

Lagrådsremiss

Tredje sjösäkerhetspaketet – del I

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 6 maj 2010

Åsa Torstensson

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. I fartygssäkerhetslagen (2003:364) förtydligas att inspektion inte ska ske av utländska statsfartyg. Vidare införs i den lagen olika rapporterings- och informationsskyldigheter för en rad olika sjöfartsaktörer, t.ex. lotsar, hamninnehavare, redare och befälhavare. Slutligen införs i lagen en skyldighet för redare att på tillsynsmyndighetens uppmaning låta undersöka fartygets skrov. Det görs också ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) av innebörd att sekretess under vissa förutsättningar ska gälla för uppgifter som svenska myndigheter får tillgång till i det internationella samarbetet när det gäller bl.a. civil sjötrafikövervakning och informationssystem för civil sjötrafik.

I remissen föreslås också vissa justeringar med anledning av ikraftträdandet av Lissabonfördraget.

De förslag som avser genomförandet av övervakningsdirektivet, samt de förslag som avser justeringar med anledning av ikraftträdandet av Lissabonfördraget föreslås träda i kraft den 30 november 2010. De förslag som avser genomförandet av hamnstatskontrolldirektivet föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Författningsförslag.....	4
2.1	Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	4
2.2	Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	8
2.3	Lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	10
3	Ärendet och dess beredning.....	12
4	Tre sjösäkerhetspaket.....	12
5	Hamnstatskontroll.....	14
5.1	Bakgrund.....	14
5.2	Förslag.....	15
5.2.1	Rapporteringskyldighet för hamninnehavare och lotsar om avvikelser hos fartyg.....	15
5.2.2	Skyldighet för redare att undersöka fartygets skrov.....	19
5.2.3	Statsfartyg undantagna från inspektion.....	20
6	Sjötrafikövervakning.....	21
6.1	Bakgrund.....	21
6.2	Förslag.....	23
6.2.1	Åtgärder vid farligt isläge.....	23
6.2.2	Sekretess.....	25
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	36
8	Konsekvensbedömning.....	37
9	Författningskommentar.....	40
9.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	40
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	41
9.3	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	41
Bilaga 1	Hamnstatskontrolldirektivet.....	43
Bilaga 2	Övervakningsdirektivet.....	87
Bilaga 3	Utredningens lagförslag.....	100
Bilaga 4	Sammanfattning av SOU 2009:90.....	105
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna.....	114

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, och
3. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

2 Författningsförslag

2.1 Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 5 kap. 9 § och 22 § samt 7 kap. 2, 6 och 7 §§ ska ha följande lydelse,

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

9 §²

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, *skall* inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, *ska* inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

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

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016), och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EUT L 131, 28.5.2009, s. 101, Celex 32009L0017).

² Senaste lydelse 2008:1378.

16 a §

En lots eller en hamninnehavare som i samband med sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg har uppenbara avvikelser, ska omedelbart rapportera detta till den myndighet som regeringen bestämmer, om avvikelserna

*– menligt kan inverka på fartygets säkra framförande, eller
– kan utgöra ett hot mot den marina miljön.*

Med hamninnehavare avses den fysiska eller juridiska person som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift.

22 §³

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

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

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

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

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

³ Senaste lydelse 2008:1378.

7 kap.
2 §⁴

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|--|--|
| <p>1. hur ett fartyg <i>skall</i> vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § <i>skall</i> anses vara sjövärdigt,</p> <p>2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,</p> <p>3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,</p> <p>4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt</p> <p>5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att</p> <p>a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),</p> <p>b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,</p> <p>c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, <i>och</i></p> <p>d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.</p> | <p>1. hur ett fartyg <i>ska</i> vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § <i>ska</i> anses vara sjövärdigt,</p> <p>2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,</p> <p>3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,</p> <p>4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt</p> <p>5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att</p> <p>a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),</p> <p>b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,</p> <p>c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,</p> <p>d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, <i>och</i></p> <p>e. lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.</p> |
|--|--|

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|--|--|
| <p>1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,</p> <p>2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på</p> | <p>2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll⁵.</p> |
|--|--|

⁴ Senaste lydelse 2004:416.

⁵ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57 (Celex 32009L0016).

fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

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

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

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

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

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

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

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

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

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

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

7 §

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

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

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010 i fråga om 7 kap. 2 och 7 §§ och i övrigt den 1 januari 2011.

2.2 Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs¹ att 6 kap. 3 § och 7 kap. 6 a § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap. 3 §²

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 § samt till kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov, såvida

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

Vid en inspektion *ska* 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 *ska* inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. 1 § samt till kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov, såvida

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får *meddela föreskrifter* om undantag

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016).

² Senaste lydelse 2003:366.

begränsning som anges i andra stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG, eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

från den begränsning som anges i andra stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll³ eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

7 kap. 6 a §⁴

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

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får Transportstyrelsen 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.

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010 i fråga om 7 kap. 6 a § och i övrigt den 1 januari 2011.

³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016.

⁴ Senaste lydelse 2008:1364.

2.3 Lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

dels att rubriken till 17 kap. ska lyda "Sekretess till skydd främst för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn",

dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 17 kap. 7 och 8 §§, samt närmast före 17 kap. 7 och 8 §§ två nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 kap.

Internationellt samarbete avseende civil sjötrafikövervakning m.m.

7 §

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

Sekretess gäller för uppgift som lämnats av en medlemsstat i Europeiska unionen och som rör planer för mottagande av fartyg i behov av assistans eller genomförande av förfaranden som anges i sådana planer, om en medlemsstat begär det.

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EUT L 131, 28.5.2009, s. 101, Celex 32009L0017).

Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter

8 §

Den tystnadsplikt som följer av 7 § andra stycket inskränker rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010.

3 Ärendet och dess beredning

I februari 2009 antogs efter förlikning slutligen samtliga rättsakter i det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet. Paketet består av två förordningar och sex direktiv. Bland dessa återfinns Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Direktiven finns som *bilaga 1* och *2*. Regeringen beslutade den 29 april 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå hur bl.a. dessa två nämnda direktiv bör genomföras i svensk rätt. Utredningen, som antog namnet Tredje sjösäkerhetspaketet, överlämnade i december 2009 delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Utredningens lagförslag finns i *bilaga 3*. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 4*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/8253/TE).

4 Tre sjösäkerhetspaket

Två fartygsolyckor ledde till tre sjösäkerhetspaket

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll¹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet)² ingår i det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet som utgörs av totalt åtta rättsakter som antogs i början av 2009.

Paketet är det senaste resultatet av arbetet inom EU till följd av två fartygsförlisningar. Fartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust år 1999 som orsakade stora oljeutsläpp ledde till att EU påskyndade sitt arbete för att utarbeta en europeisk sjösäkerhetspolitik. Arbetet ledde så småningom fram till antagandet av det s.k. ERIKA I-paketet som innehöll rättsakter om utvidgad hamnstatskontroll³, skärpt kontroll av klassi-

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EUT L 131, 28.5.2009, s. 101, Celex 32009L0017).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), EGT L 19, 22.1.2002, s. 19, Celex 32002L0106.

ficeringsällskap⁴ samt påskyndad utfasning av tankfartyg med enkelskrov⁵.

Det andra åtgärds paketet, det s.k. ERIKA II-paketet, hade till syfte att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss. Paketet innehöll rättsakter om övervakning, kontroll och information på sjösäkerhetsområdet⁶, och om inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som skulle stödja kommissionen och medlemsstaterna med tillämpningen av EG-lagstiftningen på området och utvärdera verksamhetens resultat⁷. Paketet omfattade även ett förslag till en förordning om upprättande av en ersättningsfond för skador till följd av oljeföroreningar. Förslaget ledde dock inte till någon lagstiftning.

Den 19 november 2002 inträffade ytterligare en svår fartygsolycka då oljetankern Prestige sjönk utanför den spanska kusten. Händelsen medförde att sjösäkerhetsarbetet inom EU ytterligare drevs framåt. Det tredje åtgärds paketet, det s.k. Erika III-paketet, är mycket omfattande och innehåller både helt nya rättsakter och ändringar i tidigare rättsakter. Efter förlikning hösten/vintern 2008/09 antogs således rättsakter om fullgörande av flaggstatsförpliktelser⁸, utredning av olyckor⁹, ersättning till passagerare vid olyckor¹⁰, fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter¹¹, informations- och övervakningsfrågor, klassificeringsällskap¹² samt hamnstatskontroll. ERIKA III-paketet har härefter kommit att kallas Tredje sjösäkerhetspaketet.

⁴ 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 (EGT L 19, 22.1.2002, s. 9, Celex 32001L0105).

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

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1, Celex 32002R1406).

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132, Celex 32009L0021).

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EGT L 131, 28.5.2002, s. 114, Celex 32009L0018).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24, Celex 32009R0392).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11, Celex 32009R0391), samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg

I denna lagrådsremiss lämnas förslag till de lagändringar som bedöms nödvändiga för att genomföra dels direktivet om hamnstatskontroll, dels ändringarna av övervakningsdirektivet.

Omarbetade regler om hamnstatskontroll

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet) utgör i första hand en omarbetning av tidigare direktiv om hamnstatskontroll. Genom omarbetningen anpassas unionslagstiftningen till den revidering som genomförts inom ramen för den s.k. Parisöverenskommelsen. Överenskommelsen, Paris MoU, gäller mellan 27 länder¹³, och innehåller regler och riktlinjer för genomförandet av kontroller av fartyg som anlöper parternas hamnar. En viktig förändring är en övergång från att inspektion ska ske av en viss procent av alla fartyg som anlöper en stats hamn, till att högriskfartyg ska prioriteras vid inspektioner.

Förbättrad information om och övervakning av sjötrafiken

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen innebär en förbättring av möjligheterna att lämna stöd till fartyg i nöd på skyddade platser och innehåller krav på att även fiskefartyg över 15 meter ska förses med s.k. automatiskt identifieringssystem (AIS). Därutöver kompletteras dagens regelverk med bl.a. regler om åtgärder vid farligt isläge och krav på att samtliga av EU:s medlemsstater ska vara anslutna till det s.k. SafeSeaNet för att förbättra utbytet av information om bl.a. transporter av farligt gods.

5 Hamnstatskontroll

5.1 Bakgrund

Hamnstatskontroll är den kontroll som en myndighet i en hamnstat utför på ett utländskt fartyg. Att detta är tillåtet klargörs i SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) och MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973.)

Ett antal länder, däribland Sverige, har genom undertecknandet av ett i Paris framlagt memorandum om hamnstatskontroll (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982, med

och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47, Celex 32009L0015).

¹³ Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Island, Irland, Italien, Kanada, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige och Tyskland.

tillägg), Paris MoU 1982 eller Parisöverenskommelsen, åtagit sig att genom hamnstatskontroller se till att kraven enligt vissa angivna konventioner är uppfyllda. I Parisöverenskommelsen anges också mycket detaljerat hur dessa kontroller ska gå till. Genom direktivet 95/21/EG 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) avsågs att åstadkomma en minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt ökad efterlevnad av internationella regler och tillämplig gemenskapslagstiftning. 1995 års direktiv anger att minst 25 procent av det antal fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar under ett representativt kalenderår ska inspekteras. Direktivet hänvisar i övrigt till Parisöverenskommelsen när det gäller inspektionerna.

Det nya direktivet

Parisöverenskommelsen har nyligen reviderats. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll har unionslagstiftningen anpassats till den gjorda revideringen.

Utredningen, som antog namnet Tredje sjösäkerhetspaketet, har i sitt delbetänkande redovisat slutsatsen att de allra flesta delarna av hamnstatskontrolldirektivet kan genomföras genom förordning eller genom att myndighetsföreskrifter meddelas med stöd av befintliga bemyndiganden. I några avseenden har utredningen dock funnit att lagstiftningen bör kompletteras. Regeringen delar utredningens bedömning i vilken mån lagstiftningsåtgärder behövs. I denna lagrådsremiss lämnas således förslag till de lagändringar som behövs för att genomföra direktivet.

5.2 Förslag

5.2.1 Rapporteringsskyldighet för hamninnehavare och lotsar om avvikelser hos fartyg

Regeringens förslag: Lotsar och hamninnehavare ska vara skyldiga att till tillsynsmyndigheten rapportera sådana uppenbara avvikelser hos fartyg som menligt kan inverka på fartygs säkra framförande eller utgöra ett hot mot den marina miljön.

Utredningens förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. *Sjöfartsverket* tillstyrker att rapporteringsskyldigheten klargörs i lag, men anser att rapporteringsskyldigheten inte ska läggas på lotsen personligen, utan på lotsens arbetsgivare. *Sjöfartsverket* anser också att lagtexten bör tydliggöra vilka avvikelser som rapporteringsskyldigheten gäller. *Sjöfartsverket* påtalar också behovet av sekretess för lotsens identitet. *Transportstyrelsen* anser att även andra personer inom lotsverksamheten, t.ex. båtmän, samt s.k. VTS-centraler ska omfattas av rapporteringsskyldigheten. *Transportstyrelsen* anser också att rapporteringsskyldigheten bör omfatta även

olyckor och (allvarliga) tillbud. *Förbundet Sveriges hamnar* anser att inte bara hamninnehavaren utan var och en som i sin normala verksamhet upptäcker brister hos ett fartyg i hamn ska omfattas av rapporterings-skyldigheten.

Skälen för regeringens förslag

Artikel 23 i hamnstatskontrolldirektivet innebär att lotsar och hamnmyndigheter/hamnorgan omedelbart ska informera medlemsstatens berörda myndighet om lotsarna eller hamnmyndigheterna/hamnorganen uppmärksammar uppenbara avvikelser som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön. Av artikeln framgår vilka uppgifter som ska rapporteras, och artikeln anger också att myndigheterna ska följa upp rapporteringen samt registrera uppgifter om vidtagna åtgärder.

Motsvarande krav fanns redan i 1995 års hamnstatskontrolldirektiv i en något annorlunda utformning. Skillnaden har emellertid ingen praktisk betydelse. Bestämmelsen i 1995 års hamnstatskontrolldirektiv i den del den avser lotsars rapporteringsskyldighet genomfördes i svensk rätt genom att Sjöfartsverket utfärdade rutiner för lotsarna att rapportera enligt direktivet. Enligt verket har rapporteringen fungerat bra. Utredningen har dock föreslagit att rapporteringsskyldigheten regleras i lag. Regeringen, liksom de remissinstanser som har yttrat sig – däribland Sjöfartsverket – delar den bedömningen.

Utredningen har föreslagit att dels lotsar, dels hamninnehavare (dvs. de fysiska eller juridiska personer som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift) ska åläggas rapporteringsskyldighet. Flera remissinstanser har dock haft synpunkter på vilka subjekt som ska omfattas av skyldigheten.

Lotsar eller deras arbetsgivare rapporteringsskyldiga?

Sjöfartsverket har ansett att skyldigheten inte bör åläggas lotsen personligen utan lotsens arbetsgivare, dvs. Sjöfartsverket. *Transportstyrelsen* har ansett att alla personer inom lotsningsverksamheten, dvs. även t.ex. båtmän, ska omfattas.

Ordalydelsen av artikel 23 torde i och för sig innebära att en medlemsstat inte nödvändigtvis behöver lägga rapporteringskravet direkt på lotsen personligen. Syftet med bestämmelsen kan dock knappast uppnås utan någon slags reglering av lotsens skyldighet att i sin tur rapportera till sin arbetsgivare. Det kan då diskuteras om en i direktivets mening tillräckligt bindande rättslig kedja av åligganden uppnås genom en rapporteringsskyldighet för lotsens arbetsgivare och t.ex. en uppgiftsbeskrivning i lotsens arbetsrutin eller i dennes anställningsavtal. Rapporteringskrav riktade mot enskilda personer, även anställda inom det allmänna, är inte heller någon ovanlighet i svensk rätt. Som exempel kan nämnas läkares skyldighet enligt körkortslagen (1998:488) och yrkestrafiklagen (1998:490) att anmäla till Transportstyrelsen om en person är uppenbart olämplig att inneha körkort eller taxiförarlegitimation.

Regeringen anser därför att det inte finns några bärande skäl att inte lägga rapporteringsskyldigheten personligen direkt på lotsen. En sådan reglering är också den tydligaste lösningen för genomförande av artikeln. Det ska dock understrykas att rapporteringsskyldigheten inte är förenad med något krav att aktivt söka efter avvikelser. Skyldigheten ska inte på något sätt påverka lotsens huvudsakliga uppgift, utan det är endast en fråga om att – för det fall lotsen skulle upptäcka en uppenbar avvikelse – också rapportera detta. En underlåtenhet att fullgöra rapporteringsskyldigheten föreslås inte heller bli föremål för någon sanktion.

Transportstyrelsen har ansett att även båtmän, dvs. de personer som kör lotsbåten, ska ha samma rapporteringsskyldighet som lotsarna. Något hinder för en sådan utvidgning sätter direktivet i och för sig inte. Utgångspunkten är dock att alla genomföranden av direktiv som görs mer omfattande eller långtgående än vad direktivet kräver bör kunna motiveras ordentligt. Det kan i och för sig inte förnekas att det är önskvärt att även båtmän rapporterar avvikelser, men detsamma kan sägas om alla som på något sätt kommer i kontakt med ett fartyg. Det befintliga underlaget motiverar därför enligt regeringens mening inte att kraven utökas och läggs även på båtmännen.

Hamninnehavare

Artikeln anger vidare att hamnmyndigheter och hamnorgan ska åläggas samma rapporteringsskyldighet som lotsar om avvikelser i fartyget. Sverige, och en del andra medlemsstater, har inte några formella hamnmyndigheter, men begreppet hamnorgan har skapats för att tillmötesgå dessa medlemsstater. Vid genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd skapades begreppet hamninnehavare, jfr 1 kap. 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd, för att genomföra direktivets olika krav på den s.k. hamnskyddsmyndigheten. Med hamninnehavare avses i nämnda lag den fysiska eller juridiska person som utövar det avgörande inflytande över hamnens drift. Utredningen har föreslagit att hamninnehavaren enligt denna definition ska vara det organ som ska åläggas rapporteringsskyldigheten i artikel 23 i hamnstatskontrolldirektivet. Några invändningar mot utnyttjandet av begreppet hamninnehavare i sig har inte framförts av remissinstanserna. Regeringen föreslår således att hamninnehavaren, enligt samma definition som i lagen om hamnskydd, ska vara skyldig att rapportera de avvikelser som avses i artikel 23 i direktivet. Definitionen på hamninnehavare bör dock göras även i den nya bestämmelsen och inte genom en hänvisning till lagen om hamnskydd.

Förbundet Sveriges Hamnar har dock ansett att var och en som i sin normala verksamhet upptäcker brister hos ett fartyg, dvs. t.ex. stuveribolag och terminaloperatörer, och inte bara hamninnehavaren, ska åläggas skyldigheten. Det är i och för sig riktigt som förbundet uppger, att många gånger är det inte hamninnehavaren själv, utan de företag och personer som är i daglig kontakt med fartygen, som faktiskt kan upptäcka avvikelser i fartygen. Särskilt i stora hamnar lär hamninnehavaren väldigt sällan komma i någon faktiskt kontakt med fartygen. Det skulle dock leda för långt att införa en skyldighet för var och en som i en hamn är i

kontakt med ett fartyg att rapportera detta till tillsynsmyndigheten. Det är en mycket stor och heterogen krets av personer som i så fall skulle omfattas, och för många av dessa kan sambandet med fartyget vara så litet att det inte går att undvika en diskussion om även t.ex. passagerare och andra som kommer i kontakt med fartyget ska omfattas av kravet. Detta vore orimligt. Det har också redan nämnts att utgångspunkten är att alla genomföranden av direktiv som görs mer omfattande eller långtgående än vad direktivet kräver bör kunna motiveras ordentligt. Utgångspunkten måste vara att tillsynsmyndigheten är det organ som ska kontrollera att fartyg inte har brister eller avvikelser. Genom direktivet åläggs sedan vissa personer, dvs. lotsar och hamnmyndigheter/hamnorgan, att på ett sätt bistå tillsynsmyndigheten genom krav att rapportera avvikelser. Något skäl att utöka kretsen med ytterligare personer finns inte.

VTS-centraler o.dyl.

Transportstyrelsen har ansett att även s.k. VTS-centraler (Vessel Traffic Service) ska omfattas av skyldigheten. Ett krav riktat mot dessa behöver inte regleras i lag. Regeringen kommer att beakta denna synpunkt i den vidare beredningen av de förordningsändringar som genomförandet av hamnstatskontrolldirektivet också föranleder.

Anmälar skydd

Sjöfartsverket har påtalat behovet av att kunna skydda lotsens identitet för det fall lotsen har rapporterat en avvikelse hos ett fartyg.

Enligt 29 kap. 11 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, gäller sekretess hos Transportstyrelsen vid tillsyn enligt 5 kap. fartygssäkerhetslagen för uppgift i anmälan eller utsaga från en enskild, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. Bestämmelsen, som är överförd från den nu upphävda sekretesslagen (1980:100), infördes för att genomföra det krav på anmälar skydd som fanns i olika direktiv, bl.a. i 1995 års hamnstatskontrolldirektiv genom ändringsdirektivet 98/42/EG (jfr prop. 2001/02:108 s. 34 ff.). Någon bestämmelse om anmälar skydd finns inte i det nya hamnstatskontrolldirektivet.

I förarbetena till den aktuella sekretessbestämmelsen anfördes att enligt direktiven skulle fartygets befälhavare och ägare inte få vetskap om vem som gjort en anmälan. Den bakomliggande avsikten torde enligt förarbetena vara att exempelvis den enskilde sjömannen ska kunna göra en anmälan utan att riskera att utsättas för trakasserier eller annan oförmånlig behandling från befälhavaren eller sin arbetsgivare som en "bestraffning" för sitt handlande (a. prop. s. 36).

Lotsar är f.n. anställda av Sjöfartsverket. Med begreppet enskild avses enligt offentlighets- och sekretesslagen normalt inte offentliga funktionärer, utom i 39 kap. OSL, som innehåller bestämmelser om sekretess till skydd för enskild i personaladministrativ verksamhet. Det finns inte heller något i förarbetena till 29 kap. 11 § OSL som tyder på att bestämmelsen är avsedd att omfatta uppgifter om offentliga funktionärer.

Regeringen utgår därför att bestämmelsen i fråga inte omfattar uppgifter om lotsar.

Offentlighetsprincipen syftar till att skapa insyn i myndigheters verksamheter. Utgångspunkten är således att en anmälan som en offentlig funktionär upprättar ska vara offentlig. Regeringen anser inte att det har anförts tillräckliga skäl för att överväga en ändring av denna ordning i nu aktuellt avseende.

Det är i sammanhanget dock värt att notera att i betänkandet Styra rätt! (SOU 2008:53) föreslås att hamninnehavare efter tillstånd ska kunna överta lotsningsverksamhet samt att Sjöfartsverket bör överväga möjligheterna att upphandla utförandet av viss lotsningsverksamhet. Förslagen, för det fall de genomförs, innebär att alla lotsar inte nödvändigtvis kommer att vara anställda av Sjöfartsverket. Betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Övrigt

Transportstyrelsen har ansett att rapporteringsskyldigheten bör omfatta även olyckor och (allvarliga) tillbud. I likhet med vad som redan nämnts behöver en sådan utvidgning av direktivets krav motiveras. Varken av Transportstyrelsens remissvar eller i betänkandet har framkommit några omständigheter som skulle motivera en utökning av direktivets krav. Någon rapporteringsplikt för specifikt olyckor och tillbud bör således inte införas.

Sammanfattning

Artikel 23 bör således genomföras genom att en ny bestämmelse införs, lämpligen i FSL, med innebörden att om en lots eller en hamninnehavare i samband med sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg har uppenbara avvikelser som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande, eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön ska de omedelbart rapportera detta till den myndighet som regeringen bestämmer. Med hamninnehavare ska avses den fysiska eller juridiska person som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift, dvs. samma sak som i 3 § lagen om hamnskydd.

5.2.2 Skyldighet för redare att undersöka fartygets skrov

Regeringens förslag: Redaren ska på uppmaning av tillsynsmyndighet vara skyldig att låta undersöka fartygets skrov.
--

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans framför synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 21 i hamnstatskontrolldirektivet innehåller regler om uppföljning av inspektioner och kvarhållanden. Artikel 21.1 stadgar således bl.a. att när vissa allvarliga brister i fartyget inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får den behöriga myndigheten tillåta fartyget att utan oskäligt dröjsmål fortsätta till det närmast

lämpliga reparationsvarvet. Enligt artikel 21.2 får, om beslutet att skicka fartyget till ett reparationsvarv grundas på ett brott mot IMO:s resolution A.744(18) antingen i fråga om fartygets dokumentation eller fel och brister i konstruktionen, den behöriga myndigheten kräva att nödvändiga tjockleksmätningar görs i kvarhållandehamnen innan fartyget släpps iväg.

I 5 kap. 22 § FSL finns bestämmelser om vilka undersökningar redaren är skyldig att göra på uppmaning av Transportstyrelsen. Någon möjlighet för Transportstyrelsen att kräva att redaren undersöker eller mäter tjockleken av skrovet finns dock inte. För att uppfylla direktivets krav bör en sådan bestämmelse således införas, lämpligen genom ett tillägg i 5 kap. 22 § FSL.

5.2.3 Statsfartyg undantagna från inspektion

Regeringens förslag: Det ska förtydligas att utländska statsfartyg inte får inspekteras.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Den lagtekniska utformningen är dock något annorlunda.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. *Sjöfartsverket* anser att även svenska statsfartyg ska vara undantagna inspektion. *Transportstyrelsen* anser att regleringens ordalydelse bör återspegla motsvarande nuvarande regler om statsfartyg i FSL.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 3.4 i direktivet ska bl.a. fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt inte omfattas av direktivet.

Enligt 1 kap. 1 § första stycket FSL ska lagen inte tillämpas i den mån det följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser. Statsfartyg anses ha immunitet i hamnstatskontrollsammanhang (jfr också prop. 2008/09:204 s. 43 f. och 52). Undantaget finns även i 1995 års hamnstatskontrolldirektiv och föranledde inte någon lagstiftningsåtgärd vid genomförandet av det direktivet. Det har inte heller framkommit att det föreligger något praktiskt problem för statsfartygen som kräver åtgärd genom en lagreglering. Det kan emellertid ändå finnas skäl att förtydliga direktivets undantag för statsfartyg i den svenska lagstiftningen, vilket också *Sjöfartsverket* och *Transportstyrelsen* har ansett. Det kan nämnas att motsvarande undantag för utländska statsfartyg återfinns t.ex. i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och i barlastvattenlagen (2009:1165). En bestämmelse om att inspektion inte får ske av utländska statsfartyg bör därför införas i FSL.

Sjöfartsverket har ansett att det i förtydligande syfte bör anges att även svenska statsfartyg ska vara undantagna från inspektion enligt direktivet. Enligt direktivet ska förvisso statsfartyg – oavsett nationalitet – vara undantagna, men en reglering av svenska statsfartyg kan i förhållande till annan stat endast få en informativ innebörd. För det fall ett svenskt statsfartyg skulle anlöpa en hamn i annan medlemsstat, ska fartygen undantas från hamnstatskontroll på motsvarande sätt i den statens lagstiftning enligt nämnda artikel i direktivet. Dessutom kan den ovan nämnda folkrättsliga principen om immunitet för statsfartyg åberopas för att inte bli

utsatt för hamnstatskontroll. Någon bestämmelse om att även svenska statsfartyg ska undantas från inspektioner enligt direktivet bör således inte införas.

Den föreslagna regleringen bör dock närmare anknyta till den beskrivning av begreppet statsfartyg som finns i 3 kap. 1 och 12 §§ FSL, vilket också *Transportstyrelsen* har ansett. Bestämmelserna i 3 kap. 1 och 12 §§ FSL innebär att fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift undantas från vissa krav på certifikat och säkerhetsbesättning. En sådan lydelse framstår som mindre lämplig när det gäller frågan om undantag från inspektion. Då bör i stället gälla att statsfartyg är undantagna endast vid det tillfälle då de används för statsändamål, medan fartygen, då de används för affärsdrift, inte ska vara undantagna. En sådan reglering står även i överensstämmelse med lagen (2009:1514) om immunitet för stater och deras egendom (jfr också prop. 2008/09:204). Till skillnad från bestämmelserna i 3 kap. 1 och 12 §§ FSL bör en bedömning således göras av fartygets användning varje enskilt tillfälle. I övrigt bör lagtexten ansluta till de lydelse som framgår av nämnda paragrafer i 3 kap. FSL.

6 Sjötrafikövervakning

6.1 Bakgrund

Den 27 juni 2002 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet). Övervakningsdirektivet införlivades i svensk rätt genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) och i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF). Övervakningsdirektivets syfte är enligt artikel 1 att inom gemenskapen inrätta ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik, för att öka säkerheten och effektiviteten för denna trafik och förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor eller potentiellt farliga situationer till sjöss, inklusive sjöräddningsinsatser, samt bidra till att bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg.

När övervakningsdirektivet skulle genomföras i det svenska regelverket fann regeringen att det till den största delen redan fanns bestämmelser i det svenska regelverket som täckte direktivets krav (se prop. 2003/04:88). I vissa delar ansågs direktivet kunna genomföras genom att myndighetsföreskrifter meddelades med stöd av befintliga bemyndiganden. I några avseenden ansåg dock regeringen att lagstiftningen behövde kompletteras.

En lagändring avsåg förhandsanmälan från fartyg. Ändringen innebar att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats. En annan lagändring innebar att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information i sådana situationer där

väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

Befälhavaren på ett fartyg som är på väg att anlöpa eller lämna en hamn i ett riskabelt område ska kunna få uppgifter av den behöriga myndigheten om sjö- eller väderförhållandena samt om de risker som förhållandena kan innebära. En åtgärd som kan komma i fråga är exempelvis att förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna en hamn i ett berört område innan det har konstaterats att det inte längre föreligger några risker på grund av väder och vind. Åtgärden kan även bestå i en rekommendation till berörda fartyg.

Möjligheter att besluta om avgångsförbud fanns sedan tidigare såväl i FSL som i LÅFF. Den förra lagen syftar till sjösäkerhet med fokus på fartyget och människor medan den sistnämnda lagen i första hand syftar till att skydda miljön. Det gjordes ett tillägg angående ogynnsamma väder- och sjöförhållanden i 6 kap. 1 § FSL som reglerar Transportstyrelsens möjligheter att förbjuda ett fartygs resa. Vid ogynnsamma väder- och sjöförhållanden föreskriver övervakningsdirektivet att det ska vara möjligt att meddela förbud mot fartygs resa respektive anlöp. Sedan tidigare fanns i 7 kap. 5 § LÅFF bestämmelser som gjorde det möjligt för Transportstyrelsen att meddela nödvändiga beslut vid grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt lufttrum eller svenska intressen i övrigt på grund av ett faktiskt eller befarat utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne kan skadas i avsevärd mån. Den bestämmelsen kompletterades i syfte att kunna fatta beslut även om det förelåg ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Vidare infördes en ändring av bemyndigandet i 7 kap. 2 § FSL om att bl.a. befälhavarens skyldigheter skulle utvidgas. I punkt 5 infördes en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att det föreligger allvarliga risker för människor eller miljön.

En kompletterande lagregel infördes också beträffande påföljder. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet inte fullgör skyldighet att lämna uppgifter som föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5 FSL kan enligt ändringen dömas till böter.

Ändringsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om ändring av övervakningsdirektivet (ändringsdirektivet) syftar till att förbättra möjligheterna att lämna stöd till fartyg i nöd på skyddade platser. Dessutom kompletteras övervakningsdirektivet med bl.a. regler om åtgärder vid farligt isläge och krav på att samtliga EU:s medlemsländer ska vara ansluta till det s.k. SafeSeaNet för att förbättra utbytet av information om bl.a. transporter av farligt gods. Även reglerna om sekretess förändras.

Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har i sitt delbetänkande redovisat slutsatsen att de allra flesta delarna av ändringarna av övervakningsdirektivet kan genomföras genom förordning eller genom att myndighetsföreskrifter meddelas med stöd av befintliga bemyndiganden. Utredningen har utförligt redovisat skälen för detta ställningstagande. I några avseenden har utredningen dock funnit att lagstiftningen bör

kompletteras. Regeringen delar utredningens bedömning i vilken mån lagstiftningsåtgärder behövs. I denna lagrådsremiss lämnas således förslag till de lagändringar som behövs för att genomföra ändringsdirektivet.

6.2 Förslag

6.2.1 Åtgärder vid farligt isläge

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter vid farligt isläge.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tillstyrker utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 18 i övervakningsdirektivet anges att den behöriga myndigheten ska vidta vissa åtgärder vid ytterst ogynnsamma väder- och sjöförhållanden om den anser att det föreligger ett allvarligt hot om förening av havs- eller kustområden eller om människoliv är i fara. Dessa åtgärder omfattar att ge befälhavare på fartyg i området information om väderförhållandena och risker förenade med dessa, utfärda rekommendationer eller förbud för visst fartyg eller samtliga fartyg i visst område samt begränsa eller förbjuda bunkring.

Enligt 7 kap. 2 § 5 d FSL och 2 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (FSF) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter i situationer där väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön. I artikel 18 i övervakningsdirektivet regleras alltså vilka åtgärder som ska vidtas vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden. Till komplettering av denna reglering har i ändringsdirektivet införts en ny artikel 18 a, avseende åtgärder vid farligt isläge. Artikeln har följande lydelse:

1. Om de behöriga myndigheterna bedömer att isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden gäller följande:

a) Myndigheterna ska ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde eller som avser att anlöpa eller lämna någon av deras hamnar lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade rutter och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområde.

b) Myndigheterna får, utan att det påverkar skyldigheten att bistå ett fartyg i behov av assistans och andra skyldigheter enligt relevanta internationella regler, begära att fartyg som befinner sig i det berörda området och som avser att anlöpa eller att lämna en hamn eller en terminal eller en ankarplats uppfyller de krav på kapacitet eller maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området.

2. De åtgärder som vidtas enligt punkt 1 ska när det gäller uppgifter om isläget grundas på is- och väderprognoser från en kvalificerad meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.

Det kan noteras att artikel 18 a i ändringsdirektivet inte, liksom inte heller artikel 18 i övervakningsdirektivet, innehåller bestämmelser som förbud mot resa eller anlöp.

I skäl 10 till ändringsdirektivet anges att det tycks vara nödvändigt att ta hänsyn till den potentiella fara för sjöfarten som isbildning innebär.

Det anges vidare att om medlemsstatens behöriga myndighet på grundval av prognoser om is från en behörig meteorologisk informationstjänst bedömer att förhållandena utgör en allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller innebär allvarliga föroreningsrisker bör myndigheterna meddela befälhavarna på de fartyg som befinner sig i deras behörighetsområden eller avser att anlöpa eller lämna hamnar i området i fråga. Den berörda myndigheten bör kunna vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera säkerheten för människoliv till sjöss och skydda miljön. Vidare bör medlemsstaterna även kunna undersöka huruvida de handlingar som krävs ombord visar att fartyget uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga.

Sjöfartsverket ansvarar för sjötrafikinformationstjänst (VTS) enligt 2 § 13–14 förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Information ges också till sjöfarten genom det s.k. Balticosystemet, Navtex och Underrättelser för sjöfarten. Samtliga dessa informationskanaler kan användas i sammanhanget. Det behövs ingen författningsreglering för att en myndighet ska få lämna rekommendationer.

Enligt 2 § 4 förordningen med instruktion för Sjöfartsverket, är Sjöfartsverket ansvarigt för isbrytning. Närmare reglering av isbrytarverksamheten finns i isbrytarförordningen (2000:1149). Där anges i 1 § att genom statens isbrytarverksamhet kan fartyg som är lämpade för vintersjöfart få hjälp med isbrytning och arbeten som har samband därmed i enlighet med vad som sägs i förordningen. Verksamheten ska ledas av Sjöfartsverket. För att ange kraven på isförstärkning använder Sjöfartsverket de isklassbeteckningar som fastställts att gälla enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:111) om finsk-svensk isklass. Dessa föreskrifter, som är tekniska till sin natur, innehåller de krav ett fartyg måste uppfylla för att ha någon av de i föreskrifterna nämnda fyra isklasserna.

Det är visserligen Transportstyrelsen som bemyndigats att föreskriva om skyldighet att lämna sådana uppgifter som avses i artikel 18 i övervakningsdirektivet. När det gäller isbrytningsverksamheten ligger den emellertid inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde och mycket talar därför för att Sjöfartsverket, förutom att besluta de restriktioner gällande fartygens isklass som ska gälla från tid till annan, även ska ges bemyndigande att föreskriva att befälhavaren ska visa att fartyget uppfyller de ställda kraven. Inom ramen för föreskriftsrätten kan det närmare regleras vilka uppgifter som bedöms nödvändiga, exempelvis om isklass och hur rapporteringen ska ske.

En ny punkt e bör därför införas i 7 kap. 2 § 5 FSL. Denna nya punkt e ska innebära att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna uppgifter ska lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden. Bemyndigandet kan sedan användas för att i förordning ge Sjöfartsverket möjlighet att meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet enligt den nya regeln i 7 kap. 2 § 5 e FSL.

Som ovan nämnts krävs inga särskilda sanktioner i ändringsdirektivet för de fartyg som inte bedöms uppfylla kraven vid farligt isläge. Detta ändrar inte det förhållandet att Transportstyrelsen enligt 6 kap. FSL kan

besluta om inskränkningar i rätten att använda fartyget om det inte anses sjövärdigt för resa i den avsedda farten. Ett fartyg som inte uppfyller de föreskrivna kraven kan heller inte påräkna isbrytarassistans.

6.2.2 Sekretess

Regeringens förslag: Det ska införas två nya sekretessbestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

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

Sekretess ska vidare gälla för uppgift som lämnats av en medlemsstat i Europeiska unionen och som rör planer för mottagande av fartyg i behov av assistans eller genomförande av förfaranden som avses i sådana planer, om en medlemsstat begär det.

För uppgift i allmän handling ska sekretessen gälla i högst fyrtio år.

Den tystnadsplikt som följer av den andra sekretessbestämmelsen ska ha företräde framför den rätt att meddela och offentliggöra uppgifter som följer av tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen.

Regeringens bedömning: Den tystnadsplikt som följer av den första sekretessbestämmelsen bör inte ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Det bör göras en ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), så att det kommer att gälla samma sekretess till skydd för uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden m.m. hos samtliga myndigheter som tar emot eller lämnar uppgifter enligt de aktuella direktiven.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har dock inte berört frågan om, och i så fall i vilken mån, den tystnadsplikt som följer av de föreslagna sekretessbestämmelserna bör inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det är oklart vilka uppgifter som omfattas av den föreslagna bestämmelsen i den nya paragrafens första stycke. Utredningen har nämnt vissa uppgifter med beröring till direktivet men i den föreslagna lydelsen finns ingen begränsning av det slaget. Styrelsen har därför ställt sig frågande inför uttrycket det ”internationella samarbetet” och om det innefattar uppgifter från t.ex. hamnstatskontrolldatabasen. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det andra stycket i den föreslagna nya paragrafen bör lyda ”Sekretess gäller för uppgifter som rör planer”, i stället för ”Sekretess ska gälla avseende planer” för att stämma bättre med vedertaget språkbruk i nämnda lag. *Stockholms universitet* delar i sak utredningens bedömning av behovet av utökad sekretess. Universitetet kritiserar dock att den föreslagna lagtexten hänvisar till en viss artikel i övervakningsdirektivet.

Lagtexten borde i stället utformas så att den blir begriplig enbart genom svenska rättskällor.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Inledning

Enligt artikel 24 i nu gällande övervakningsdirektiv ska medlemsstaterna i enlighet med nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med direktivet. Vid genomförandet av övervakningsdirektivet i svensk rätt föranledde inte artikeln några författningsändringar. Genom ändringsdirektivet har artikel 24 fått en på vissa punkter ny lydelse. Den nya lydelsen medför att även gemenskapslagstiftning ska beaktas då åtgärder för att säkerställa sekretessen vidtas. Vidare anges att uppgifterna som överlämnas endast ska användas i överensstämmelse med direktivet.

I artikel 20a i ändringsdirektivet behandlas frågor om planer för att ta emot fartyg i behov av assistans. I artikelns tredje punkt fjärde stycket finns en sekretessbestämmelse av innebörd att en medlemsstat kan begära att den som mottar viss information i enlighet med artikeln ska vara bunden av sekretess.

Regler i ett direktiv ska omsättas i svensk rätt i den mån svensk rätt inte redan innehåller en reglering som svarar mot direktivets krav. Frågan är således vilka sekretessbestämmelser i svensk rätt som kan bli tillämpliga på uppgifter som utbyts enligt övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet.

Offentlighets- och sekretessregleringen

Enligt 2 kap. 2 § första stycket tryckfrihetsförordningen, förkortad TF får offentlighetsprincipen endast inskränkas om det är påkallat med hänsyn till vissa där uppräknade intressen, bl.a. rikets säkerhet eller dess förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation (1 p.), myndighets verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn (3 p.), samt skyddet för enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden (6 p.). En sådan begränsning ska anges noga i en bestämmelse i en särskild lag eller, om så i ett visst fall anses lämpligare, i en annan lag vartill den förstnämnda lagen hänvisar. Efter bemyndigande i en sådan bestämmelse får regeringen genom förordning meddela närmare föreskrifter om bestämmelsens tillämplighet (2 kap. 2 § andra stycket TF). Den särskilda lag som avses är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, och tillämpningsföreskrifter finns i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förkortad OSF.

Sekretessbestämmelser som grundas på 2 kap. 2 § TF första stycket 1 och 3 har placerats i 15 respektive 17 kap. OSL. Dessa kapitel har placerats i lagens fjärde avdelning (15–20 kap.), där sekretessbestämmelser till skydd för allmänna intressen har samlats. Sekretessbestämmelser till skydd för enskilda intressen har samlats i lagens femte avdelning (21–40 kap. OSL, jfr 2 kap. 2 § första stycket 6 TF). I sistnämnda

avdelning har sekretessbestämmelser till skydd för enskilda dels i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation, dels i verksamhet som avser tillsyn m.m. i fråga om näringslivet, placerats i 29 respektive 30 kap. OSL.

Utredningen har till en början tagit upp frågan om den s.k. utrikessekretessen kan tillämpas. Enligt 15 kap. 1 § OSL (som motsvarar tidigare 2 kap. 1 § sekretesslagen [1980:100]) gäller sekretess för uppgift som rör Sveriges förbindelser med bl.a. en annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att det stör Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller på annat sätt skadar landet om uppgiften röjs. I samband med att Sverige blev medlem i EU försågs bestämmelsen med ett enhetligt rakt skaderekvisit, dvs. presumtionen är numera att uppgifterna är offentliga. För att skada ska anses föreligga måste det röra sig om någon olägenhet för landet eller för störningar av de mellanfolkliga förbindelserna. Att mindre störningar eller irritationer inom ett annat lands ledning inte kan uteslutas ska således i regel inte föranleda sekretess (jfr prop 1994/95:112).

I RÅ 2000 ref. 22 fann Regeringsrätten att uppgifter i en bilaga till en ansökan om utsläppande på marknaden av en genetiskt modifierad foderbeta, som hade inlämnats till danska Miljö- och energiministeriet och skickats till Jordbruksverket via EG-kommissionen, inte omfattades av utrikessekretess enligt dåvarande 2 kap. 1 § sekretesslagen, trots att det danska Miljö- och energiministeriet hade framfört åsikten att vissa uppgifter i bilagan borde hållas hemliga. Det direktiv som reglerade informationsutbytet avseende sådana ansökningar innehöll en sekretessbestämmelse och Regeringsrätten konstaterade att det vid genomförandet av direktivet i svensk rätt hade påtalats att de sekretessbestämmelser i sekretesslagen som främst kunde bli aktuella att tillämpa var bestämmelserna till skydd för enskildas ekonomiska förhållanden, främst dåvarande 8 kap. 6 § sekretesslagen (numera 30 kap. 23–26 §§ OSL). Regeringsrätten ansåg att förarbetsuttalandena till införandet av det raka skaderekvisitet i bestämmelsen om utrikessekretess speglar systematiken bakom sekretessregleringen samt att denna bl.a. innebär att det, i fråga om den gemensamma beslutsprocessen, t.ex. förhandlingspositioner och liknande, i första hand är utrikessekretessen som blir aktuell, medan det däremot, när det gäller enskilda intressen, är de sekretessbestämmelser som tar sikte på sekretesskyddet för enskilda som ska tillämpas, i det aktuella fallet 8 kap. 6 § sekretesslagen. Regeringsrätten ansåg att den olägenhet det skulle kunna innebära för Sveriges mellanfolkliga förbindelser om vissa delar av den aktuella handlingen lämnades ut inte var sådan att det förelåg förutsättningar att hemlighålla den med stöd av 2 kap. 1 § sekretesslagen. Regeringsrätten upphävde Kammarrättens dom och Jordbruksverkets beslut och visade målet åter till Jordbruksverket för fortsatt prövning av om hinder mot utlämnande av handlingen mötte enligt någon annan bestämmelse i sekretesslagen.

Mot denna bakgrund anser regeringen att det får anses tveksamt om, och i så fall i vilken utsträckning, uppgifter som utbyts med anledning av övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet skulle anses omfattas av utrikessekretess vid en bedömning i ett enskilt fall.

Enligt 30 kap. 23 § första stycket 1 OSL gäller, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, sekretess i en statlig myndighets

verksamhet som består i bl.a. planering, tillståndsgivning eller tillsyn med avseende på bl.a. transportverksamhet för uppgift om bl.a. enskilda affärs- eller driftsförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. Bestämmelsen är således försedd med ett rakt skaderekvisit, dvs. presumtionen är att uppgifterna är offentliga. Absolut sekretess gäller enligt första stycket 2 samma paragraf för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än som avses i första stycket 1 för den som trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet. Enligt 9 § OSF och p. 17 i bilagan till förordningen gäller nu nämnd sekretess hos Transportstyrelsen i fråga om tillståndsgivning och tillsyn. Enligt p. 36 i bilagan gäller sådan sekretess också i fråga om tillsyn enligt fartygs-säkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:364). Enligt p. 118 i bilagan gäller samma sekretess även i fråga om utredning och planering som handhas av Transportstyrelsen och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet.

En bedömning av om nämnda bestämmelser kan tillämpas på uppgifter som Transportstyrelsen mottar enligt övervakningsdirektivet måste således ta sin utgångspunkt i om Transportstyrelsen tar emot uppgifterna i verksamhet som består i bl.a. tillsyn. Det har på senare år konstaterats i ett flertal lagstiftningsärenden att tillsynsbegreppet med tiden kommit att tolkas snävare inom förvaltningsrätten än i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (prop. 2008/09:150 s. 355 f.). Enligt förarbetena till sekretesslagen ska begreppet tillsyn inte ges en alltför snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion i förhållande till näringslivet (prop. 1979/80:2, del A, s 235). Merparten av den information som Transportstyrelsen mottar från kommissionen, andra medlemsstater samt enskilda enligt övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet torde således anses mottagen i myndighetens tillsynsverksamhet i den mening som avses i tryckfrihetsförordningen och 30 kap. 23 § OSL. Det är dock tveksamt om samtliga uppgifter som utbyts under direktivet kan anses falla under begreppet tillsyn. Som regeringen kommer att återkomma till nedan kan uppgifter som utbyts enligt direktiven avse bl.a. sjöräddningsinsatser respektive miljöräddningsinsatser. Regeringen anser att i vart fall sådana insatser får anses falla utanför begreppet tillsyn.

Enligt artikel 20a.1 i ändringsdirektivet ska medlemsstaterna utarbeta planer för att ta emot fartyg för att bemöta det hot som fartyg i behov av assistans i vatten under deras jurisdiktion utgör, inbegripet i tillämpliga fall, hot mot människoliv och miljön. Medlemsstaterna ska på begäran översända relevant information om planerna till grannmedlemsstaterna (artikel 20a.3 andra stycket). Vid genomförande av de förfaranden som fastställs i planerna ska medlemsstaterna se till att de som deltar i åtgärderna får tillgång till all relevant information (artikel 20a.3 tredje stycket). Sådana förfaranden kan. t.ex. avse beslut från en behörig myndighet att ett fartyg ska ta sig till en skyddad plats. De som mottar information enligt artikel 20a.3 andra och tredje styckena ska enligt fjärde stycket samma punkt vara bundna av sekretess, om medlemsstaterna begär det. Regeringen anser i och för sig att upprättandet av de planer som avses i artikel 20a får anses utgöra planering eller ett led i tillsynsverksamhet. Regeringen konstaterar dock att sekretessen enligt

30 kap. 23 § OSL endast gäller till skydd för enskilda. Planerna avseende mottagande av fartyg i behov av assistans innehåller knappast sådana uppgifter. Uppgifter om genomförande av förfaranden som fastställs i planerna kan i och för sig omfatta uppgifter om enskilda. Sådana förfaranden kan dock bl.a. vara sjö- eller miljöräddning. Som nämnts ovan anser regeringen att räddningstjänst faller utanför tillsynsbegreppet. Det kan således konstateras att bestämmelsen i 30 kap. 23 § OSL inte erbjuder tillräckligt sekretesskydd för sådana uppgifter som avses i artikel 20a.3 fjärde stycket ändringsdirektivet.

Enligt 30 kap. 24 § OSL gäller, i den mån riksdagen godkänt avtal härom med främmande stat eller mellanfolklig organisation, sekretess hos statlig myndighet i verksamhet som avses 30 kap. 23 § första stycket OSL för uppgift om enskilds ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över på grund av avtalet. I begreppet avtal anses ingå rättsakter som gäller till följd av Sveriges medlemskap i EU, dvs. anslutningsfördragen och förordningar och direktiv som utfärdas av EU:s institutioner (prop. 2004/05:142 s. 50, prop. 2005/06:45 s. 155, prop. 2005/06:140 s. 87, prop. 2005/06:110 s. 41 och RÅ 2007 ref. 45). För att sekretessbestämmelsen i 30 kap. 24 § OSL ska bli tillämplig krävs att den aktuella rättsakten innehåller en klausul om att uppgifterna inte får lämnas vidare i det aktuella fallet. Bestämmelsen i artikel 24 i ändringsdirektivet hänvisar till nationell rätt och kan inte anses tillräckligt preciserad för att anses falla under 30 kap. 24 § OSL. Den ovan nämnda bestämmelsen i artikel 20a.3 fjärde stycket i ändringsdirektivet får i och för sig anses tillräckligt preciserad för att anses utgöra en sekretessklausul i den mening som avses 30 kap. 24 § OSL. Som nämns ovan avser dock en stor del av de uppgifter bestämmelsen tar sikte på de planer som medlemsstaterna har upprättat och arbetet vid de behöriga myndigheterna, inte uppgifter om enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden.

Utredningen har föreslagit att även Kustbevakningen och Sjöfartsverket ska få motta vissa uppgifter enligt övervakningsdirektivet, se avsnitt 4.12.4 och 4.12.5 i betänkandet (SOU 2009:90). Även regeringen anser att så bör ske.

Hos Kustbevakningen kan sekretess enligt 30 kap. 23 § gälla i tillsynsverksamhet inom fiskets områden (fiskerikontrollen). Sådan sekretess kan avse t.ex. uppgift om fiskares driftförhållanden som erhålls från det automatiska identifieringssystemet AIS (Automatic Identification System) eller VMS (Vessel Monitoring System) om fiskefartygets position m.m., se punkten 24 i bilagan till OSF. Vidare gäller enligt 29 kap. 13 a § OSL sekretess i verksamhet som avser förande av eller uttag ur Kustbevakningens register för samordning av civila behov av sjöövervakning och förmedling av civil sjöinformation (sjöövervakningsuppdraget) för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. Registret i fråga utgör inte någon del av SafeSeaNet, men uppgifter från SafeSeaNet kan komma att införas i registret och kommer då att omfattas av sistnämnda sekretessbestämmelse. Bestämmelsen är tillämplig hos alla de myndigheter som är direktanslutna till registret. Den är däremot inte tillämplig när en myndighet tar ut en uppgift från registret för att använda den i sin egen verksamhet. I ett sådant fall blir den sekretess som kan

gälla i den verksamheten tillämplig. Exempel på uppgifter som kan omfattas av sekretess enligt 29 kap. 13 a § OSL är sammanställd information om handelsfartygs rutter, fiskefartygs rörelser och detaljerade uppgifter om last (se prop. 2008/09:152 s. 46).

Eventuellt kan även vissa bestämmelserna i 18 kap. OSL bli tillämpliga. Där har sekretessbestämmelser till skydd för främst intresset av att förebygga eller beivra brott samlats (jfr 2 kap. 2 § första stycket 4 TF). Enligt 17 kap. 8 § 5 och 7 OSL gäller sekretess för uppgift som lämnar eller kan bidra med upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs, och åtgärden avser bl.a. den civila sjöfarten (p. 5) eller hamnskydd (p. 7). Uppgifter som kan sekretessbeläggas med stöd av den förstnämnda punkten är t.ex. information om beredskap vid otillåtet ombordgående, svagheter i fartygens utrustning och innehållet i vissa fraktförsändelser (prop. 2003/04:58 s. 10 och 12). Uppgifter som kan sekretessbeläggas med stöd av den sjunde punkten kan t.ex. finnas i hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner (prop. 2005/06:121 s. 63). Även andra punkter i 18 kap. 8 § kan eventuellt bli aktuella, t.ex. punkten 3 (uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd avseende telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information).

Är nu gällande svensk sekretessreglering tillräcklig?

Bestämmelsen i artikel 24 i övervakningsdirektivet slår inte fast vilken sekretess som ska gälla för de uppgifter som utbyts enligt direktivet utan överlämnar åt medlemsstaterna att ”i enlighet med gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv”. För att uppfylla direktivets krav behövs nödvändigt sekretesskydd både för uppgifter som Sverige kan komma att erhålla beträffande enskilda, såsom t.ex. rederier, men också beträffande andra medlemsstater, t.ex. uppgifter om planer för att ta emot fartyg för att bemöta det hot som fartyg i behov av assistans i vatten under deras jurisdiktion innebär samt uppgifter om uppbyggnad och drift av data-systemet SafeSeaNet.

Som framgått ovan kan uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden m.m. som överlämnas till Sverige enligt övervakningsdirektivet omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL och vissa bestämmelser i offentlighets- och sekretessförordningen. Denna sekretess gäller emellertid när det gäller vissa av uppgifterna med ett rakt skaderekvisit, dvs. presumtionen är att uppgifterna är offentliga. Det kan således hända att uppgifter, som omfattas av t.ex. absolut sekretess i en annan stat, bedöms vara offentliga vid en sekretessprövning enligt de svenska bestämmelserna. Den sekretess till skydd för enskilda som gäller hos Transportstyrelsen gäller inte heller på motsvarande sätt hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Vidare kan vissa av bestämmelserna i 18 kap. 8 § OSL bli tillämpliga på uppgifter som utbyts enligt direktivet, men dessa bestämmelser tar endast sikte på uppgifter som lämnar eller kan bidra med upplysning om

säkerhets- eller bevakningsåtgärder och har därmed ett begränsat tillämpningsområde.

Bestämmelsen om utrikessekretess i 15 kap. 1 § OSL kan bli tillämplig på uppgifter som utbyts enligt direktiven, förutsatt att skaderequisitet i den bestämmelsen är uppfyllt. Mot bakgrund av rättsfallet RÅ 2000 ref. 22 får det dock anses osäkert i vilken mån så skulle anses vara fallet.

Mot den ovan tecknade bakgrunden finner regeringen i likhet med utredningen att nu gällande sekretessregler bara delvis kan anses täcka de krav på sekretess som följer av övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet. Det finns därför behov av nya sekretessbestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen. Regeringen vill i sammanhanget också beröra behovet av ändring i offentlighets- och sekretessförordningen.

En ny sekretessbestämmelse

Med anledning av ett motsvarande internationellt samarbete avseende den civila luftfarten infördes den 1 juli 2007 en bestämmelse om sekretess i 17 kap. 6 § OSL. Enligt den bestämmelsen gäller sekretess i en myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende tillsyn av civil luftfart för uppgift som lämnats av en annan stat eller en mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil luftfart motverkas om uppgiften röjs.

I förarbetena till den bestämmelsen behandlades det faktum att medlemsstaterna enligt de i det sammanhanget aktuella EG-direktiven och EG-förordningarna dels har en skyldighet att lämna uppgifter till varandra, dels har en skyldighet att vidta nödvändiga åtgärder enligt sin nationella lagstiftning för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de mottar. I propositionen konstaterades att det förekom att andra medlemsstater inte lät Sverige ta del av uppgifter därför att Sverige inte kunde garantera ett tillräckligt sekretesskydd. Det anfördes att en bedömning från svensk sida att "lämplig sekretess" var "ingen sekretess" skulle kunna medföra att Sverige inte ansågs ha uppfyllt sina skyldigheter enligt direktiven och förordningarna. Andra medlemsstater skulle kunna hävda att de i ett sådant läge inte heller har någon skyldighet att lämna uppgifter till Sverige. En annan följd skulle kunna bli att medlemsstaterna visserligen lämnar uppgifter till Sverige, men i mindre omfattning än de annars skulle ha gjort, och att informationsutbytet därmed riskerar att bli mindre omfattande och av sämre kvalitet än vad som annars skulle vara fallet. Om så skulle ske skulle effektiviteten minska inte bara i Sveriges utan också i andra medlemsstaters flygsäkerhetsarbete och då skulle syftet med direktiven och förordningarna, dvs. att förbättra flygsäkerheten, motverkas. Mot denna bakgrund infördes sekretessbestämmelsen i 17 kap. 6 § OSL. En utgångspunkt vid utformandet av bestämmelsen var att sekretessen inte skulle göras absolut och att det inte skulle införas mer sekretess än vad som bedömdes nödvändigt för att Sverige ska kunna delta i det internationella samarbetet om flygsäkerhet på ett effektivt sätt. Vid en bedömning enligt bestämmelsen kan bl.a. vägas in vilket sekretesskydd uppgifterna har hos den stat som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande

av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet (prop. 2006/07:110 s. 45 f.).

Utredningen, som har framhållit att det sjösäkerhets- och sjötrafikövervakningssamarbete som övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet reglerar bygger på ömsesidigt förtroende mellan medlemsstaterna, har föreslagit att en motsvarande sekretessbestämmelse bör införas i 17 kap. OSL för uppgifter som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik. Regeringen konstaterar att de krav som ställs i artikel 24 i ändringsdirektivet, i vart fall till ordalydelsen, skiljer sig något från de krav som ställs i de direktiv och förordningar som ligger till grund för 17 kap. 6 § OSL. Enligt de sistnämnda rättsakterna åligger det Sverige att ”säkerställa lämplig sekretess”. I ändringsdirektivet krävs att Sverige ska ”säkerställa sekretessen” för de uppgifter som överlämnas till Sverige i enlighet med direktiven. Det skulle således kunna hävdas att Sverige i detta sammanhang har en större skyldighet att beakta vilken sekretess uppgifterna har i den medlemsstat som har lämnat uppgifterna. Vid genomförandet av övervakningsdirektivet, som innehöll samma krav på sekretess, gjordes dock inga ändringar i den svenska sekretessregleringen. Ändringsdirektivet innebär emellertid utökade skyldigheter för medlemsstaterna och ett utökat informationsutbyte. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att det bör införas en ny sekretessbestämmelse, som möjliggör för de svenska myndigheterna att hemlighålla uppgifter som de får från andra stater i de fall de bedömer att ett utlämnande av uppgifterna skulle motverka myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart. På motsvarande sätt som vid tillämpning av 17 kap. 6 § OSL bör det bl.a. kunna vägas in vilket sekretesskydd uppgifterna har hos den stat som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet.

Transportstyrelsen har ansett att det är oklart vilka uppgifter som omfattas av den föreslagna sekretessbestämmelsen. Styrelsen har påtalat att utredningen i sin motivering till bestämmelsen har nämnt vissa uppgifter med beröring till direktivet men att det i den föreslagna lagtexten inte finns någon begränsning av det slaget. Styrelsen har därför ställt sig frågande inför uttrycket det ”internationella samarbetet” och undrat om den föreslagna sekretessen även omfattar uppgifter från hamnstatskontrolldatabasen. I hamnstatskontrolldirektivet finns det inga bestämmelser om sekretess utan i stället vissa bestämmelser om offentliggörande av uppgifter (artikel 26 och 27).

Regeringen noterar att sekretessbestämmelsen i 17 kap. 6 § OSL rör ”internationellt samarbete” avseende tillsyn av civil luftfart. Bakgrunden till det får antas vara att EU på det området ingått avtal med andra stater om tillämpning av bl.a. de direktiv och förordningar som ligger till grund för sekretessbestämmelsen (jfr prop. 2006/07:110 s. 45). Några motsvarande avtal föreligger inte på nu aktuellt område. Övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet innebär dock till viss del ett genomförande för medlemsstaternas del av vissa internationella överenskommelser, t.ex. den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar. I dessa överenskommelser, som alltså även gäller i förhållande till andra stater än EU:s medlemsstater, förekommer det bestämmelser som innebär

begränsning av möjligheten att lämna ut uppgifter. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att den nya sekretessbestämmelsen bör omfatta internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik. Bestämmelsen bör dock som ovan nämnts förses med ett skaderekvisit, så att uppgifter inte hemlighålls utan att det finns tillräckliga skäl för det.

Ytterligare en ny sekretessbestämmelse

Utredningen har föreslagit att det som ett andra stycke i den föreslagna nya paragrafen i offentlighets- och sekretesslagen ska tas in ytterligare en ny sekretessbestämmelse med anledning av artikel 20a.3 fjärde stycket i ändringsdirektivet. Som nämnts tidigare ska enligt denna bestämmelse i direktivet den som mottar information dels om planer för att ta emot fartyg i behov av assistens, dels om genomförande av de förfaranden som fastställs i planerna, vara bunden av sekretess om medlemsstaterna begär det. Artikeln förutsätter således en sekretessreglering som är beroende av den utlämnande statens vilja.

Som utredningen påpekat bygger OSL på motsatt utgångspunkt, nämligen att en myndighet ska göra en självständig sekretessprövning och att den som lämnat uppgifter till en myndighet i princip inte har något inflytande över resultatet av denna prövning. Det finns emellertid undantag från denna huvudregel. Ett sådant exempel finns i 29 kap. 13 § första stycket OSL. Enligt den bestämmelsen gäller sekretess i ärende om utredning av ett fartygs sammanstötning med ett annat fartyg eller av tillbud till sådan händelse för uppgift som rör sammanstötningen eller tillbudet och som härrör från det fartyg som ärendet avser, om fartygets befälhavare eller redare begär det.

Mot denna bakgrund föreslår utredningen att sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20a.3 fjärde stycket i övervakningsdirektivet, om en annan medlemsstat begär det. Regeringen delar utredningens bedömning att en bestämmelse med denna innebörd kan och bör införas, även om regeringen anser att bestämmelsen rent lagtekniskt bör utformas något annorlunda än vad utredningen har föreslagit.

Stockholms universitet har kritiserat den föreslagna lagtexten eftersom den hänvisar till en viss artikel i övervakningsdirektivet och anser att lagtexten i stället bör utformas så att den blir begriplig enbart genom svenska rättskällor. Regeringen delar denna uppfattning. Regeringen anser vidare att det bör framgå direkt av lagtexten att bestämmelsen inte bara omfattar uppgifter om de aktuella planerna utan även uppgifter om genomförandet av sådana förfaranden som avses i planerna. Som *Kammarrätten i Göteborg* anfört bör bestämmelsen även justeras språkligt för att stämma bättre överens med vedertaget språkbruk i offentlighets- och sekretesslagen.

I sammanhanget kan påpekas att Sverige på lämpligt sätt bör uppmärksamma andra stater på att dessa måste begära att det ska gälla sekretess för att sekretessbestämmelsen ska bli tillämplig.

De nya sekretessbestämmelsernas placering

Utredningen har placerat de nya sekretessbestämmelserna i en ny paragraf i 17 kap. OSL, vilket kapitel har rubriken ”Sekretess till skydd för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn”. Som nämnts tidigare anser regeringen att alla uppgifter som ska utbytas enligt direktivet inte faller under begreppet tillsyn. Uppgifter som faller utanför detta begrepp är t.ex. uppgifter om sjö- eller miljöräddning. Sverige har dock en folkrättslig skyldighet att hemlighålla uppgifter som utbyts mellan medlemsstaterna enligt direktivet i den utsträckning som anges i direktivet. Till den del uppgiftsutbytet inte kan anses falla under begreppet tillsyn i den mening som avses i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen blir därför en annan sekretessgrund i tryckfrihetsförordningen aktuell, nämligen rikets förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation (2 kap. 2 § första stycket 1 TF). Bestämmelsen om utrikessekretess, som baserar sig på denna grund, har placerats i 15 kap. OSL, vilket kapitel har rubriken ”Sekretess till skydd för rikets säkerhet eller dess förhållande till andra stater eller mellanfolkliga organisationer”. Det finns dock ingenting som hindrar att sekretessbestämmelser som baserar sig på denna grund placeras även i andra kapitel i OSL. Som nämnts tidigare får merparten av de uppgifter som ska utbytas enligt direktivet anses avse tillsyn i den mening som avses i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen. Regeringen anser därför att de nya sekretessbestämmelserna bör placeras i 17 kap. OSL. Regeringen anser dock att rubriken till kapitlet bör ändras till att lyda ”Sekretess till skydd främst för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll och annan tillsyn” (jfr rubriken till 18 kap. OSL).

Sekretesstid

Skälen för sekretess är i nu aktuella frågor lika starka som när det gäller utrikessekretessen (15 kap. 1 § OSL), varför den föreslagna sekretessen bör gälla lika länge som den sekretessen, dvs. i högst 40 år.

Ytterligare sekretesskydd

Som framgått ovan kan uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden m.m. som överlämnas till Sverige enligt övervakningsdirektivet omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL, 9 § OSF och punkterna 17, 36 och 118 i bilagan till förordningen. Ett sekretesskydd motsvarande det som gäller hos Transportstyrelsen enligt punkten 17, såvitt avser civil sjöfart, och punkten 118, bör gälla även hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen eftersom även dessa myndigheter kan väntas lämna och motta uppgifter enligt direktivet. Ett sådant resultat kan uppnås genom ändring i bilagan till OSF och påkallar således ingen lagändring.

Konkurrens mellan sekretessbestämmelser

En och samma uppgift kan omfattas av flera sekretessbestämmelser till skydd för samma eller olika intressen. Om så är fallet och en prövning i ett enskilt fall resulterar i att uppgiften ska lämnas ut enligt en eller flera bestämmelser samtidigt som den är sekretessbelagd enligt en eller flera andra bestämmelser, ska de senare bestämmelserna ha företräde, se 7 kap. 3 § OSL.

Som nämnts ovan kan uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden m.m. omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL och vissa bestämmelser i offentlighets- och sekretessförordningen. Regeringen har också gjort bedömningen att motsvarande sekretesskydd bör införas beträffande Sjöfartsverket och Kustbevakningen genom en ändring i nämnda förordning. Sekretessen enligt 30 kap. 23 § första stycket 1 OSL gäller emellertid med ett rakt skaderekvisit, dvs. presumtionen är att uppgifterna är offentliga. Det kan således hända att uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden, som omfattas av t.ex. absolut sekretess i den stat som gjort uppgifterna tillgängliga för de svenska myndigheterna enligt övervakningsdirektivet, vid en sekretessprövning enligt 30 kap. 23 § första stycket 1 bedöms vara offentliga. I ett sådant fall kan t.ex. den föreslagna sekretessbestämmelsen till skydd för myndigheters arbete för en säkrare civil sjöfart bli tillämplig om skaderekvisitet i den bestämmelsen anses vara uppfyllt (jfr prop. 2006/07:110 s. 48).

Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter

Enligt 3 kap. 1 § OSL innebär sekretess ett förbud att röja uppgift, vare sig det sker muntligen, genom utlämnande av allmän handling eller på något annat sätt. Sekretess innebär således såväl tystnadsplikt som handlingssekretess. Den rätt att meddela och offentliggöra uppgifter som följer av 1 kap. 1 § TF och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen (YGL) har som huvudregel företräde framför tystnadsplikten. Nämnda rätt har dock aldrig företräde framför handlingssekretessen (7 kap. 3 § första stycket 2 och 5 § TF och 5 kap. 1 § första stycket och 3 § 2 YGL). Det kan således vara tillåtet att t.ex. muntligen lämna en uppgift till en journalist eller att själv publicera uppgiften, men det är aldrig tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgiften lämna den allmänna handling varav den sekretessbelagda uppgiften framgår till t.ex. en journalist eller t.ex. själv publicera denna handling. I ett antal fall har vidare även bestämmelser om tystnadsplikt företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter. I dessa fall är således rätten att meddela och offentliggöra uppgifter helt inskränkt. Vissa av dessa situationer är reglerade direkt i tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen. Där anges vidare att det inte är tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgifter uppsåtligen åsidosätta en tystnadsplikt i de fall som anges i en särskild lag. Den särskilda lag som avses är offentlighets- och sekretesslagen (13 kap. OSL, slutet av varje kapitel i lagens fjärde–sjätte avdelningar samt lagens sjunde avdelning).

En redogörelse för omständigheter som kan utgöra skäl för att inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter finns i prop.

1979/80:2 Del A s. 111 f. Sådana skäl kan t.ex. vara att en uppgift lämnats i förtroende eller att en uppgift omfattas av absolut sekretess eller – i viss utsträckning – att en uppgift omfattas av sekretess med ett omvänt skaderekvisit.

Som nämnts tidigare föreslår regeringen att två nya sekretessbestämmelser ska placeras i en ny paragraf 17 kap. OSL. Den föreslagna sekretessbestämmelsen till skydd för myndigheters arbete för en säkrare civil sjöfart är, i likhet med övriga sekretessbestämmelser i 17 kap. OSL, försedd med ett s.k. rakt skaderekvisit. Ingen av de tystnadsplikter som följer av sekretessbestämmelser i 17 kap. inskränker rätten att meddela och offentliggöra uppgifter. Några särskilda skäl att göra en annan bedömning beträffande den nu föreslagna bestämmelsen föreligger inte.

Enligt den andra föreslagna sekretessbestämmelsen ska det gälla sekretess för uppgifter som lämnats av en medlemsstat och som rör planer för mottagande av fartyg i behov av assistans eller genomförande av förfaranden som avses i sådana planer, om en medlemsstat begär det. Om en sådan begäran görs, ska det inte göras någon skadeprövning om uppgiften begärs ut, utan uppgiften omfattas i en sådan situation av absolut sekretess. Regeringen anser därför att den tystnadsplikt som följer av sistnämnda sekretessbestämmelse bör ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De förslag som avser genomförandet av övervakningsdirektivet, samt de förslag som avser justeringar med anledning av ikraftträdandet av Lissabonfördraget, ska träda i kraft den 30 november 2010.

De förslag som avser genomförandet av hamnstatskontrolldirektivet ska träda i kraft den 1 januari 2011.

Utredningens förslag: Överensstämmer i princip med regeringens. Utredningen föreslog att de förslag som genomför hamnstatskontrolldirektivet skulle träda i kraft den 31 december 2010.

Remissinstanserna: Framför inte några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Övervakningsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet) ska vara genomfört av medlemsstaterna senast den 30 november 2010. De förslag som lämnas för att genomföra övervakningsdirektivet, dvs. 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och 17 kap. 6 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), bör således träda i kraft detta datum.

Hamnstatskontrolldirektivet

De lagar och andra författningar som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontroll-direktivet) ska enligt artikel 36.1 antas och offentliggöras senast den 31 december 2010, men tillämpas från och med den 1 januari 2011. Utredningen har föreslagit att förslagen ska träda i kraft den 31 december 2010. Eftersom de nya bestämmelserna enligt direktivet ska tillämpas först dagen därefter, den 1 januari 2011, är det lämpligast att också låta bestämmelserna träda i kraft den dagen. Kravet i artikel 36.1 att anta och offentliggöra bestämmelserna senast den 31 december 2010 kommer ändå att uppfyllas.

De förslag som lämnas för att genomföra det direktivet, dvs. 5 kap. 9, 16 a och 22 §§ och 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen, samt 6 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, bör således träda i kraft den 1 januari 2011.

Ändringar med anledning av Lissabonfördraget

Lissabonfördraget har trätt i kraft. Förslagen till ändring i 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen och 7 kap. 6 a § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som bör därför träda i kraft så snart det är möjligt. Ovan har föreslagits att bestämmelserna som föreslås för att genomföra övervakningsdirektivet ska träda i kraft den 30 november 2010. Det är därför lämpligt att även de förslag som avser justeringar med anledning av Lissabonfördraget träder i kraft det datumet.

Övergångsbestämmelser

Några övergångsbestämmelser behövs inte.

8 Konsekvensbedömning

De förslag som lämnas i denna lagrådsremiss är av mycket begränsad omfattning och påverkar i princip endast vissa berörda personer i sjöfartssektorn som får ökade uppgifter. De nya uppgifterna bedöms dock inte medföra mer än mycket marginellt ökad arbetsbelastning. Förslagen leder inte heller till några negativa konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Några alternativ till författningsreglering finns inte eftersom direktivet kräver att uppgifterna ska utföras av de utpekade personerna. De nya bestämmelserna bedöms inte heller medföra några ökade kostnader för det allmänna.

Rapporteringskyldighet för lotsar och hamninnehavare

I avsnitt 5.2.1 föreslås att lotsar ska åläggas viss rapporteringsskyldighet om de upptäcker avvikelser hos fartyg. Kravet finns dock redan i dag, men regleras på annat sätt. Någon förändring i sak innebär förslaget således inte och kommer därför inte att påverka de administrativa kostnaderna i höjande riktning. Lotsning och biträde av lots till fartyg tillhandahålls av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har ca 215 lotsar anställda. I genomsnitt genomförs ca 40 000 lotsningar per år.

Förslaget innebär vidare att även hamninnehavare får en skyldighet att rapportera sådana avvikelser. Någon stor arbetsbörda bedöms dock inte uppstå på grund av detta förslag eftersom det inte finns något krav för hamninnehavarna att aktivt leta efter avvikelser. I många fall saknar hamninnehavare dessutom den kontakt med fartygen som krävs för att över huvud kunna upptäcka avvikelser. Rapporteringsskyldigheten torde därför i praktiken inte medföra någon påtaglig ökning av de administrativa kostnaderna. I Sverige finns ca 50 allmänna hamnar och därutöver ett antal industrihamnar. Förbundet Sveriges Hamnar har 53 medlemsföretag och därutöver finns 11 kommunala hamnförvaltningar. Av hamnarna är 27 procent privatägda, 28 procent blandat ägda och 45 procent helt offentligägda.

Skyldighet för redare att undersöka fartygets skrov

Förslaget i avsnitt 5.2.2 innebär ett utökat krav för redarna att efterkomma tillsynsmyndighetens krav att låta undersöka sitt fartyg, dess utrustning etc. genom att det införs en skyldighet att även undersöka fartygets skrov. Det är omöjligt att förutspå i vilken omfattning tillsynsmyndigheten kan komma att utnyttja möjligheten, och därmed vilka kostnader som kan komma att uppstå för redarna. Det är dock i dag relativt ovanligt att Transportstyrelsen uppmanar en redare att göra de undersökningar som möjlighet ges för i dag.

Undantag för utländska statsfartyg

Förslaget i avsnitt 5.2.3 att utländska statsfartyg ska undantas från inspektioner innebär enbart att gällande rätt skrivs in i lagen och medför inga konsekvenser.

Rapporteringskrav vid farligt isläge

Förslaget i avsnitt 6.2.1 innebär att bl.a. befälhavare ska kunna åläggas en informationsskyldighet vid farligt isläge. De allra flesta fartyg som trafikerar sådana farvatten måste under alla förhållanden bedöma islägets potentiella betydelse för det egna fartyget. En skyldighet att rapportera viss information av denna art torde i praktiken inte medföra särskilt mycket merarbete.

Förslaget om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Förslaget i avsnitt 6.2.2 innebär bl.a. att nya bestämmelser införs i 17 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). De nya bestämmelserna är utformade med hänsyn till att sekretessen inte ska vara mer omfattande än vad som bedöms nödvändigt för att Sverige ska kunna delta i det internationella arbetet på ett effektivt sätt. De föreslagna ändringarna kan komma att leda till vissa förändrade rutiner vid myndigheternas sekretessprövning, vilket dock inte bedöms leda till kostnadsökningar.

9 Författningskommentar

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

5 kap.

9 §

I *tredje stycket* har införts ett undantag från inspektion för fartyg som ägs eller brukas av en annan stat när fartyget används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Fartyg som ägs eller brukas av en stat är således undantagna från inspektion under den tid som de används ickekommersiellt. Skulle fartyget vid tillfället användas kommersiellt gäller inte längre undantaget. Bestämmelsen, som genomför artikel 3.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet), har behandlats i avsnitt 5.2.3.

I *första stycket* har en språklig justering gjorts.

16 a §

Paragrafen är ny och genomför artikel 23 i hamnstatskontrolldirektivet. Bestämmelsen i *första stycket* innebär endast en skyldighet att rapportera, inte någon skyldighet att aktivt undersöka de delar av fartyget eller dess utrustning som lotsen eller hamninnehavaren kommer i kontakt med. Definitionen av hamninnehavare i *andra stycket* är samma som i 1 kap. 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd. Vid bedömning av vem som är hamninnehavare bör de uttalanden som gjorts i förarbetena till den lagen kunna användas, jfr prop. 2005:06/212 Hamnskydd, s. 76–77. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.1.

22 §

I *första stycket* finns bestämmelser om att redaren, på uppmaning av Transportstyrelsen eller av någon annan tillsynsmyndighet, är skyldig att vidta undersökningar av fartyget eller dess utrustning. Den uppräkningslista av undersökningar som redaren är skyldig att göra har kompletterats med en skyldighet att undersöka även fartygets skrov. Tillägget genomför artikel 21.2 i hamnstatskontrolldirektivet och har behandlats i avsnitt 5.2.2.

I *tredje stycket* har språkliga justeringar gjorts.

7 kap.

2 §

I *första punkten* har språkliga justeringar gjorts.

I *tredje punkten* finns ett bemyndigande angående skyldighet att, i ett antal uppräknade situationer, anmäla och lämna uppgifter för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar att lämna information. Uppräkningen har kompletterats med skyldighet att lämna uppgifter då isläget innebär ett allvarligt hot i olika avseenden. Kompletteringen genomför artikel 18 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande

av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.1.

6 §

I *första stycket 2* har hänvisningen ändrats så att hänvisningen görs till det nya hamnstatskontrolldirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. I övrigt har språkliga justeringar gjorts i paragrafen.

7 §

I paragrafen har Europeiska gemenskapen bytts ut mot Europeiska unionen med anledning av ikraftträdandet av Lissabonfördraget.

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

6 kap. 3 §

Tredje stycket har ändrats så att hänvisningen görs till det nya hamnstatskontrolldirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. I övrigt har språkliga justeringar gjorts i paragrafen.

7 kap. 6 a §

I paragrafen har Europeiska gemenskapen bytts ut mot Europeiska unionen med anledning av ikraftträdandet av Lissabonfördraget.

9.3 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

17 kap. 7 §

Paragrafen är ny och genomför artiklarna 24 och 20a.3 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Enligt *första stycket* i den nya paragrafen gäller sekretess i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjötrafikövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Som framgått av avsnitt 6.2.2 bygger det internationella sjösäkerhetsarbetet på ömsesidigt förtroende mellan de stater som deltar i samarbetet. Om uppgifter som omfattas av sekretess i utlandet blir offentliga i Sverige kan det finnas en risk att andra stater blir ovilliga att lämna uppgifter till Sverige. Om svenska myndigheter inte får tillgång till sådana uppgifter som avses utbytas inom det internationella samarbetet försvåras det svenska arbetet för en säkrare civil sjöfart och riskerar att uppnå lägre kvalitet än det annars skulle ha gjort. Vid tillämpningen av den nya bestämmelsens skaderekvisit bör därför hänsyn bl.a. tas till vilket sekre-

tesskydd uppgifterna har hos den stat som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet.

I syfte att tillgodose regleringen i artikel 20a.3 fjärde stycket i nämnda direktiv införs i den nya paragrafens *andra stycke* en bestämmelse som innebär att sekretess ska gälla för uppgifter som lämnats av en medlemsstat och som rör planer för mottagande av fartyg i behov av assistans eller genomförande av förfaranden som avses i sådana planer, om en annan medlemsstat begär det. Sådana förfaranden kan bestå i t.ex. ett beslut från en behörig myndighet att ett fartyg ska ta sig till en skyddad plats eller av sjö- eller miljöräddningsinsatser.

Sekretessen ska enligt *tredje stycket* gälla lika länge som utrikessekretessen i 15 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen, nämligen i högst 40 år.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.2.

17 kap. 8 §

Paragrafen är ny och innebär att den tystnadsplikt som följer av den föreslagna bestämmelsen i 7 § andra stycket inskränker rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.2.

Lagtext

Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 5 kap. 9 § och 22 § samt 7 kap. 6 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf 5 kap. 16 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

9 §

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, *skall* inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskriften har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, *ska* inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskriften har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

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

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

16 a §

Hamninnehavare och lotsar är skyldiga att till Transportstyrelsen lämna uppgifter om fartygets namn, uppgifter om resan och beskrivning av uppenbara av-

vikelser funna ombord, enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. Som hamninnehavare avses sådan fysisk eller juridisk person som, enligt 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd, utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift.

22 §

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

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

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

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

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

7 kap.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,
2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av *rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens*

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

hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

- | | |
|--|--|
| <p>3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som <i>skall</i> ges in,</p> <p>4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg,</p> <p>5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,</p> <p>6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten <i>skall</i> kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt</p> <p>7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.</p> | <p>3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som <i>ska</i> ges in,</p> <p>4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg,</p> <p>5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,</p> <p>6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten <i>ska</i> kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt</p> <p>7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.</p> |
|--|--|

Denna lag träder i kraft den 31 december 2010.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 kap.

6 a §

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

Sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informations-system för sjötrafik i gemenskapen, om en annan medlemsstat begär det.

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

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|--|--|
| <p>1. hur ett fartyg <i>skall</i> vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § <i>skall</i> anses vara sjövärdigt,</p> <p>2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,</p> <p>3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,</p> <p>4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt</p> <p>5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att</p> <p style="margin-left: 20px;">a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),</p> <p style="margin-left: 20px;">b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,</p> <p style="margin-left: 20px;">c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, <i>och</i></p> <p style="margin-left: 20px;">d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.</p> | <p>1. hur ett fartyg <i>ska</i> vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § <i>ska</i> anses vara sjövärdigt,</p> <p>2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,</p> <p>3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,</p> <p>4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt</p> <p>5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att</p> <p style="margin-left: 20px;">a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),</p> <p style="margin-left: 20px;">b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,</p> <p style="margin-left: 20px;">c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,</p> <p style="margin-left: 20px;">d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, <i>och</i></p> <p style="margin-left: 20px;">e. lämna uppgifter i situationer då <i>isläget</i> innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.</p> |
|--|--|

Denna lag träder i kraft den 30 november 2010.

Några allmänna utgångspunkter för uppdraget

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hamnstatskontrolldirektivet

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

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

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

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

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

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

Utökat bemyndigande för Transportstyrelsen

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

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

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

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

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

Klagomål

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

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

a) fartygets säkerhet – inbegripet säkerhets- och hälsorisker som kan drabba besättningen,

b) boende- och arbetsförhållanden ombord, eller

c) förhindrande av förorening,

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

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

Rapporter från hamnmyndigheter och lotsar

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

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

Övrigt

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

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

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

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

Övervakningsdirektivet

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

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

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

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

Regelverket kring skyddade platser

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

Enligt direktiv 2009/17/EG ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter för mottagande av fartyg i behov av assistans. Den/dessa myndigheter ska delta i utarbetande av planer för mottagande av sådana fartyg. Planerna ska innehålla en beskrivning av beslutsgången

vid larm och agerande i dessa situationer. Myndigheterna och deras befogenheter bör vara tydligt beskrivna. De får vidta åtgärder som ingår i den icke uttömmande förteckningen i direktivets bilaga IV.

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

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

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

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

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

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

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

Utredningen föreslår därför att Transportstyrelsen blir behörig myndighet i enlighet med artikel 20. Den får därmed också i uppdrag att

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

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

SafeSeaNet

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

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

FRS är ett system som är i drift sedan början av 2005. I det ska fartyg på väg till eller från svensk hamn eller ankarplats rapportera uppgifter i enlighet med vad som anges i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:19) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. I FRS återfinns de uppgifter som ska rapporteras till det europeiska SafeSeaNet-systemet. Den information som matas in i FRS och som avser uppgifter som ska rapporteras till SafeSeaNet överförs direkt till SafeSeaNet. Detta system lagrar informationen så att även andra medlemsländer kan komma åt den.

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

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

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

Sekretess

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

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

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

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

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

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

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

Uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som överlämnas till Sverige enligt övervakningsdirektivet kan omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen enligt 30 kap. 23 § OSL, 9 § OSF och punkterna 17,

36 och 118 i bilagan till förordningen. När det är fråga om enskildas affärs- och driftsförhållanden bör motsvarande sekretess som gäller hos Transportstyrelsen enligt punkten 17, såvitt avser civil sjöfart, och punkten 118 gälla även hos Sjöfartsverket och Kustbevakningen, eftersom även dessa myndigheter kan väntas lämna och motta uppgifter enligt direktivet. Ett sådant resultat kan uppnås genom ändring i bilagan till OSF.

Övriga frågor

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

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

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

Flaggstatsdirektivet

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

Direktivets innehåll i sak sonderfaller i tre områden, nämligen dels villkor för att ett fartyg, som har rätt att föra en medlemsstats flagg ska tillåtas segla (artikel 4), dels krav på revision på visst sätt av medlemsstaten som flaggstat för fartyg (artikel 7), dels krav på att varje medlemsstat ska ha ett enligt en tillämplig internationell kvalitetsstandard certifierat kvalitetsledningssystem (artikel 8).

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

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

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

Kvalitetsledningssystem

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

Utredningen föreslår att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, varigenom svenska skyldigheter som flaggstat fullgörs, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem. Valet av kvalitetsledningssystem, så länge det uppfyller internationella kvalitetsstandarder, bör överlämnas till Transportstyrelsen.

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

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden lämnats av Svea Hovrätt, Luleå tingsrätt, Malmö tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Kalmar län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Fiskeriverket, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Statens haverikommission, Myndigheten för Samhällskydd och beredskap, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Länsstyrelsen i Skåne län, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Juridiska institutionen vid Göteborgs universitet
Sveriges Kommuner och Landsting, Sjöbefälsförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Förbundet Sveriges Hamnar.

Regelrådet och Chalmers Tekniska Högskola har fått tillfälle men avstått från att yttra sig.

Sjöfartshögskolan i Kalmar, Lotsförbundet, SEKO Sjöfolk, Svenska hamnarbetareförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Sveriges skeppsmäklareförening, Svenskt Marintekniskt forum, Transportindustriförbundet och Näringslivets transportråd har fått tillfälle men inte inkommit med yttrande.