräktighet kommer därför genom lagändringen privat personbefordran med fartyg med en dräktighet under 20 inte längre att vara undantaget. Av dessa fartyg torde dock relativt få utgöra passagerarfartyg. Det ska också nämnas att precis som tidigare bör fritidsfartyg vara undantagna. Skulle den nu föreslagna förändrade huvudregeln få oönskade konsekvenser för t.ex. icke kommersiella passagerarfartyg bör nämnas den befintliga

möjligheten att för dessa göra undantag från kraven enligt bestämmelser i 7 kap. 8 och 9 §§ fartygssäkerhetslagen.

Det ska slutligen nämnas att i dag omfattas fiskefartyg av bestämmelserna i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen då lagen enligt 1 kap. 1 § omfattar alla fartyg och fiskefartygen inte är undantagna från 3 kap. 9 §. Regeringen och Sjöfartsverket har också beslutat att tillämpa ISM-bestämmelserna på fiskefartyg med en dräktighet om minst 500. Någon ändring i detta hänseende bör inte göras. Den föreslagna regleringen innebär också att fiskefartygen även fortsättningsvis kommer att omfattas.

Bemyndigande att kräva ISM även av andra fartyg

Det ska emellertid erinras om att både ISM-koden och ISM-förordningen uttryckligen tillåter att tillämpningsområdet utökas till att omfatta alla fartyg. Det är inte heller uteslutet att även vissa andra typer eller storlekar av fartyg bör omfattas av ISM-kraven. Detta gäller t.ex. traditionsfartyg och fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap. På dessa typer av fartyg finns ofta i det ena fallet en relativt omfattande besättning och i det andra fallet en – jämfört med t.ex. handelsfartyg – större andel yngre och utbildad personal. I båda dessa fall kan det därför finnas skäl att behålla möjligheten att kräva att rederiet och fartyget ska ha en godkänd säkerhetsorganisation. Sjöfartsverket har som nämnts också infört krav för dessa fartyg. Eftersom dessa kategorier av fartyg är relativt svårdefinierbara, och det heller inte kan uteslutas att även andra typer eller storlekar av fartyg, t.ex. fartyg som används för yrkesmässig personbefordran men som inte är att anse som passagerarfartyg, dvs. inte medför mer än 12 passagerare, bör komma ifråga att omfattas av kraven, bör det lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att införa ISM-krav även på andra fartyg än de som föreslås omfattas av 3 kap. 9 §. Ett sådant bemyndigande bör också kunna användas till att meddela föreskrifter om att rederier som inte omfattas av 3 kap. 9 § har möjlighet att ansöka om att få dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation utfärdade och därmed omfattas av kraven i lagen. En sådan möjlighet är efterfrågad av vissa rederier som utför bogsolverksamhet.

4 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2009.
--

Skälen för förslaget: ISM-förordningen trädde i kraft den 24 mars 2006. De lagändringar som föreslås i denna promemoria bör således träda i kraft så snart det är möjligt.

Några övergångsbestämmelser behövs inte.

5 Konsekvenser

5.1 Ändrat tillämpningsområde och nya dräktighetsgränser

Förslagen i denna promemoria består för det första i att tillämpningsområdet och dräktighetsgränserna för skyldigheten att ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation ändras. Genom förslaget ändras kravet i lagen från att gälla fartyg som används för yrkesmässig personbefordran till att gälla samtliga passagerarfartyg. Ett passagerarfartyg är ett fartyg som medför fler än 12 passagerare. Något krav på yrkesmässighet föreligger dock inte för att fartyget ska vara ett passagerarfartyg. Det ska dock understrykas att denna ändring inte medför någon förändring i praktiken eftersom regeringen för närvarande inte har utnyttjat möjligheten att tillämpa ISM-kraven på samtliga fartyg som används i yrkesmässig trafik utan beslutat att ISM-kraven ska tillämpas på just passagerarfartyg, se avsnitt 3.3.

Genom förslaget höjs också dräktighetsgränsen för övriga fartyg för att omfattas av kravet på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation från 20 till 500. Det ska därvid noteras att även i denna del medför lagändringen i praktiken inte någon skillnad eftersom regeringen hittills inte har utnyttjat möjligheten att tillämpa bestämmelserna på fartyg med en dräktighet om 20–499. Enligt fartygssäkerhetsförordningen ska kraven på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation tillämpas på last- och fiskefartyg med en dräktighet om minst 500, dvs. samma krav som nu också fastslås i lagen.

Genom förslaget införs vidare en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Genom detta bemyndigande avses att göra det möjligt att införa krav på dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation för t.ex. traditionsfartyg och fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap. I princip samtliga dessa fartyg och dess rederier kan dock omfattas av kraven i fartygssäkerhetslagen redan i dag eftersom lagen omfattar samtliga fartyg med en dräktighet om minst 20. Sjöfartsverket har också utfärdat föreskrifter som gäller dessa fartyg. Även för t.ex. fartyg som medför högst 12 passagerare kan bestämmelsen användas om det skulle uppkomma anledning att införa ISM-krav för dessa fartyg och dess rederier.

Sammanfattningsvis kommer förmodligen antalet fartyg som kommer att omfattas av tillämpningsområdet i lagen jämfört med i dag att bli avsevärt färre. Den praktiska skillnaden torde dock bli försumbar eftersom regeringen för närvarande inte har utnyttjat möjligheten att införa ISM-krav på i princip andra fartyg och rederier än de som enligt förslaget ska omfattas av lagen.

5.2 Lagens tillämpningsområde på rederier och fartyg som omfattas av ISM-förordningen förtydligas

Förslagen i promemorian består för det andra av ett förtydligande av fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde i förhållande till förordning (EG) nr 336/2006 och av införandet av rena hänvisningar till nämnda förordning i de bestämmelser i lagen som ska gälla för de rederier och fartyg som omfattas av förordningen. Eftersom dessa rederier och fartyg även tidigare omfattades av fartygssäkerhetslagen innebär dessa förtydliganden och hänvisningar varken att fler rederier och fartyg omfattas eller att några skillnader i sak uppstår för dessa.

6 Författningskommentar

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

Upphävandet av övergångsbestämmelsen

Enligt den upphävda *punkt 2* i övergångsbestämmelserna krävdes att regeringen bestämmer när lagens bestämmelser om rederiverksamhet, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation ska börja tillämpas. Innebörden av att punkt 2 upphävs är således att samtliga bestämmelser i lagen som gäller de nämnda förhållandena tillämpas eftersom fartygssäkerhetslagen har trätt i kraft.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.1.

1 kap.

1 §

I paragrafen har ett nytt *tredje stycke* införts. Eftersom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (förordning (EG) nr 336/2006) är direkt tillämplig räknas i detta stycke upp vilka bestämmelser i lagen om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation som inte gäller för de rederier och fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 336 /2006.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.2.

6 §

Bestämmelsen är ny. Bestämmelserna om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation i lagen har sitt ursprung i den internationella ISM-koden och den översättning som gjordes av koden när den infördes i svensk rätt. ISM-koden är intagen som en bilaga till förordningen (EG) nr 336/2006, men i en översättning som inte i alla delar sammanfaller med ordvalet i ISM-koden och lagen. Dessutom innehåller förordningen (EG) nr 336/2006 och lagen begrepp och definitioner som avser samma sak men som har formulerats på olika sätt. För att undvika att det uppkommer tolkningsproblem när rederier och fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 även ska tillämpa vissa bestämmelser i lagen införs denna bestämmelse.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.2.

3 kap.

9 §

Paragrafen har ändrats så att kraven att ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation närmare ansluter till det tillämpningsområde och de dräktighetsgränser som gäller enligt förordning (EG) nr 336/2006. Till skillnad från förordning (EG) nr 336/2006 gäller bestämmelsen dock passagerarfartyg i samtliga

fartområden. Fartområdena definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Till skillnad från förordning (EG) nr 336/2006 omfattas vidare även fiskefartyg av denna bestämmelse, något som följer av 1 kap. 1 §.

Det bör erinras om de möjligheter till undantag från bl.a. 3 kap. 9 § som finns i 7 kap. 8 och 9 §§ samt om det genom denna proposition införda bemyndigandet i 7 kap. 3 § att meddela föreskrifter om att även andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § ska ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.3.

5 kap. 17–21 och 30 §§ samt 6 kap. 1 §

Samtliga paragrafer har kompletterats så att det framgår att de är tillämpliga även när förordning (EG) nr 336/2006 är tillämplig i övrigt.

I flera av bestämmelserna har också redaktionella ändringar gjorts.

7 kap.

3 §

I paragrafens *första stycke* har en ny punkt 4 införts. Avsikten är i första hand att möjliggöra krav på bl.a. traditionsfartyg och fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap.

I övrigt har ordet skall ändrats till ska på ett flertal ställen.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.3.

8 kap. 2 § samt 9 kap. 1 och 3–5 §§

Samtliga paragrafer har kompletterats så att det framgår att de är tillämpliga även när förordning (EG) nr 336/2006 är tillämplig i övrigt. I 9 kap. 3 § *tredje stycket* har dessutom ett förtydligande gjorts så att det framgår att bestämmelsen i tredje stycket endast är tillämplig på beslut som har överklagats enligt punkten 3 i första stycket.

I flera av bestämmelserna har också redaktionella ändringar gjorts.