

# Lagrådsremiss

## Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 2 februari 2017

*Anna Johansson*

*Jonas Ragell*  
(Näringsdepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i fartygssäkerhetslagen i frågor som handlar om tillsyn över det lite mindre fartygstonnaget. Lagförslagen innebär bl.a. att det för vissa fartyg införs en ny form av tillsynsförrättning – dokumentationskontroll – som utgår från krav på egenkontroll. Det finns dessutom lagförslag som innebär att ett av kriterierna för att avgöra om ett handelsfartyg ska ha ett s.k. fartcertifikat eller inte ändras från bruttodräktighet 20 till en skrovlängd av minst 15 meter. För fritidsfartyg är ändringen från bruttodräktighet 100 till 24 meter. Bruttodräktighet är ett volymmått på fartyg och fartcertifikat är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt. Det finns också ett förslag om att mindre brister inte ska hindra utfärdande av vissa certifikat.

Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2017.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	15
4	Bakgrund.....	16
4.1	Fartygssäkerhet.....	16
4.1.1	Allmänt.....	16
4.1.2	Sjövärdighet, certifikat och dokument.....	16
4.1.3	Tillsyn .....	17
4.1.4	Överlåtelse av uppdrag till organisationer .....	18
4.1.5	Inskränkningar i rätten att använda ett fartyg .....	18
4.2	Nya myndighetsföreskrifter.....	18
5	Överväganden och förslag .....	20
5.1	En ny tillsynsförrättning – dokumentationskontroll – som utgår från krav på egenkontroll.....	20
5.2	Förbud mot resa.....	24
5.3	Straffansvar för oriktiga uppgifter i fartygsdokumentationen .....	25
5.4	Kravet på tillsynsbok avskaffas.....	26
5.5	Överlåtelse av tillsynsuppgifter.....	27
5.5.1	Bakgrund .....	27
5.5.2	Överlåtelse av uppgiften att utfärda och förnya certifikat för fartyg som omfattas av nationella regler .....	30
5.6	Bemyndigande om dokumentation ombord .....	35
5.7	Certifikatsplikt utifrån längdmått .....	36
5.8	Möjlighet att utfärda nationella certifikat trots vissa brister .....	38
5.9	Krav på dokumentation om godkänd säkerhetsorganisation .....	40
5.10	Avgifter .....	40
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	42
7	Konsekvenser.....	44
7.1	Konsekvenser för företag – sjöfartsnäringen.....	44
7.1.1	Tillsyn genom egenkontroll och dokumentationskontroll.....	44
7.1.2	Överlåtelse av uppgiften om utfärdande och förnyelse av certifikat .....	44
7.1.3	Utfärdande av certifikat trots vissa brister.....	46
7.1.4	Övergång från brutto till längdmått.....	46
7.1.5	Slopad tillsynsbok .....	47
7.2	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	47
7.2.1	Transportstyrelsen .....	47
7.2.2	Domstolarna .....	47
7.2.3	Övriga konsekvenser .....	47

8	Författningskommentar .....	48
Bilaga 1	Sammanfattning av Transportstyrelsens framställan om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	53
Bilaga 2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	55
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	64

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 5 kap. 29 § ska upphöra att gälla, dels att rubriken närmast före 5 kap. 29 § ska utgå, dels att 2 kap. 3 §, 3 kap. 1 och 4 §§, 5 kap. 4, 30 och 31 §§, 6 kap. 2 och 3 §§, 7 kap. 6, 9 och 11 §§ och 8 kap. 3 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas tre nya paragrafer, 5 kap. 4 a § och 7 kap. 11 b och 11 c §§, och närmast före 5 kap. 4 a och 30 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 3 §<sup>1</sup>

Ett fartyg *skall* ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat *skall* visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Certifikatet får innehålla särskilda villkor.

Ett fartyg *ska* ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som *har* meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat *ska* visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Certifikatet får innehålla särskilda villkor.

*Brister som till antal och omfattning är begränsade och inte påverkar fartygets sjövärdighet, ska inte utgöra hinder för att utfärda ett fartcertifikat eller ett nationellt passagerarfartygscertifikat. Om ett certifikat utfärdas i ett sådant fall, ska fartygets ägare eller redare föreläggas att inom viss tid avhjälpa bristerna.*

Certifikat utfärdas av Transportstyrelsen, *om regeringen inte föreskriver något annat.*

Certifikat utfärdas av Transportstyrelsen *eller den myndighet som regeringen annars bestämmer.*

Transportstyrelsen *skall* förklara ett certifikat ogiltigt om

Transportstyrelsen *ska* förklara ett certifikat ogiltigt om

1. förhållandena inte *längre* motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälppts, eller

1. förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälppts, eller

2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:1378.

### 3 kap.

#### 1 §<sup>2</sup>

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

Ett svenskt fartyg som har *ett skrov med en största längd av minst 15 meter* eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om *den största längden hos skrovet överstiger 24 meter*.

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

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

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

#### 4 §<sup>3</sup>

För ett fartyg som har *en bruttodräktighet av minst 20* och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *skall* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

För ett fartyg som har *ett skrov med en största längd av minst 15 meter* och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *ska* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

### 5 kap.

#### 4 §

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

Besiktningar och rederikontroller *görs* enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, *kan* en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner *görs* när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. Värdestatskontroller görs

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

*Dokumentationskontroller*, besiktningar och rederikontroller *ska göras* enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, *får* en *dokumentationskontroll*, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner *ska göras* när en tillsyns-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2013:986.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2008:1378.

vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.

myndighet finner att det är motiverat. Värdestatskontroller görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.

### **Dokumentationskontroll**

#### *4 a §*

*En dokumentationskontroll ska göras av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 8. Vid kontrollen ska tillsynsmyndigheten pröva om fartyget motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

### **Dokumentation**

#### 30 §<sup>4</sup>

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

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

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

Ingen får förvägras att ta del av innehållet i *de handlingar som avses i första stycket*, om han eller hon behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

#### 31 §

Vid tillsyn enligt denna lag *skall* tillsynsmyndigheten lämna skyddsombud kopior av de skriftliga meddelanden i skyddsfrågor

Vid tillsyn enligt denna lag *ska* tillsynsmyndigheten lämna skyddsombud kopior av de skriftliga meddelanden i skyddsfrågor

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2009:59.

som gäller fartyget, *om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.* som gäller fartyget.

## 6 kap.

### 2 §<sup>5</sup>

Ett fartygs resa får förbjudas om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning. Ett fartygs resa får också förbjudas om det ombord saknar

1. ett certifikat som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

2. ett bevis som det ska ha enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),

3. ett certifikat som det ska ha enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen,

4. ett certifikat som det ska ha enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, eller

5. ett bevis som det ska ha enligt 15 kap. 32 § andra stycket sjölagen.

Om det saknade certifikatet enligt första stycket 1 är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2, gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

Vid en transport med ett utländskt fartyg gäller första stycket 3–5 endast om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

### 3 §

Ett fartygs resa *skall* förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation,

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

3. om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv,

Ett fartygs resa *ska* förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation *som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,*

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2015:255.



fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje styckena inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivar-system som det *skall* vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Ett förbud enligt första stycket 1–3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Om bristen enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen *skall* vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivar-system som det *ska* vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Om bristen enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen *ska* vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

## 7 kap.

### 6 §<sup>6</sup>

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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll,

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

4. avgifter till staten för  
a) tillsyn av fartyg,

b) tillsyn av rederiers *och fartygs* säkerhetsorganisation,

1. tillsynsförrättningar,

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, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757*,

4. avgifter till staten för  
a) tillsyn av fartyg *och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation*,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

c) *tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena*

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2011:98.

c) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,  
d) provning och granskning av material och utrustning till fartyg, *samt*  
e) granskning av ritningar till fartyg,

*ombord,*

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,  
e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, *och*

g) *handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelser,*

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

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

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

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

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, *och*

8. *skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

## 9 §<sup>7</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om *eller i enskilda fall besluta om* undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra meningen, och

1. meddela föreskrifter om undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra meningen, och

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2012:476.

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om *eller besluta om* undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om undantag från skyldigheten

a) enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar, och

b) enligt 5 kap. 30 § att ombord på fartyget medföra, och vid tillsynsförrättning hålla tillgängliga, certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också besluta om sådana undantag i enskilda fall.*

### 11 §<sup>8</sup>

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, i lydelsen enligt kommissionens genomförandedirektiv 2014/111/EU.

*Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrust-*

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2013:986.

ning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

#### 11 b §

Transportstyrelsen får, i andra fall än som avses i 11 §, till en fysisk eller juridisk person överlåta uppgiften att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska uppfyllas för att överlåtelse enligt första stycket ska få ske.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor.

#### 11 c §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att certifikat som har utfärdats eller förnyats med stöd av en överlåtelse enligt 11 b § ska ha samma giltighet som certifikat som har utfärdats av Transportstyrelsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också besluta om sådan giltighet i ett enskilt fall.

### 8 kap. 3 §<sup>9</sup>

Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid med en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2004:416.

som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §,

3. befälhavare och teknisk chef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han eller hon enligt 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

4. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 2 kap. 6 § tredje stycket,

5. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom eller henne för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, teknisk chef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i säkerhetsbesättningsbeslut eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han eller hon har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller annan liknande händelse,

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 7 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 4 kap. 6 §,

10. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 § *föreligger*, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

10. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att *det finns* något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 §, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation, *tillsynsbok* och certifikat eller annan handling enligt 5 kap. 30 §,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat eller *någon* annan handling enligt 5 kap. 30 §,

12. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 5 kap. 20 § andra stycket, 21 § andra stycket eller 24 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en anmälnings- eller uppgiftsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2017.
  2. För fartyg som inte är fritidsfartyg och som vid ikraftträdandet har ett skrov med en största längd av minst 15 meter och en bruttodräktighet som är mindre än 20, gäller 3 kap. 1 och 4 §§ i den äldre lydelsen.
  3. För fritidsfartyg som vid ikraftträdandet har ett skrov med en största längd som överstiger 24 meter och en bruttodräktighet som är mindre än 100, gäller 3 kap. 1 § i den äldre lydelsen.

### 3 Ärendet och dess beredning

Den 1 juni 2015, med kompletteringar den 8 oktober 2015 och den 9 september 2016, inkom Transportstyrelsen med en framställan till Näringsdepartementet om ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) (dnr N2015/04561/MRT och N2016/05638/MRT).

Lagförslaget innebär att det införs en ny tillsynsförrättning i fråga om fartyg – dokumentationskontroll – som utgår från krav på egenkontroll och att fartygssäkerhetslagen i övrigt anpassas till det förhållandet. Kravet på tillsynsbok avskaffas och möjligheten att delegera tillsynsuppgifter för fartyg som endast omfattas av nationella bestämmelser utökas.

Vidare föreslås att bruttodräktighet, som ett mått på fartygs storlek utifrån dess volym, ersätts med längdmått beträffande kravet på fart- och fribordscertifikat. I fråga om utfärdande av certifikat föreslås också att mindre brister inte ska hindra ett utfärdande.

En sammanfattning av framställan finns i *bilaga 1*. Lagförslaget i framställan finns i *bilaga 2*. Framställan har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren och remissammanställningar finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2015/04561/MRT och N2016/05638/MRT).

## 4 Bakgrund

### 4.1 Fartygssäkerhet

#### 4.1.1 Allmänt

Fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL, är en ramlag, vilket innebär att den innehåller bestämmelser av övergripande karaktär i fråga om säkerheten till sjöss. Det handlar om krav på fartyg och deras bemanning, om arbetsmiljön på fartyg och om tillsyn. Lagen innehåller också bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg och om möjligheten att i viss utsträckning uppdra till organisationer att utfärda och förnya certifikat. Den kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förkortad FSF, och föreskrifter på myndighetsnivå. Det är i huvudsak Transportstyrelsen som har bemyndigande att meddela föreskrifter, bland annat om hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand samt om tillsynsförrättningar.

Den svenska lagstiftningen har i stora drag utformats för att överensstämma med internationella konventioner och andra mellanstatliga avtal som Sverige tillträtt. Lagstiftningen anpassas också fortlöpande för att genomföra EU-direktiv och för att inte strida mot EU-förordningar.

FSL omfattar alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Även om begreppet fartyg inte är entydigt definierat, är lagens tillämpningsområde oberoende av ett fartygs storlek och användning. Inom den ramen gör sig dock en mängd olika krav gällande med avseende på just storlek och användning, i många fall med tillämpning av internationella rättsakter.

#### 4.1.2 Sjövärdighet, certifikat och dokument

Lagens allmänna krav på fartyg finns i 2 kap. med det grundläggande kravet på sjövärdighet i 1 §. De krav som ställs för att ett fartyg ska vara sjövärdigt, dvs. hur det ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand, beror på vilken typ av fartyg det är fråga om, fartygets storlek – uttryckt i bruttodräktighet eller i längdmått – och i vilka fartområden fartyget går. Fartområden är en geografisk indelning av Sveriges sjöterritorium där fartområde E utgör skyddade farvatten nära land och fartområde A utgör området längst från land.

Ett fartyg ska enligt 2 kap. 3 § ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Certifikat utfärdas som bevis på att ett fartyg vid en besiktning har uppfyllt de för certifikatet gällande kraven på sjösäkerhet. Utfärdande av certifikat sker enligt Transportstyrelsens närmare föreskrifter vid en inledande certifiering då fartyget är nybyggt, vid en mellanliggande eller årlig påteckning under certifikatets giltighetstid samt vid förnyelse av certifikatet när dess giltighetstid gått ut, oftast fem år efter utfärdandet.

Ett certifikat ska förklaras ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpats eller om fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.



I 3 kap. FSL finns särskilda krav för användning av vissa fartyg. Där specificeras olika slag av certifikat och när sådana krävs. De grundläggande nationella säkerhetscertifikaten är fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat, fribordscertifikat och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Till den kategorin hör också kravet på rederier att i vissa fall ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Därutöver finns ett betydande antal certifikat som utfärdas som bevis på att ett fartyg uppfyller de krav som föreskrivs i internationella konventioner, jfr förteckning över gällande certifikat i Sverige enligt bilaga 5 i prop. 2012/13:110. Uppräkningen är dock inte fullständig, exempelvis saknas försäkringscertifikat. Kraven på vilka certifikat ett fartyg ska ha beror på vilken typ av fartyg det är fråga om och i vilka fartområden fartygen går.

För de nationella certifikaten gäller följande. Ett passagerarfartyg, dvs. ett fartyg som medför fler än tolv passagerare, ska ha fartcertifikat, fribordscertifikat, passagerarfartygscertifikat och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Övriga fartyg, utom fritidsfartyg, ska ha fartcertifikat och fribordscertifikat om bruttodräktigheten är minst 20. Fritidsfartyg med en bruttodräktighet på minst 100 ska ha fartcertifikat. Med undantag av fritidsfartyg får fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt passagerarfartyg användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Bestämmelserna har sitt ursprung i den så kallade ISM-koden (International Safety Management Code) och EU-förordning nr 336/2006 som innebär att ISM-koden görs obligatorisk inom gemenskapen.

### 4.1.3 Tillsyn

Tillsyn enligt FSL och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, utövas i huvudsak av Transportstyrelsen vid tillsynsförrättningar enligt 5 kap. 4 §. Sådana förrättningar är besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller och rederikontroller. Besiktningar görs i huvudsak enligt en uppgjord plan och krävs för utfärdande av certifikat. Inspektioner görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat. Inspektion av utländska fartyg sker genom så kallad hamnstatskontroll. Härutöver görs s.k. värdstatsbesiktningar på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg som går i regelbunden trafik mellan två medlemsländer. Detaljerade bestämmelser om tillsyn finns i Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2009:2. Transportstyrelsen genomför årligen drygt 4 000 tillsynsförrättningar. Verksamheten finansieras genom de avgifter som myndigheten tar ut av redaren eller fartygets ägare.

Certifikat giltiga i högst fem år utfärdas för de fartyg som omfattas av krav på certifikat. Fartygen kontrolleras sedan genom besiktningar med periodiska intervall beroende på fartygstyp och användningsområde. Passagerarfartyg i fartområde A–D har årlig tillsyn.

Tillvägagångssättet att bedriva och utföra tillsyn av de nationellt reglerade fartygen skiljer sig i princip inte från den modell som styr tillsynen av fartyg som omfattas av internationell reglering. Det innebär bland annat att såväl inspektioner som besiktningar utförs ombord på fartyget. För vissa fartyg och rederier – närmare angivet i 1 kap. 3 § i TSFS

2009:2 – tillämpas dock en modell med så kallad systemtillsyn där dokumentation av egenkontroll ligger till grund för tillsynen.

Svenska passagerarfartyg ska ha en tillsynsbok. Detsamma gäller andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20. Fritidsfartyg ska dock ha en tillsynsbok endast om bruttodräktigheten är minst 100. Tillsynsboken ska innehålla uppgifter om fartygets tekniska och operativa status. Den ska finnas ombord och hållas tillgänglig vid tillsynsförrättningar.

#### **4.1.4 Överlåtelse av uppdrag till organisationer**

I 7 kap. 11 § FSL föreskrivs att Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Den certifiering och tillsyn som utövas med stöd av bestämmelsen kan således utan begränsning delegeras till en erkänd organisation, dvs. en organisation som har erkänts i enlighet med EU-förordning nr 391/2009 om gemensamma standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. Därutöver får enligt tredje stycket regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen, uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning samt föreskriva eller för särskilt fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen. I 9 kap. 5 § FSF finns en subdelegering till Transportstyrelsen.

I samband med genomförandet av direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart infördes genom 7 kap. 11 a § FSL möjligheten för Transportstyrelsen att överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. I praktiken är erkända organisationer och erkända klassificeringssällskap samma organisationer.

#### **4.1.5 Inskränkningar i rätten att använda ett fartyg**

Transportstyrelsen får – och ska i vissa fall – förbjuda ett fartygs vidare resa genom att meddela ett så kallat nyttjandeförbud. Nyttjandeförbud kan meddelas i förhållande till svenska och utländska fartyg av säkerhetshänsyn enligt 6 kap. 1–4 §§ FSL. Möjligheten att meddela nyttjandeförbud därför att fartyget ombord saknar vissa dokument, bland annat certifikat som det ska ha, regleras i 2 §.

## **4.2 Nya myndighetsföreskrifter**

Dagens regelverk för svenska fartyg som inte omfattas av krav på internationella säkerhetscertifikat är till vissa delar ålderdomligt, ofullständigt och i behov av modernisering. Totalt berör regelverket närmare 6 500 fartyg. Transportstyrelsen arbetar nu, med stöd av de bemyndiganden som finns i FSL och FSF, för att införa ett sammanhållet natio-

nellt regelverk med en tydlig struktur som ska förenklar tillämpningen och gälla för svenska fartyg som används yrkesmässigt och för de större fritidsfartygen. Detta gäller i den utsträckning som dessa fartyg inte omfattas av internationella regler. De fartyg som endast omfattas av nationella säkerhetsregler kan delas in enligt följande.

#### *Fartyg som inte omfattas av krav på certifikat*

1. Yrkesfartyg med en bruttodräktighet under 20 som inte transporterar passagerare. Gruppen omfattar omkring 4 000 fartyg.
2. Yrkesfartyg med en bruttodräktighet under 20 som huvudsakligen transporterar passagerare, dock högst 12. Gruppen omfattar omkring 1 000 fartyg.

#### *Fartyg med krav på certifikat*

3. Övriga yrkesfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som inte är passagerarfartyg. Gruppen omfattar omkring 800 fartyg.
4. Fritidsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100. Gruppen omfattar omkring 140 fartyg. Fritidsfartyg med en längd mellan 2,5–24 meter omfattas av EU:s fritidsbåtsdirektiv 2013/53/EU.
5. Passagerarfartyg i fartområde D eller E som inte omfattas av direktiv 2009/45/EG. Gruppen omfattar drygt 500 fartyg.
6. Passagerarfartyg i fartområde A, B eller C som inte omfattas av direktiv 2009/45/EG. Gruppen omfattar endast omkring 40 fartyg.

#### *Regelarbetet*

Regelarbetet – som benämns Projekt nationella föreskrifter (PNF) – utgår från förslagen i avsnitt 5.7 vilket innebär att bruttodräktigheten 100 ersätts av längdmåttet 24 meter och bruttodräktigheten 20 ersätts av längdmåttet 15 meter.

Transportstyrelsens arbete med PNF utgår primärt från behovet av nya tekniska krav, som myndigheten har bemyndigande att meddela föreskrifter om, men också från behovet av att anpassa tillsynsverksamheten till de fartyg som kommer att omfattas av de nya reglerna. I myndighetens framställan understryks att ett nytt nationellt regelverk beträffande de tekniska kraven är starkt förbundet med en översyn av tillsynssystemet. De förändringar som Transportstyrelsen anser nödvändiga kräver vissa ändringar på lagnivå medan den huvudsakliga normgivningen där efter kan ske med stöd av de bemyndiganden som finns i FSL och FSF.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 En ny tillsynsförrättning – dokumentationskontroll – som utgår från krav på egenkontroll

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt fartygssäkerhetslagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

De nuvarande tillsynsförrättningarna kompletteras med en ny förrättning – dokumentationskontroll – som ska göras av fartyg som omfattas av skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva egenkontroll. Vid en dokumentationskontroll ska tillsynsmyndigheten pröva om ett fartyg motsvarar kraven med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt fartygssäkerhetslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**Regeringens bedömning:** Den närmare innebörden av förrättningen – vilka fartygskategorier som ska omfattas, kraven på egenkontroll, vilka typer av faktiska besiktningar som kan ersättas med dokumentationskontroll m.m. – regleras lämpligen genom myndighetsföreskrifter.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Framställan innehåller inget uttryckligt lagstöd för egenkontrollen och den lagtekniska utformningen är något annorlunda.

**Remissinstanserna:** *Statens haverikommission, SHK*, ställer sig positiv till att regler införs som även omfattar de mindre fartygen och att dessa fartyg blir föremål för tillsyn i betydligt större utsträckning än i dag. *Näringslivets regelnämnd* ställer sig däremot tveksam till att de minsta aktörerna åläggs fler krav som är förenade med kostnader och ifrågasätter om det är en kostnadseffektiv ordning för redarna i förhållande till syftet. De saknar en närmare analys av förslaget. *Svensk sjöfart* anser att egenkontroll i sig är positivt. Det är dock viktigt att det tydliggörs för redaren vad en s.k. systemtillsyn kommer att omfatta. De anser att det bör vara möjligt att samordna egenkontroll och dokumentationskontroll. *Skärgårdsredarna* anser att det är helt avgörande att Transportstyrelsen tar fram tydliga riktlinjer för dokumentationskraven bl.a. för att undvika onödig administration för redarna. Det är också viktigt att inspektörerna följer fastlagda rutiner och processer för att undvika personliga bedömningar. Även *Ressel Rederi AB* understryker vikten av att Transportstyrelsen tydliggör kraven i fråga om redarens egenkontroll av den dokumentation som enligt förslaget ska upprättas, bl.a. för att undvika att rederierna behandlas olika vid en tillsyn. Rederiet anser att konkret handledning eller en standard behövs som anger vilken dokumentation som ska finnas, särskilt mot bakgrund av att tillsynsmyndigheten har möjlighet att förbjuda ett fartygs resa om en handling saknas.

## Skälen för regeringens förslag och bedömning

### *Inledning*

För de storleksmässigt minsta fartygen som används i yrkesmässig verksamhet, och som i huvudsak inte omfattas av krav på certifikat, finns ett påtagligt behov av en sammanhållen och konsoliderad reglering som på ett tydligt och överskådligt sätt anger de krav som är nödvändiga för att upprätthålla såväl en godtagbar sjösäkerhet som sunda konkurrensvillkor för den svenska sjöfartsnäringen i allmänhet. Det är både rimligt och önskvärt att kunna tillhandahålla en samlad nationell reglering. Statens haverikommission (SHK) har gjort flera olycksutredningar av fartyg med en bruttodräktighet under 20 och lämnat rekommendationer som kan sammanfattas i följande punkter.

- Skapa ett sammanhållet och anpassat regelverk
- Inför ett tillsynssystem
- Informera och arbeta attitydpåverkande

Regeringen anser att det är av vikt från säkerhetssynpunkt och av betydelse för den svenska sjöfartsnäringen som helhet att det regelarbete som nu pågår hos Transportstyrelsen förverkligas och att nödvändiga åtgärder i övrigt vidtas för att genomföra de rekommendationer som SHK har lämnat. Det nuvarande tillsynssystemet saknar den flexibilitet som behövs för att anpassa systemet till de fartyg som kommer att omfattas av ett moderniserat regelverk. Det gäller i första hand fartyg som inte är certifikatspliktiga, men det finns anledning att överväga behovet av en sådan flexibilitet även för certifikatspliktiga fartyg.

### *Tillsyn efter egenkontroll*

FSL gäller som huvudregel alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används för sjöfart utanför sjöterritoriet. Alla fartyg ska uppfylla det grundläggande kravet på sjövärdighet men kravet på certifikat av olika slag är kopplat till storlek (bruttodräktighet eller längd) och i viss mån till användningssätt. Även om tillsyn i princip ska utövas över alla fartyg som omfattas av lagen, är det i praktiken endast certifikatspliktiga fartyg som blir föremål för periodisk tillsyn. Det betyder att cirka 5 000 fartyg i storlek upp till 20 brutto – motsvarar kategorierna 1 och 2 i avsnitt 4.2 – inte besiktigas inom ramen för tillsynssystemet.

Transportstyrelsens pågående regelarbete ska mynna ut i en sammanhållen nationell reglering som i huvudsak omfattar de storleksmässigt minsta fartygen – undantaget dock mindre fritidsfartyg som regleras i lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar. Även om det nuvarande regelverket, med det grundläggande kravet på sjövärdighet i FSL, inte utesluter dessa fartyg kommer antalet fartyg som omfattas av en heltäckande kravbild att öka kraftigt. Den nuvarande ordningen utan någon egentlig tillsynsverksamhet över de fartyg som inte är certifikatspliktiga, har delvis sin förklaring i ett omodernt och svårtillgängligt regelverk. Ett nytt regelverk undanröjer det hindret. Mot bakgrund av de rekommendationer som SHK har lämnat, är det inte försvarbart att kvarbli i en ordning där det i praktiken inte görs någon tillsyn över dessa fartyg. Det nuvarande tillsynssystemet är dock resurskrävande för myndigheten på grund av det betydande antal besök som måste utföras på

respektive tillsynsobjekt. Dessutom medför systemet svårigheter för marknadsaktörer att anpassa sig till den periodicitet med vilken tillsynen genomförs. Detta tenderar ofta att få till följd att myndigheten måste ta ett betungande samordningsansvar för tillsynen. Vidare skapar avsaknaden av lokal representation från myndigheten återkommande långa ledtider för många tillsynsförrättningar. Tillsynssystemet är följaktligen sårbart för det fall myndigheten inte kan upprätthålla nödvändiga tillsynsresurser och försvårar även för myndigheten att fokusera på andra relevanta arbetsuppgifter i tillräcklig omfattning.

Transportstyrelsens tillsynsföreskrifter, TSFS 2009:2, reglerar en så kallad systemtillsyn för vissa fartygskategorier. Systemtillsyn definieras i föreskrifterna som en tillsynsmodell där tillsynsmyndigheten granskar tillsynsobjektets egenkontrollsystem. Med egenkontroll menas kontroll av att den egna verksamheten följer de krav som gällande regelverk, tillsynsmyndigheter och erkända organisationer ställer och som åligger fartygets redare. Rapporteringen från egenkontrollen ska vara skriftlig och ske på formulär som Transportstyrelsen beslutar. Den föreskrivna systemtillsynen är begränsad i omfattning och innehåll men ger som modell betraktad det slags flexibilitet som behövs.

En ordning där tillsynen utförs med utgångspunkt i redarens egenkontroll och myndighetens kontroll av den föreskrivna dokumentationen, står dock i konflikt med den innebörd som i dag läggs i begreppet besiktning i 5 kap. 4 och 5 §§ FSL. Det kan visserligen sägas att tolkningen mer har sin grund i den faktiska tillämpningen än i författningstexten och att de nuvarande myndighetsföreskrifterna – om än begränsat – redan behandlar så kallad systemtillsyn. För att skapa klarhet i frågan bör den nya modellen för tillsyn uttryckligen regleras i 5 kap. 4 § FSL, lämpligen genom att en ny typ av tillsynsförrättning införs som avser en kontroll av de dokument som fartygsägaren ska upprätta och rapportera efter utförd egenkontroll. Kravet på egenkontroll bör också regleras i FSL, men genom ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva om en sådan skyldighet. Bemyndigandet placeras lämpligen i 7 kap. 6 §.

Syftet med kompletteringarna i lagen är primärt att skapa den legala grunden för tillsynsmyndigheten att anpassa utförandet av tillsynen till vad som är ändamålsenligt för olika fartygs- och verksamhetssegment. Den närmare innebörden av förrättningen – vilka fartygskategorier som ska omfattas, kraven på egenkontroll, vilka typer av faktiska besiktningar som kan ersättas med dokumentationskontroll m.m. – regleras lämpligen genom myndighetsföreskrifter. Det ska understrykas att de internationella rättsakter som Sverige är bundet av i fråga om sjösäkerhet, inte omfattar fartyg med en bruttodräktighet under 20 (kategori 1 och 2 i avsnitt 4.2), dvs. fartyg som inte är certifikatspliktiga. För dessa fartyg är det en renodlat nationell angelägenhet att inrätta ett ändamålsenligt tillsynssystem. När det gäller certifikatspliktiga fartyg är det givet att den nationella regleringen inte får komma i konflikt med internationella rättsakter. Det betyder i praktiken att krav på egenkontroll och tillsyn genom dokumentationskontroll är aktuellt enbart för fartyg med uteslutande nationella säkerhetscertifikat. Därigenom utesluts exempelvis fartyg som omfattas av SOLAS-konventionen och fartyg som omfattas av EU-direktivet 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhets-

normer för passagerarfartyg. Inom den ramen kan det föreskrivas att certifikat, som i dag normalt gäller i fem år och måste förnyas genom en besiktning, i stället gäller tills vidare så länge fartyget uppfyller föreskrivna krav och redaren med viss periodicitet intygar att så är fallet. Det ska vidare understrykas att förslaget inte påverkar den tillsyn som sker genom inspektioner. Vid sådan tillsyn kontrolleras bl.a. andra typer av certifikat än de som nu avses.

Det är givet att förändringen som helhet kommer att ställa nya krav – såväl genom Transportstyrelsens nya nationella regelverk som genom tillsynsförfarandet – och då i huvudsak för de fartyg som i dag inte är certifikatpliktiga. Det nya regelverket kommer enligt Transportstyrelsen att vara funktionsbaserat vilket ger fartygsägaren utrymme för att hitta lämpliga lösningar för just sin verksamhet. En tillsyn som utgår från egenkontroll medför en viss ökad administration men kräver, efter en initial uppbyggnad, små insatser. Dessa bedöms försvarbara för att uppnå de positiva effekter som förutses. Som *Svensk sjöfart, Skärgårdsredarna* och *Ressel Rederi AB* påpekar i sina remissvar, är det av stor vikt att Transportstyrelsen är tydlig både i regelverket och i informationen till fartygsägarna om vad som krävs för egenkontrollen och hur dokumentationen ska gå till. Det är också av vikt att det finns ett it-baserat system som fartygsägarna på ett enkelt sätt kan använda för att fullgöra sina uppgifter i förhållande till tillsynsmyndigheten, samt att regleringen blir kostnadseffektiv och ändamålsenlig i förhållande till samtliga fartygssegment.

### *Den närmare utformningen*

Transportstyrelsen har i framställan i stora drag beskrivit den närmare utformningen av det nya tillsynssystemet. Avsikten är således att myndigheten parallellt med de tekniska föreskrifterna tar fram de föreskrifter som behövs för tillsynen av dessa fartyg. Nedanstående utgår från det förslag till myndighetsföreskrifter som Transportstyrelsen tagit fram.

De fortlöpande kontrollerna (egenkontrollerna) ska dokumenteras. Därefter ska redaren genom en självdeklaration rapportera resultatet digitalt till myndigheten och som kvittens – efter att Transportstyrelsen konstaterat att rapporten uppfyller kraven – skriva ut och underteckna självdeklarationen. Den undertecknade självdeklarationen är då det dokument som visar att fartyget har kontrollerats i enlighet med självdeklarationens checklista och befunnits vara i behörigt och sjövärdigt skick. Självdeklarationerna baseras på tillämpligt regelverk och utformas så att kravbilderna tydliggörs och kontrollen av fartyget och dess utrustning underlättas. På fartyg som används för personbefordran ska den undertecknade självdeklarationen anslås ombord. För andra fartyg ska självdeklarationen kunna hållas tillgänglig på begäran.

Det nya tillsynssystemet med egenkontroll innebär – i den utsträckning det görs tillämpligt även för certifikatpliktiga fartyg – att de olika för rättningar som fartygsinspektören i dag måste avrapportera i myndighetens digitala tillsynssystem utgår. Den periodiska tillsynen styrs om från tekniska besiktningar av fartygen till att i stället främst avse att säkerställa att redarens egenkontroll har utförts och att självdeklarationerna har upprättats på riktiga grunder.

Egenkontrollen ska således tydliggöra att det är redaren som är ansvarig för att fartyget upprätthåller en godtagbar säkerhetsstandard och också är den som har bäst förutsättningar att arbeta förebyggande med säkerheten i den egna verksamheten. Detta innebär även möjligheter för Transportstyrelsen att i större utsträckning fokusera på riskbaserad och riktad tillsyn av sådana prioriterade områden som bedöms kunna ge den högsta effekten.

Egenkontroll med tillsyn i form av dokumentationskontroll utesluter inte att tillsyn vid behov även utförs genom inspektioner. I praktiken blir det ett slags stickprov av att egenkontrollen har uppnått avsedd effekt.

## 5.2 Förbud mot resa

**Regeringens förslag:** Möjligheten att förbjuda ett fartygs resa utvidgas till att omfatta även andra handlingar än certifikat som fartyget ska ha enligt fartygssäkerhetslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens förutom en redaktionell ändring.

**Remissinstanserna:** *Domstolsverket* noterar att förslaget i framställan innebär en utvidgad möjlighet för Transportstyrelsen att meddela förbud mot resa. Enligt Domstolsverkets uppskattning kommer det att innebära några fler mål hos förvaltningsdomstolarna men att det endast rör sig om en marginell påverkan på målströmningen. *Skärgårdsredarna* har inget att invända mot att även andra föreskrivna handlingar än certifikat ska kunna ligga till grund för att förbjuda resa så länge det tydligt framgår av föreskrifterna vilka handlingar som avses. *Ressels Rederi AB* framför liknande synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Ett fartygs resa får förbudas (nyttjandeförbud) enligt 6 kap. 2 § första stycket 1 FSL om det ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §. Ett beslut om sådant nyttjandeförbud meddelas av Transportstyrelsen. Nyttjandeförbud är en ingripande och effektiv åtgärd. Fartygets verksamhet får inte fortsätta och fartyget blir alltså kvar i hamn. Sanktionen får därmed kännbara ekonomiska konsekvenser, vilket är ett starkt incitament att uppfylla de krav som ställs på att medföra certifikat eller andra handlingar som krävs.

Den föreslagna tillsynsförordningen dokumentationskontroll görs på handlingarna i den meningen att Transportstyrelsen kontrollerar att fartygets ägare eller redare rapporterar egenkontrollen i enlighet med de föreskrifter om tillsynen som Transportstyrelsen meddelar. Som sägs i avsnitt 5.1 är avsikten att rapporteringen ska göras genom en självdeklaration. Ett egenkontrollsystem med självdeklaration som har rapporterats till Transportstyrelsen ska visa att fartyget motsvarar föreskrivna krav och är sjövärdigt. Även om dokumentationskontrollen inte är en fysisk kontroll ombord på fartyget, kan även dessa fartyg bli föremål för tillsyn i form av inspektioner. Från den utgångspunkten är det lika viktigt att självdeklarationen, eller motsvarande handling som Transportstyrelsen föreskriver om, finns ombord som i fråga om certifikat och bevis som i övrigt



regleras i 6 kap. 2 §. Bestämmelsen bör därför kompletteras så att nyttjandeförbud kan beslutas även i fråga om sådana handlingar som ska finnas inom ramen för egenkontrollsystemet. Närmare föreskrifter om vad som avses med annan handling kommer således att meddelas av Transportstyrelsen.

### 5.3 Straffansvar för oriktiga uppgifter i fartygsdokumentationen

**Regeringens bedömning:** Någon särskild straffsanktion knuten till dokumentationskontrollen behövs inte.

**Förslaget i framställan:** Straffbestämmelsen i 8 kap. 2 § 1 FSL kompletteras för att omfatta även sådana oriktiga uppgifter som lämnas inom ramen för den nya tillsynsförretningen dokumentationskontroll.

**Remissinstanserna:** *Domstolsverket* och *Skärgårdsredarna* har inga invändningar mot att straffbestämmelsen i FSL utvidgas.

**Skälen för regeringens bedömning:** Den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdats enligt FSL, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd, döms enligt 8 kap. 2 § 1 till böter eller fängelse i högst sex månader.

Egenkontrollen ska resultera i handlingar som verksamhetsutövaren i första hand själv tar fram, bl.a. den självdeklaration som beskrivs i avsnitt 5.1. Straffbestämmelsen i 2 § 1 utgår från att uppgifter lämnas i syfte att mottagaren – Transportstyrelsen eller något annat behörigt organ – ska utfärda ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat. Den föreslagna ändringen i framställan träffar därför inte självdeklarationen i sig även om den skulle innehålla oriktiga uppgifter. Däremot ska deklARATIONEN ligga till grund för den kvittens som Transportstyrelsen ska utfärda enligt beskrivningen i avsnitt 5.1. Det är därför möjligt att komplettera straffbestämmelsen så att den omfattar de uppgifter som lämnas i avrapporteringen.

Det finns dock ytterligare en straffbestämmelse i FSL som tar sikte på oriktiga uppgifter. Enligt 8 kap. 3 § 12 är det förenat med bötesstraff för den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt bl.a. 5 kap. 20 § andra stycket eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten. I 5 kap. 20 § andra stycket sägs att redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord ska lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar. Bedömningen är att straffsanktionen i 8 kap. 3 § 12, med hänvisning till 5 kap. 20 § andra stycket och till vad som sägs om andra åtgärder som har ålagts av myndigheten, kan omfatta oriktiga uppgifter som lämnas till tillsynsmyndigheten inom ramen för tillsynsförretningen dokumentationskontroll. Frågan är därför om den bestämmelsen är tillräcklig eller

om det finns skäl att ändra i 8 kap. 2 § 1 i linje med förslaget i framställan.

Med samma utgångspunkt som i fråga om att kunna meddela nyttjandeförbud enligt förslaget i avsnitt 5.2, finns skäl att även i straffrättsligt hänseende likställa certifikat och andra handlingar som på motsvarande sätt är ägnade att intyga sjövärdigheten. Det bärande momentet i 2 § 1 är att oriktiga uppgifter lämnas för utfärdande av väl definierade dokument medan 3 § 12 fångar upp oriktiga uppgifter som lämnas i andra, mindre specificerade, sammanhang. Den nya tillsynsförordningen bygger således på verksamhetsutövarens eget ansvar för att fortlöpande kontrollera, dokumentera och avrapportera fartygssäkerheten. Den närmare beskrivningen av kraven på dokumentation och på avrapportering till tillsynsmyndigheten kommer att regleras på myndighetsnivå. Från den utgångspunkten är det regeringens uppfattning att straffsanktionen i 8 kap. 3 § 12 är tillräcklig. Någon ändring i 8 kap. 2 § 1 är därför inte påkallad.

## 5.4 Kravet på tillsynsbok avskaffas

**Regeringens förslag:** Kravet på tillsynsbok slopas. Rätten att ta del av innehållet i tillsynsboken för den som behöver det för att kunna ta till vara sin rätt, ska i stället avse innehållet i de handlingar som ska finnas ombord, såsom dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat som har utfärdats för fartyget.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens, förutom i det hänseendet att författningsförslagen har en annan redaktionell utformning.

**Remissinstanserna:** *Svensk Sjöfart* anser att det är positivt att tillsynsboken avskaffas och konstaterar att en administrativ börda försvinner med den. *Skärgårdsredarna och Ressels Rederi AB* har inga invändningar mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Kravet på tillsynsbok i 5 kap. 29 § FSL omfattar svenska passagerarfartyg, andra svenska fartyg utom fritidsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 samt fritidsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100.

Syftet med tillsynsboken är att den ska ge en fullständig upplysning om fartyget ur tillsynsynpunkt. I boken ska resultatet och omfattningen av tillsynsförrättningar ombord antecknas. Tillsynsboken var tidigare den enda samlade urkunden för fartyget och det dokument som ensamt innehöll myndigheternas noteringar efter genomförda tillsynsförrättningar. Med modern teknik har uppgifter och information om fartyg till stor del överförts till certifikat och andra handlingar utanför tillsynsboken och till myndighetens digitala tillsynssystem. Även skriftliga meddelanden i skyddsfrågor enligt 5 kap. 31 § hanteras huvudsakligen utanför tillsynsboken genom att dessa lämnas direkt till skyddsombud i samband med tillsyn eller anslås ombord. Tillsynsboken har med tiden blivit marginaliserad och fyller inte längre någon självständig funktion. Regeringen anser därför att det finns skäl att slopa kravet.

Enligt 5 kap. 30 § andra stycket får ingen förvägras att ta del av innehållet i tillsynsboken, om han eller hon behöver det för att kunna ta till

vara sin rätt. De uppgifter som tillsynsboken avser att samla, finns således numera i de handlingar i övrigt som har utfärdats för fartyget enligt regleringen i första stycket. Rätten att ta del av dessa uppgifter ska därför kvarstå i andra stycket med den följdändringen att tillsynsboken ersätts av handlingarna enligt första stycket, dvs. rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt de certifikat och andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt FSL, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av FSL eller enligt förordning (EG) nr 336/2006.

## 5.5 Överlåtelse av tillsynsuppgifter

### 5.5.1 Bakgrund

FSL är anpassad för att infria ett flertal åtaganden enligt internationella konventioner om bl.a. sjösäkerhet. Lagen innehåller dessutom nationella krav, exempelvis krav på fartygs konstruktion, rederiers säkerhetsorganisation, arbetsmiljöfrågor m.m. Ett flertal av de internationella konventionerna eller delar av dem har även införlivats i EU-rätten och därigenom blivit gällande rätt i medlemsländerna. I vissa av de internationella konventionerna finns regler som medger att flaggstater och deras administrationer kan överlåta tillsynsuppgifter, även utfärdande av certifikat, dels till klassificeringssällskap, dels till erkända organisationer.

För att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig alltför mycket åt i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat, har det inom EU fastslagits minimikriterier för erkännande av sådana organisationer. Det framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet). Klassdirektivet är genomfört i svensk rätt i FSL, prop. 2010/11:116. När organisationen, dvs. klassificeringssällskapet, erkänts enligt det förfarande som föreskrivs i klassdirektivet blir sällskapet en s.k. erkänd organisation (recognized organisation, RO). Klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna på så sätt att det fastställer åtgärder som staterna ska följa i sina förbindelser med organisationerna.

Vidare framgår av 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 (klassförordningen) vilka minimikriterier som organisationerna måste följa för att bli erkända. Klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen med bestämmelser som dessa ska följa vid utövandet av sina uppgifter.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart är genomfört i FSL, prop. 2012/13:177, och möjliggör att vissa uppgifter får överlåtas till ett erkänt klassificeringssällskap. I princip är erkända organisationer som är godkända av kommissionen enligt klassförordningen och erkända klassificeringssällskap enligt direktiv 2006/87/EG samma organisationer. Detsamma gäller för klassificeringssällskap och erkända organisationer enligt olika kon-

ventioner som har utarbetats inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation IMO.

### *Överlåtelsemöjligheter enligt internationella regler*

Klassificeringssällskapen kan således utöva tillsyn och utfärda certifikat efter överlåtelse av uppgifterna från flaggstaterna. Efter överlåtelse genomför sällskapen tillsyn av fartyg för flaggstatens räkning och utfärdar certifikat på flaggstatens vägnar. Ett krav för sådan överlåtelse är att sällskapen uppfyller såväl IMO:s som, i förekommande fall, EU:s krav på sådana erkända organisationer. För att en flaggstat ska kunna överlåta tillsynsuppgifterna är en grundläggande förutsättning att den enskilda internationella rättsakten tillåter sådan överlåtelse. De konventioner och koder som utarbetats inom IMO:s verksamhet medger generellt överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända organisationer. Klassificeringssällskapen ansvarar inte i formell mening för ett fartygs sjövärdighet, utan är enbart skyldiga att kontrollera de specifika moment som ingår i respektive certifikat. Så länge en erkänd organisation kontrollerar att de moment som certifikatet avser är uppfyllda, har organisationen formellt sett fullgjort sitt uppdrag. Det finns dock inte något uttryckligt krav på kontroll av klassificeringssällskapens uppgifter i det internationella regelverket. Även om en stat väljer att överlåta tillsynsuppgifter till en erkänd organisation kvarstår det yttersta ansvaret för fartygen på flaggstaten.

I Sverige är Transportstyrelsen sjöfarts- och flaggstatsadministration och tillsynsmyndighet avseende svenska fartyg. Överlåtelsen av tillsynsuppgifterna sker genom särskilda avtal mellan Transportstyrelsen och klassificeringssällskapet. När ett sådant avtal ingåtts och uppgifterna således överlåtits till sällskapet utför detta uppgifterna på eget ansvar. De eventuella synpunkter och brister som klassificeringssällskapet påtalar är därmed att anse som synpunkter och brister påtalade av tillsynsmyndigheten. I linje med detta innebär principen om att flaggstaten alltid behåller det yttersta tillsynsansvaret, oavsett om överlåtelse skett eller inte, att sådana förhållanden som inte påtalats av klassificeringssällskapet är att anse som att det är tillsynsmyndigheten som inte har påtalat dessa förhållanden. Med tanke på flaggstatsansvarets innebörd är det nödvändigt för flaggstaten att bedriva någon form av kontroll av det arbete som utförs på statens vägnar. I klassdirektivet finns därför bestämmelser om att medlemsstaten med visst tidsintervall ska kontrollera erkända organisationer som utför uppgifter för dess räkning. Bestämmelsen har genomförts i svensk rätt i 9 kap. 2 § FSF. Med stöd av denna bestämmelse utövar således Transportstyrelsen tillsyn över de erkända organisationerna.

### *Grundlagsstöd för överlåtelse av förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ*

I fråga om överlåtelsemöjligheter till klassificeringssällskap respektive erkända organisationer enligt den nationella lagstiftningen, ges grundlagsstöd för en sådan ordning i 10 kap. 8 § regeringsformen, RF. Av bestämmelsen följer bl.a. att rättsskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller

samfällighet. Det framgår vidare att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Förutom en möjlighet i den internationella rättsakt som ligger till grund för den svenska författningen och, i förekommande fall, möjlighet enligt den enskilda EU-rättsakten, krävs alltså en uttrycklig bestämmelse i den svenska författningen som medger överlåtelse till en erkänd organisation.

I 7 kap. 11 och 11 a §§ FSL finns bestämmelser genom vilka överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända organisationer respektive erkänt klassificeringssällskap har skett. Bemyndigandet är utformat på så sätt att myndighetens namn, dvs. Transportstyrelsen, anges i lagtexten. Bemyndigandet grundar sig således på 10 kap. 8 § RF som anger att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse som föreskrivs i paragrafen.

#### *Överlåtelse av uppgiften att utfärda certifikat åt någon annan än en erkänd organisation*

Som redogjorts för ovan medger flertalet av de internationella konventionerna att flaggstater och deras administrationer överlåter tillsynsuppgifter, även utfärdande av certifikat, till klassificeringssällskap och erkända organisationer. Överlåtelsemöjligheterna till någon annan än en erkänd organisation är dock begränsade enligt det internationella regelverket. Exempelvis anger artikel 3 i klassdirektivet (2009/15/EG) att direktivet inte gäller certifiering av specifika delar av marin utrustning på ett fartyg. Av 7 kap. 11 tredje stycket FSL framgår att Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat men med begränsningen att det endast avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning.

En delvis motsvarande reglering fanns redan i den gamla fartygssäkerhetslagen från 1988. Där angavs att Sjöfartsverket efter regeringens bemyndigande fick föreskriva eller i särskilda fall besluta att certifikat som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Sjöfartsverket. I specialmotiveringen till paragrafen angavs att genom de förordnanden som avses i paragrafen kan befintlig specialkunskap på skilda områden tillgodogöras på ett praktiskt sätt. Vidare angavs att bestämmelsen enbart gäller svenska sakkunniga, se prop. 1987/88:3 s. 59. Det angavs inte närmare vad som avses med utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning. Ledning kan dock hämtas från förarbetena till den gamla fartygssäkerhetslagen från 1988 av vilka bl.a. framgår att en översyn av den då gällande lagen främst föranletts av önskemål att bringa lagstiftningen om arbetsmiljön till sjöss i nivå med vad som gäller för arbetsmiljön i land, se a. prop. s. 36. Utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning torde därför främst avse skyddsanordningar som behövs för att förebygga olyckor och ohälsa ombord, såsom maskinella skyddsanordningar, skyddskläder etc.

## 5.5.2 Överlåtelse av uppgiften att utfärda och förnya certifikat för fartyg som omfattas av nationella regler

**Regeringens förslag:** Transportstyrelsen ska få överlåta till en fysisk eller juridisk person, som inte är en erkänd organisation, att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med villkor för utförande av uppgifterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska uppfyllas för att överlåtelse ska få ske.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer i sak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är något annorlunda. I framställans författningsförslag regleras uttryckligen, med hänvisning till internationella överenskommelser och EU-rättsakter, vilka slags certifikat för fartyg som inte omfattas av möjligheten till överlåtelse.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Linköping* ifrågasätter om tillsynsförordningen dokumentationskontroll kan delegeras. Förvaltningsrätten anser att om en sådan ordning införs behöver bestämmelsen förtydligas. *Statens haverikommission, SHK*, saknar en redogörelse för de rättsliga förutsättningarna för och bedömningen av lämpligheten av att överlämna förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning till privata organ. Den anser att det är oklart om rederierna även i fortsättningen har möjlighet att välja Transportstyrelsen som tillsynsorgan. SHK efterlyser också ställningstagande till huruvida de privata aktörerna ska godkännas genom auktorisation eller ackreditering. *Havs- och vattenmyndigheten* anser att en ordning som medger externa aktörer att utföra nationell fartygstillsyn kan innebära ökade arbetstillfällen och ökad kompetens inom den marina sektorn. Det är en positiv utveckling och är i linje med den svenska maritima strategin. Möjligtvis kan redare som har ett ogynnsamt geografiskt läge drabbas av högre kostnader. Det är dock positivt att den geografiska spridningen av aktörer som delegerats tillsynsuppgiften förväntas öka. *Sjöfartsverket* har inte något att invända mot att Transportstyrelsen ges möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter till andra utövare än erkända organisationer men understryker att så långt det är möjligt måste det säkerställas att den som bemyndigas att genomföra tillsynsuppgifter inte har ekonomisk vinning av själva tillsynsbeslutet. *Näringslivets regelrådet* är av uppfattningen att en ordning som medger att Transportstyrelsen delegerar tillsynen sannolikt kommer att leda till större flexibilitet och tillgänglighet som i sin tur kommer att ha en positiv inverkan på konkurrensen. De påpekar dock att en sådan ordning bör följas noggrant när det gäller var dessa aktörer kommer att etablera sig. *Svensk Sjöfart* anser att det är positivt att man ger möjlighet till utökad delegering att inte bara omfatta erkända klassificeringssällskap. *Skärgårdsredarna* påpekar att när den närmare regleringen tas fram som ska styra kompetenskrav och godkännanden av externa aktörer och hur tillsyn ska utövas behöver det även redogöras för konsekvenserna av att

införa en ordning med möjlighet till utökad delegering av tillsynsuppgifter. Skärgårdsredarna anser att även anställda inom rederiet som har specialistkompetenser ska kunna bli godkända för att utföra vissa delegerade uppgifter. De bedömer att risken för jäv är liten.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Inledning*

Transportstyrelsen föreslår i framställan att myndigheten ska ges möjligheter att överlämna uppgifter till någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat för fartyg. Syftet med förslaget är bl.a. att öka flexibilitet och tillgänglighet till tillsynsverksamhet för svenska rederier. De uppgifter som får överlämnas till ett privat organ begränsas till att utfärda och förnya certifikat för certifikatpliktiga fartyg som endast omfattas av nationella regler.

För att kunna utfärda certifikat krävs att en föregående besiktning av fartyget har gjorts. Besiktningar genomförs ofta i samband med utfärdande eller förnyande av certifikat och är då planlagd. En besiktning kan även genomföras utan en plan när det finns särskild anledning. Rätten att utfärda certifikat inbegriper således även en rätt att besikta fartygen. Både besiktning och certifiering är tillsynsåtgärder i den mening som anges i FSL. Därmed omfattar rätten att utfärda certifikat en rätt att utöva tillsyn av fartygen i den omfattning som krävs för att kunna utfärda och förnya certifikat. Det ska klargöras, bland annat som svar på synpunkten från Förvaltningsrätten i Linköping, att förslaget gäller utfärdande och förnyelse av certifikat och att den åtgärden enligt 2 kap. 3 § FSL kräver att det genomförts en besiktning. Något förslag att ändra den förutsättningen har Transportstyrelsen inte lämnat. Det betyder att tillsyn i form av dokumentationskontroll inte kan ligga till grund för att utfärda certifikat och faller därmed utanför det överlämnande av uppgifter som nu föreslås.

### *Grundlagsstöd för överlämnande av förvaltningsuppgifter*

Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till en privat aktör. Av 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen, RF, följer att ett överlämnande av en sådan förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till en juridisk person eller enskild individ måste ha stöd i lag. I fråga om begreppet myndighetsutövning finns inte någon legaldefinition. Den beskrivning som finns i förarbetena till förvaltningslagen (1986:223) har dock blivit vägledande för begreppets innebörd, se prop. 1985/86:80 s. 55. Av den följer att det ska vara fråga om en befogenhet att i förhållande till en enskild bestämma en förmån, rättighet, skyldighet, disciplinär bestraffning eller annat jämförbart förhållande. Den befogenhet som avses kan grunda sig på ett konkret beslut av regeringen eller riksdagen men torde vanligtvis grundas på bestämmelser i den offentlighetsrättsliga lagstiftningen som ger myndigheten en rätt eller skyldighet att agera på ett visst sätt. Befogenheter som grundar sig på civilrättsliga regler faller dock utanför.

De förvaltningsuppgifter som nu är aktuella berör mindre fartyg inom ramen för nationella certifikat. Att utländska aktörer skulle vara intresse-

rade av en sådan verksamhet är mindre sannolikt. Det ska å andra sidan inte uteslutas att så är fallet och det finns inte heller några avgörande skäl att begränsa ett överlämnande till enbart svenska aktörer. När det gäller möjligheten att överlämna förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ finns det bestämmelser i 10 kap. 8 § regeringsformen. Av bestämmelsen framgår bl.a. att rättskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Det framgår vidare att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas även till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

#### *Avgränsningen av överlåtelse till annan än en erkänd organisation*

En generell möjlighet att överlåta uppgiften att utfärda och förnya certifikat måste i tillämpningen avgränsas till enbart nationella certifikat eftersom de internationella rättsakter som Sverige är bundet av inte annat än undantagsvis tillåter att sådana uppgifter överlåts till någon annan än en erkänd organisation. Detta gäller i första hand fartyg som avses i det s.k. klassdirektivet (2009/15/EG). Det innebär dels fartyg som omfattas av de internationella konventioner om sjösäkerhet som anges i artikel 2 d i direktivet, dels passagerarfartyg i inrikes resor som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Motsvarande begränsning om överlåtelse till en erkänd organisation gäller certifikat som utfärdas efter en förstagångsbesiktning av fiskefartyg som omfattas av rådets direktiv 97/70/EG av den 11 november 1997 om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter eller däröver.

I lagförslaget i framställan är avgränsningen formulerad med direkta hänvisningar till de aktuella rättsakterna. En sådan ordning blir dock otymplig att hantera om innehållet i rättsakterna ändras och gränserna för en överlåtelse därför förskjuts. En annan lösning är att på liknande sätt som i förslaget i 2 kap. 3 § beskriva avgränsningen utan direkt hänvisning till rättsakterna och i stället binda tillämparen av regeln, dvs. Transportstyrelsen, vid att en överlåtelse inte får strida mot en internationell överenskommelse som är bindande för Sverige eller mot en bindande EU-rättsakt. Det är samtidigt givet att Transportstyrelsen, oavsett en sådan uttrycklig reglering, måste beakta dessa överenskommelser och rättsakter. Från tillämpningssynpunkt kan antas att Transportstyrelsen kan hantera överlåtelsemöjligheten inom aktuella gränser förutom en sådan uttrycklig reglering.

Den nuvarande regleringen i 7 kap. 11 § tredje stycket FSL är inte begränsad till nationella certifikat men avser å andra sidan enbart utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning. De redovisade EU-rättsakterna bedöms inte hindra en sådan ordning. Lagtekniskt är det, i enlighet med Transportstyrelsens förslag, mest ändamålsenligt att renodla regleringen i 7 kap. 11 § till erkända organisationer och låta det nuva-



rande tredje stycket i stället omfattas av nya paragrafer som reglerar överlåtelse i andra fall.

#### *Frågan om möjligheten att överlåta uppgifter till privata organ ska utnyttjas*

Transportstyrelsen har uppgett att med förslaget skapas möjligheter för att överlämna tillsynsuppgifter till aktörer på den svenska marknaden som inte är erkända organisationer men som ändå besitter kunskap inom området. Som exempel på sådana aktörer anges varv, konsultfirmor och andra enskilda näringsidkare. Detta kan i förlängningen innebära ökade förutsättningar för små företag att etablera sig och att verka i svensk landsbygd. *Havs- och vattenmyndigheten* har i sitt remissvar bl.a. påpekat att den geografiska spridningen av aktörer som tillsynsuppgiften överlämnas till kan förväntas öka och att tillgängligheten till tillsynsutövare därmed förbättras. Även *Näringslivets regelnämnd* påpekar i sitt remissvar att den ordning som föreslås sannolikt kommer att leda till större flexibilitet och tillgänglighet som i sin tur kommer att ha en positiv inverkan på konkurrensen. *Näringslivets regelnämnd* påpekar dock att marknaden bör följas noggrant bl.a. i fråga om var dessa aktörer kommer att etablera sig. Regeringen noterar att förslaget anses gynna och vara av särskilt stor betydelse för de nationella fartygen som ofta drivs av små rederier med begränsade ekonomiska resurser och som ibland bedriver verksamhet endast säsongvis. Av betydelse i sammanhanget anses också vara att den upparbetade kunskapen om villkor som omgärdar denna typ av verksamhet dvs. villkor för de nationella fartygen, upprätthålls och utvecklas på ett sätt som är gynnsamt för näringen. Utifrån perspektivet att en sådan ordning kan anses förbättra de näringspolitiska förutsättningarna för svenska rederier samt öka flexibilitet och tillgänglighet till tillsynsverksamhet, är det regeringens uppfattning att möjligheten att överlämna nu aktuella uppgifter till privata organ bör ges. Frågan om huruvida möjligheten ska utnyttjas i enskilda fall är sedan avhängig frågan om vilka krav som bör ställas på dem som får uppgiften.

*SHK* har efterfrågat formen för ett godkännande, såsom auktorisation eller ackreditering. Transportstyrelsen ansvarar allmänt för tillståndsgivning och tillsyn inom aktuellt område. Det finns därför anledning att anta att myndigheten har upparbetade kunskaper om branschen. Regeringen anser att det, på motsvarande sätt som gäller i dag för uppdrag åt någon annan än en erkänd organisation, bör ankomma på Transportstyrelsen att säkerställa att en överlåtelse sker till den med berättigade kunskaper för uppgiften att utfärda och förnya certifikat inom aktuellt område.

#### *Frågan om krav på kompetens för att få utföra de uppgifter som överlåts*

Ett beslut om att överlåta uppgiften att utfärda och förnya certifikat bör beviljas den som har de yrkeskunskaper som krävs och i övrigt kan anses lämplig. Transportstyrelsen bör ha möjlighet att kunna pröva lämpligheten av en sökande som avser att åta sig en sådan uppgift, dvs. certifiering av ett fartyg med tillhörande besiktning- och tillsynsuppgifter. När det gäller yrkeskunnande torde det främst vara sakkunskaper inom området som ska bedömas. Men även sökandens tillgång till kvalificerade medhjälpare bör beaktas samt administrativt och ekonomiskt kunnande.

Ett beslut om överlåtelse av uppgiften att utfärda och förnya certifikat bör endast beviljas den som har branschfarenhet. Av ett beslut om överlåtelse ska framgå vilka krav som gäller för uppgifternas utförande. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela de föreskrifter om krav som ska vara uppfyllda för att få utföra uppgifterna. Ett beslut om överlåtelse av aktuella uppgifter bör även kunna förenas med ytterligare villkor. Därigenom säkerställs bl.a. lämpligheten med en överlåtelse i det enskilda fallet. Frågan om ansvar vid fel eller försummelse bör i detta sammanhang beaktas. Det är sedan viktigt att myndigheten fortlöpande kontrollerar att utförandet av uppgifterna är i nivå med de krav som ställs.

#### *Överlåtelse av uppgiften att utfärda och förnya certifikat*

För att få överlåta uppgifterna ska tillsynsmyndigheten försäkra sig om att den som ska utföra uppgifterna har den kompetens som krävs. Först därefter kan ett beslut om att överlåta aktuella uppgifter fattas. Det föreslås även en möjlighet att besluta om ytterligare villkor i samband med ett sådant beslut. Därmed får det anses att lämpligheten med en överlåtelse är tillförsäkrad.

Principen om att flaggstaten alltid behåller det yttersta ansvaret för fartygen gäller även om tillsynsansvaret har överlåtits. Det innebär bl.a. att eventuella brister och synpunkter som påtalats av den som uppgiften överlåtits till är att anse som synpunkter och brister som påtalats av tillsynsmyndigheten. Enligt det förfarande som råder i dag i fråga om tillsyn som överlåtits till erkända organisationer, meddelar organisationerna informellt rederiet om dess fartyg har konstaterats inte uppfylla föreskrivna krav för att certifikat ska kunna utfärdas. Eftersom det av huvudsakligen ekonomiska skäl är i rederiets intresse att få nödvändiga certifikat åtgärdas oftast bristerna omgående. För det fall så inte sker, eller om bristen är av allvarigare art, informeras Transportstyrelsen som har möjlighet att besluta om förelägganden – som får förenas med vite – om att bristerna ska åtgärdas. Transportstyrelsen har också möjlighet att besluta om nyttjandeförbud för fartyget. Förfarandet avseende information till Transportstyrelsen i sådana fall regleras i de överlåtelseavtal som myndigheten sluter med de erkända organisationerna och är i linje med principen om att flaggstaten genom sin sjöfartsadministration alltid har det yttersta ansvaret för att tillsynen fullgörs. En motsvarande ordning bör gälla även för den möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter som nu föreslås. Skillnaden är att förhållandet mellan myndigheten och den till vilken uppgiften överlåts inte regleras i avtal utan genom de villkor som ställs upp i samband med överlåtelsen. *SHK* har sitt remissvar bl.a. påpekat att de anser det oklart om rederierna i fortsättningen även har möjlighet att välja Transportstyrelsen som utfärdare av aktuella certifikat. Regeringen vill framhålla att en överlåtelse av uppgiften att utfärda och förnya certifikat till ett privat organ inom aktuellt område innebär att rederierna ges en möjlighet att välja vem som ska vara deras tillsynsutövare, inte en skyldighet att välja en annan tillsynsutövare än den statliga.

Avslutningsvis bör det nämnas att när det gäller rätten att ta del av allmänna handlingar regleras detta i tryckfrihetsförordningen och avser

handlingar som förvaras hos myndigheter. I 2 kap. 4 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) anges att vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av allmänna handlingar hos myndigheter i tillämpliga delar också ska gälla handlingar hos de organ som anges i bilagan till denna lag, om handlingarna hör till den verksamhet som nämns där. Eftersom de privata organ till vilka uppgiften att utfärda certifikat får överlåtas inte finns angivna i bilagan till den lagen, finns inte heller någon rätt för allmänheten att ta del av handlingar hos dessa. Något förslag om att ändra bilagan i detta avseende har inte heller varit föremål för remittering. När det gäller erkända organisationer, som inte heller finns upptagna i bilagan, kan tillsynsmyndigheten enligt gällande ordning alltid kräva av den till vilken uppgifter överlåts att få se de handlingar som hör till deras tillsynsuppgifter. Beträffande nu aktuella privata organ blir tillsynsmyndigheten istället hänvisad till villkor i överlåtelsebesluten för att kunna tillförsäkra sig rätten att ta del av handlingar hos organen. Genom att vända sig till tillsynsmyndigheten kan därefter allmänheten få tillgång till handlingarna, givetvis efter sekretessprövning.

## 5.6 Bemyndigande om dokumentation ombord

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får bemyndigande att med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller besluta om undantag i enskilda fall från skyldigheten att ombord på fartyget medföra, och vid tillsynsförrättning hålla tillgängliga, certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens även om den lagtekniska utformningen är något annorlunda. Vissa redaktionella ändringar har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Linköping* anser att det bör klargöras om bemyndigandet även gäller skyldigheten att ha en kopia på rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation ombord. *Skärgårdaredarna* anser att det inte finns skäl att kräva originalhandlingar ombord på fartyg som endast utnyttjas i nationell fart.

**Skälen för regeringens förslag:** Befälhavaren ska enligt 5 kap. 30 § FSL – med den föreslagna ändringen att slopa kravet på tillsynsbok – se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt FSL, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006, finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

I vissa fall kan skyldigheten att medföra viss dokumentation som har utfärdats för fartyget framstå som omotiverad, exempelvis på grund av fartygets ringa storlek. För att kunna anpassa skyldigheten och undvika omotiverade administrativa bördor bör regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges bemyndigande att föreskriva om undantag eller besluta sådana undantag i enskilda fall. Det understryks, bland annat som svar på det klargörande som *Förvaltningsrätten i Linköping* efter-

lyser, att kravet i 5 kap. 30 § omfattar två slag av handlingar, dels rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation och dels handlingar som har utfärdats för fartyget. Det nu föreslagna bemyndigandet omfattar inte rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation utan endast de certifikat och andra handlingar som har utfärdats för fartyget.

När det gäller krav på originalhandlingar finns inget uttryckligt reglerat i FSL och frågan är inte heller behandlad i Transportstyrelsens framställan. I myndighetens nuvarande föreskrifter om tillsyn ställs dock visst krav på att originalhandlingar ska kunna företes. Det får således ankomma på Transportstyrelsen att hantera *Skärgårdsredarnas* synpunkter.

## 5.7 Certifikatsplikt utifrån längdmått

**Regeringens förslag:** Kravet på fartcertifikat ska bestämmas av fartygets längd istället för av bruttodräktigheten. Den nuvarande gränsen på en bruttodräktighet av minst 20 ersätts av att fartygets skrov ska ha en största längd av minst 15 meter och bruttodräktigheten minst 100 för fritidsfartyg ersätts av att fartygets skrov ska överstiga 24 meter. På samma sätt ska kravet för att fastställa minsta tillåtna fribord ändras från en bruttodräktighet på minst 20 till ett skrov med en största längd av minst 15 meter.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket* ser inte några problem med att gå över till ett längdstyrt regelverk men efterfrågar en entydig definition av längdbegreppet skrovets största längd. Verket påpekar även att längdbegreppet skiljer sig mellan olika regelverk och att det skapar otydlighet mellan internationell och nationell reglering. *Skärgårdsredarna* påpekar att det är viktigt att tydligt definiera vad som menas med största längd.

**Skälen för regeringens förslag:** Fastställande av ett fartygs bruttodräktighet är ett sätt att beskriva fartygets storlek utifrån dess volym. Måttet används bl.a. i regler om beskattning och avgifter.

Eftersom internationella regelverk som lastlinjekonventionen samt EU-direktiven för passagerarfartyg, fiskefartyg och fritidsfartyg i stor utsträckning baseras på längdgränser angivna i meter, kommer förslaget utgångspunkt i fartygs längdmått att medföra en ökad harmonisering i förhållande till internationell reglering. Förändringen är således i linje med stora delar av omvärlden och underlättar tillämpningen av internationella standarder och regelverk. Detta är särskilt betydelsefullt mot bakgrund av att Transportstyrelsen avser att utarbeta ett samlat och heltäckande nationellt regelverk för det svenska tonnaget i den utsträckning och i de delar som dessa fartyg inte omfattas av internationell reglering. Det är därför av vikt att det nationella regelverket i så stor utsträckning som möjligt tillhandahåller klara och tydliga gränssytor gentemot de internationella reglerna.

Längdmåttet 24 meter är vanligt förekommande i den internationella regleringen. Nya last- och passagerarfartyg på internationell resa omfattas exempelvis av lastlinjekonventionen om de har en längd av 24 meter eller mer. Existerande passagerarfartyg på inrikes resa som är 24 meter

eller mer omfattas av EU-direktivet 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, under förutsättning att de inte uteslutande används i fartområde E. Fiskefartyg med en längd av 24 meter eller mer omfattas av EU-direktivet 97/70/EG om säkerhetsregler för fiskefartyg och fritidsfartyg med en längd mellan 2,5–24 meter omfattas av EU:s fritidsbåtsdirektiv 2013/53/EU. Fritidsbåtsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar. För fritidsfartyg med en bruttodräktighet på minst 100, och med en längd som inte överstiger 24 meter, innebär detta en dubbelreglering. I den utsträckning lagen om fritidsbåtar och vattenskotrar ska tillämpas, ska dock FSL inte tillämpas. Dessa fartyg, som är mycket få till antalet, behöver därför inte något fartcertifikat. Även om, som *Sjöfartsverket* påpekar, fritidsbåtsdirektivet definierar längdmåttet något annorlunda än vad övriga nämnda EU-direktiv gör, talar det inte emot en övergång till längdmåttet 24 meter för fritidsfartygen i fråga om fartcertifikat. Den fördel som uppnås är att den dubbelreglering som finns idag i förhållande till lagen om fritidsbåtar och vattenskotrar undanröjs.

Längdmåttet 15 meter avviker inte storleksmässigt från det nuvarande volymmåttet 20 i någon större utsträckning. Längdmåttet är väl avvägt eftersom det huvudsakliga syftet med förändringen är just en övergång till längdmått, och inte att fler eller färre svenska fartyg ska omfattas av certifikatsplikt. När det gäller utförande och delegering av tillsyn medför ett längdmått om 15 meter också en harmonisering i förhållande till de gällande nationella regelverken i Danmark, Finland och Norge.

Det ska i detta sammanhang också framhållas att längdmåttet 15 meter motsvarar vad som föreslås i fråga om den allmänna registreringsplikten för båtar i utredningspromemorian ”Regelförenkling för sjöfarten” som är framtagen på uppdrag av Näringsdepartementet. Längdmåttet 24 meter motsvarar vidare vad som i promemorian föreslås utgöra gränsen mellan skepp och båt.

Det är också betydligt lättare att mäta skrovlängden hos ett fartyg än att beräkna och fastställa dess bruttodräktighet, vilket i praktiken kan innebära ett förenklat skeppsmättningsförfarande för fartyg med minskade kostnader för redarna som följd. Ett tydligt formulerat längdmått underlättar också för redare att på ett tidigt stadium kunna förutse den kravbild som kommer att gälla för fartygen. Ett längdmått är också enklare att förhålla sig till för aktörer som inte är utpräglat sjöfartskunniga. Det längdmått som får anses nationellt etablerat benämns på engelska *Length overall (LOA)*, vilket på svenska brukar benämnas som *längd över allt (LÖA)*. Detta mått avser hela längden av ett fartyg, mätt från den främsta delen av fören till bakersta delen av aktern. Hänsyn ska då tas till skrovet och varaktigt integrerade och deplacerande tillbehör men inte roder, bogspröt eller tillfälligt löst anbringad utrustning. I Transportstyrelsens pågående föreskriftsarbete ingår en närmare definition av längdmåttet.

Sammantaget anser regeringen att det finns påtagliga fördelar med en övergång till ett längdmått för att avgöra om ett fartyg omfattas av krav på fart- eller fribordcertifikat. Även om det finns stor överensstämmelse mellan de nuvarande bruttodräktigheterna och de föreslagna respektive längdmåtten, innebär övergången att ett begränsat antal fartyg kommer att flyttas till respektive från en certifikatsplikt. Enligt uppgifter i fartygsregistret kommer omkring 200 fartyg, varav ungefär 70 fritidsfartyg, att

bli certifikatspliktiga genom ändringen. Antalet fartyg som i stället upphör att vara certifikatspliktiga uppgår till omkring 150. Förslag om övergångsbestämmelser finns i avsnitt 6.

Avslutningsvis konstateras att bestämmelser som utgår från ett fartygs bruttodräktighet kvarstår beträffande bemanning och behörigheter i FSL och i övrigt i bl.a. sjölagen (1994:1009). Det finns därför behov av att överväga motsvarande ändringar i större utsträckning än vad som nu är aktuellt. Förslag om detta finns i den ovan angivna promemorian om regelförenklingar för sjöfarten och förslagen bereds av Regeringskansliet.

## 5.8 Möjlighet att utfärda nationella certifikat trots vissa brister

**Regeringens förslag:** Brister som till antal och omfattning är begränsade och inte påverkar fartygets sjövärdighet, ska inte vara hinder för att utfärda ett fartcertifikat eller ett nationellt passagerarfartygscertifikat. Certifikatet ska i sådana fall förenas med föreläggande för fartygets ägare eller redare att avhjälpa bristerna. Ett certifikat ska förklaras ogiltigt om bristerna inte har avhjälpats.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I framställans lagförslag finns dock ingen uttrycklig begränsning till nationella certifikat. Lagförslaget har inte heller något krav på föreläggande när certifikat utfärdas trots vissa brister. Vissa redaktionella ändringar har också gjorts.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Linköping* påpekar att det uttryckligen bör framgå av lagen att vid utfärdande av certifikat trots vissa brister ska ett sådant utfärdande åtföljas av ett föreläggande om att avhjälpa bristen inom viss tid. *Statens haverikommission, SHK*, förutsätter att det finns en systematisk och aktiv ordning hos Transportstyrelsen som följer upp certifikat som har utfärdats trots vissa brister. *Skärgårdsredarna* uppfattar att den ordning som föreslås används redan i dag men att den saknar rättsäkerhet då det inte finns bestämda kriterier som anger om och hur brister ska bedömas i det enskilda fallet. Det är viktigt att regelverket beskriver vad som avses med en brist som kan påverka sjövärdigheten respektive vad som är att betrakta som en brist i begränsad omfattning. Det är även viktigt att reglera hur en brist ska avhjälpas och återrapporeras.

**Skälen för regeringens förslag:** Av 2 kap. 3 § FSL följer att fartyg ska ha de certifikat som krävs enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vidare anges att ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikat motsvarade föreskrivna krav. Transportstyrelsen ska förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots förelägganden, inte har avhjälpats eller om fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Närmare tre av fyra fartyg uppvisar brister i något avseende vid besiktningar för utfärdande av nationella certifikat. I framställan framkommer i

motiveringen att det är nationella certifikat som avses även om det inte kommer till uttryck i framställans utformning av lagförslaget. Transportstyrelsen har också upplyst om att det är fartcertifikat och passagerarfartygscertifikat som avses. I det senare fallet avses inte de internationella passagerarfartygscertifikaten som utfärdas enligt SOLAS-konventionen eller EU-direktivet 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Många av de brister som uppmärksammas är av sådant slag att de inte har någon nämnvärd påverkan på fartygets sjövärdighet. En strikt tillämpning av lagen innebär att brister av detta slag förhindrar att certifikat utfärdas. Ett sådant förfarande påkallar förnyade besiktningar för utfärdande av certifikat, vilket är resurskrävande för myndigheten och kostnadsdrivande för redarna utan att vara tillräckligt motiverat från sjösäkerhetssynpunkt.

Den möjlighet som står till buds i dag är att Transportstyrelsen meddelar undantag för utfärdande av certifikat. En sådan ordning är inte tillfredsställande mot bakgrund av de nationella certifikatens centrala betydelse för svensk sjöfart, och kan även bidra till att skapa såväl osäkerhet vid rättstillämpningen som en betungande dispenshantering för myndigheten. En bättre lösning är att den som utför tillsynen ges möjlighet att bedöma om de brister som noteras är av sådan karaktär att fartyget ändå bör kunna certifieras. En jämförelse kan göras med Finland där mindre allvarliga brister anges i ett särskilt besiktningsprotokoll för nationella fartyg i längdintervallet 5,5–24 meter. Redaren föreläggs att inom en viss tid intyga att bristerna har åtgärdats och detta kontrolleras sedan vid nästa periodiska besiktning.

Mot bakgrund av ovanstående är det enligt regeringens uppfattning rimligt att mindre brister inte ska utgöra hinder för utfärdande av de nationella certifikat som nu avses. De närmare förutsättningarna bör vara att bristerna är få till antalet, av begränsad omfattning samt att de inte påverkar fartygets sjövärdighet.

Det är dock inte tillräckligt med ett sådant konstaterande eftersom frågan om bristerna över huvud taget ska åtgärdas då hänger i luften. Utgångsläget är att ett certifikat ska visa att fartyget motsvarar föreskrivna krav fullt ut. Däremot bör obetydliga brister vara temporärt acceptabla i den meningen att certifikat kan utfärdas parallellt med att fartygets ägare eller redare föreläggs att åtgärda bristerna. Om detta inte görs ska certifikatet kunna förklaras ogiltigt.

*Förvaltningsrätten i Linköping* föreslår att certifikatet ska förenas med ett föreläggande gentemot fartygets redare eller ägare om att avhjälpa bristen inom viss tid. Det är enligt regeringens mening i sak en logisk följd av tillsynsmyndighetens möjlighet att utfärda certifikat i dessa fall och motsvarar den modell som tillämpas i Finland.

I författningstexten bör, till skillnad från förslaget i framställan, uttryckligen anges vilka certifikat som omfattas av denna möjlighet. För att utesluta andra passagerarfartygscertifikat än de nationella skulle lagtexten eventuellt kunna innehålla direkta hänvisningar till SOLAS-konventionen och EU-direktivet. En mer ändamålsenlig lösning är dock att använda begreppet nationella passagerarfartygscertifikat eftersom det i den praktiska tillämpningen inte kan förutses några problem med en sådan avgränsning. När det gäller fartcertifikaten är dessa i sig nationella

och behöver inte särskiljas från någon internationell konvention eller EUrättsakt.

## 5.9 Krav på dokumentation om godkänd säkerhetsorganisation

**Regeringens förslag:** Bestämmelsen om att ett fartygs resa ska förbjudas om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation förtydligas för att klargöra att detta endast gäller när det finns ett sådant krav i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens men vissa redaktionella ändringar har gjorts.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket* ifrågasätter kravet på att mindre fartyg ska dokumentera en godkänd säkerhetsorganisation och ställer sig tveksam till om nyttan med att införa en sådan ordning kommer att uppväga den avsevärda kostnad som införandet av sådana regler innebär. *Sjöfartsverket* kan inte heller se att Transportstyrelsen har rådighet att utfärda regler som rör säkerhetsorganisation på mindre fartyg

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 6 kap. 3 § första stycket 1 FSL ska ett fartygs resa förbjudas om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Kravet på ett sådant dokument är enligt 3 kap. 9 § FSL begränsat till fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 samt passagerarfartyg. I 7 kap. 3 § första stycket 4 bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Lagändringen syftar till att klargöra att 6 kap. 3 § första stycket 1 i lagen inte ska tillämpas på fartyg vars rederi inte behöver ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Förslaget utgör därmed endast ett förtydligande av bestämmelsens avsedda innebörd och innebär följaktligen ingen förändring i materiellt hänseende.

## 5.10 Avgifter

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften till annan än en erkänd organisation att utfärda eller förnya certifikat för fartyg och för uppföljning av sådana överlåtelser.

Det nuvarande avgiftsbemyndigandet i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen förtydligas så att det klart framgår att bemyndigandet omfattar tillsynen av såväl arbetsmiljön som arbets- och levnadsförhållandena ombord på fartyg.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer i sak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är något annorlunda.



**Remissinstanserna:** *Föreningen Sveriges Varv* anser att förtydligandet av avgiftsbemyndigandet är onödigt eftersom innebörden redan framgår av nuvarande lydelse. I övrigt samtycker föreningen till förslagen i framställan. *Service- och kommunikationsfacket (Seko)*, är tveksamt till möjligheten att ta ut en avgift även i de fall en begäran om överlämnande resulterar i ett avslag. Däremot ser man positivt på det föreslagna förtydligandet av avgiftsbemyndigandet.

**Skälen för regeringens förslag:** Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning täcks i huvudsak med avgifter, se prop. 2010/11:30. Begreppet ärendehandläggning är ett samlingsbegrepp för viss verksamhet som utövas inom myndigheten. Det handlar om prövningar av t.ex. godkännanden, behörighetsbevis, licenser, certifikat, dispenser och andra särskilda rättigheter som meddelas företag och individer inom transportsektorerna. Ärendena kan initieras av såväl sökanden genom anmälan som av myndigheten själv.

Som Transportstyrelsen konstaterar i framställan är det i linje med den finansieringsmodell som gäller för myndigheten att den nu aktuella verksamheten finansieras med avgifter. Den normala ordningen är att avgiften ska svara mot den kostnad som den offentliga verksamheten medför. Detta gäller även om myndighetens åtgärder eller beslut går den enskilde emot. Vad Seko anfört föranleder därför inte regeringen till något annat ställningstagande. Det ska också understrykas att den typ av ärenden som det handlar om, i tveksamma fall kan förutses inledas med att den enskilde tar underhandskontakt med Transportstyrelsen inom ramen för myndighetens avgiftsfria serviceskyldighet. Vidare åligger det Transportstyrelsen att tydliggöra de krav som kommer att ställas för en överlåtelse.

Den tillsyn som Transportstyrelsen ska utöva är uppräknad och preciserad i 5 kap. 1 § första stycket FSL. Avgiftsbemyndigandet för tillsynen i 7 kap. 6 § 4 är också uppräknad och preciserad men överensstämmelsen mellan respektive beskrivning är, som Transportstyrelsen påpekar, mindre god. I huvudsak handlar det om att tillsynen beträffande arbets- och levnadsförhållandena ombord enligt 5 kap. 1 § första stycket 5 inte uttryckligen återspeglas i avgiftsbemyndigandet. Det förhållandet är oförändrat sedan lagen infördes. Någon avsikt att undanta just den tillsynen från avgifter har knappast funnits och tillämpningen har också utgått från att avgifter får föreskrivas för all tillsyn enligt 5 kap. 1 § första stycket. Från den utgångspunkten kan regeringen i viss mån instämma i synpunkterna från *Föreningen Sveriges Varv* att den föreslagna justeringen är onödig. Å andra sidan finns anledning att vara vaksam på det slags otydlighet som Transportstyrelsen pekar på eftersom det ytterst handlar om den ram för avgiftsuttag som riksdagen beslutar om. Brister i detta avseende kan i sin förlängning medföra onödiga administrativa kostnader för såväl enskilda som myndigheten. Regeringen anser det därför motiverat att justera bemyndigandet i enlighet med Transportstyrelsens förslag.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2017. För fartyg som vid ikraftträdandet inte omfattas av krav på fart- eller fribordscertifikat, men som blir certifikatspliktiga genom ändringarna, ska de äldre föreskrifterna om bruttodräktighet för sådana certifikat gälla.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I framställan är övergångsbestämmelserna något annorlunda utformade och klargör inte fullt ut vilka bestämmelser som ska gälla.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Linköping* anser att det uttryckligen bör framgå att vad som sägs i 3 kap. 1 § första stycket FSL och 3 kap. 4 § samma lag inte bör gälla fartyg som är registrerade med uppskov i fartygsregistret och som vid ikraftträdandet inte omfattas av kraven enligt äldre bestämmelser. Vidare konstateras att det saknas bestämmelser om vid vilken tidpunkt fartyg som efter lagens ikraftträdande inte längre kommer att omfattas av kraven inträder i det nya tillsynssystemet. *Skärgårdsredarna* delar inte förslaget om att låta alla befintliga fartyg undantas. De anser att alla fartyg som nyttjas i yrkesmässig trafik och befordrar betalande passagerare borde genomgå en förstagångsbesiktning.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt uppgifter i Transportstyrelsens fartygsregister medför en övergång till längdmåtten 15 respektive 24 meter att 209 fartyg, varav 71 fritidsfartyg, som inte tidigare behövt ha certifikat kommer att storleksmässigt omfattas av certifikatsplikt utifrån sin skrovlängd. Dessa fartyg skulle därför behöva genomgå en förstagångsbesiktning för utfärdande av fartcertifikatet och i flertalet fall – förutom fritidsfartygen – även fribordscertifikat. För de berörda redarna skulle denna besiktning innebära en kostnad som bedöms uppgå till 40 000–70 000 kronor per fartyg beroende på fartygstyp och användningsområde för det fall besiktningen utförs av Transportstyrelsen.

Regeringen anser i likhet med vad Transportstyrelsen anfört i framställan, att det är rimligt att undanta dessa fartyg från kraven på nationella certifikat trots att de genom ikraftträdandet annars storleksmässigt skulle omfattas av kraven. Övergången till längdmått föranleds huvudsakligen inte av säsäkerhetsmässiga skäl och syftet är inte heller att utöka certifikatsplikten inom segmentet. Däremot ska dessa fartyg vara föremål för tillsyn inom ramen för det nya tillsynssystemet. Mot bakgrund av detta är en betungande kostnad för utfärdande av certifikat inte motiverad för dessa fartyg. Övergångsbestämmelsen innebär därför att de äldre bestämmelserna, med där angivna måttgränser för certifikat, ska tillämpas även fortsättningsvis på fartygen. Detta ska dock endast gälla de fartyg som storleksmässigt skulle bli certifikatspliktiga enbart genom ändringen till längdmått. För övriga fartyg som inte är eller blir certifikatspliktiga utifrån vare sig bruttodräktighet eller längd, ska de nya bestämmelserna gälla. Även om det förhållandet inte påverkar certifikatsfrågan så länge fartyget inte förändras, ska frågan vid en storleksmässig

ombyggnad av fartyget avgöras med tillämpning av de nya bestämmelserna.

När det gäller de fartyg som genom ändringen inte längre behöver certifikat, totalt omkring 150, kommer förslaget således att innebära att certifikatsplikten upphör vid ikraftträdandet. Några övergångsbestämmelser för den gruppen behövs inte.

Det finns ingen författningsmässig koppling mellan fartygsregistret, som i första hand regleras i sjölagen (1994:1009), och FSL. Det betyder att bestämmelserna om certifikat i FSL ska tillämpas oberoende av om fartyget är registrerat eller inte. Transportstyrelsen har dock av i huvudsak praktiska skäl tillämpat FSL på ett sådant sätt att myndigheten krävt registrering i fartygsregistret för att utfärda certifikat. Den tillämpningen har underkänts av Svea hovrätt i dom den 5 december 2014 (B 2029-14) rörande brott mot FSL. Huruvida fartyget vid tiden för ikraftträdandet av de nya certifikatsgränserna är registrerat, oregistrerat eller registrerat med uppskov, har därför ingen betydelse för övergångsbestämmelsen. Den ska med andra ord tillämpas även i det fall som *Förvaltningsrätten i Linköping* påtalar. Någon särskilt reglering är inte påkallad.

Det förändrade tillsynssystemet – i den meningen att förrättningen dokumentationskontroll tillkommer – gäller naturligtvis från dagen för lagens ikraftträdande. Den faktiska tillämpningen beror av den närmare reglering som Transportstyrelsen ansvarar för och de åtgärder myndigheten i övrigt måste vidta för att få systemet på plats. Svaret på förvaltningsrättens fråga om tidpunkten för när fartyg som inte längre är certifikatspliktiga inträder i systemet, är tudelat. Formellt sett omfattas dessa fartyg av tillsyn oberoende av certifikatsplikten men i praktiken förutsätts att Transportstyrelsen i alla delar infört systemet. Transportstyrelsens arbetar i vart fall för att systemet ska vara på plats samtidigt med lagändringarna.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser för företag – sjöfartsnäringen

#### 7.1.1 Tillsyn genom egenkontroll och dokumentationskontroll

En förnyelse av regelverket för de fartyg som enbart omfattas av nationella bestämmelser, är en paketslösning som omfattar funktionsbaserade tekniska krav och en kompletterande ordning för att utöva tillsynen. Även om FSL inte behöver ändras för att möjliggöra nya tekniska krav är de ändringar som nu föreslås i FSL således en del i en större förändring för sjöfartsnäringen som ger ökad flexibilitet och ett incitament till utveckling. I förening med en bättre tillsyn främjar det en tillväxt av den kustnära sjöfarten med minskad olycksrisk.

När det gäller tillsyn genom egenkontroll och dokumentationskontroll som förslagen ger möjlighet till, uppstår kostnader för administrativ tid för att komma in i och upprätthålla det nya systemet. Det rör uteslutande redarens egen tid och handlar delvis om initiala kostnader och delvis om löpande kostnader. För den första femårsperioden har Transportstyrelsen bedömt att kostnaden kan uppgå till totalt cirka 119 miljoner kronor.

Förändringar av tillsynen kommer också att få genomslag i de avgifter Transportstyrelsen tar ut. Transportstyrelsens uppskattning är att avgiftsuttaget totalt under en femårsperiod minskar med cirka 28 miljoner kronor.

Effekten kan beskrivas så att de nationella fartygen generellt får en betydande minskning av kostnaderna för konstruktion, utrustning och tillsyn. Vissa av de icke certifikatspliktiga fartygen får dock en ökad administrativ kostnad eftersom de kommer att omfattas av tillsynssystemet. Förslagen kommer samtidigt att öka förutsättningarna för en marknad på lika villkor, dels genom moderna, funktionsbaserade, tekniska krav och dels genom ett tillsynssystem som bättre än idag fångar upp avvikelser från kraven. I tillsynssystemet ligger också det it-stöd som ska tas fram skapar möjligheter att sprida säkerhetsrelaterad information som baseras på erfarenheter från olyckor, tillbud och tillsyn.

#### 7.1.2 Överlåtelse av uppgiften om utfärdande och förnyelse av certifikat

De ekonomiska konsekvenserna för svenska rederier vid en delegering är svåra att bedöma i dagsläget. I stället för Transportstyrelsens tillsynsavgifter kommer rederierna att betala för de tjänster som de privata tillsynsutövarna utför enligt avtal. Storleken på dessa kostnader kommer sålunda att baseras på affärsmässiga överenskommelser mellan rederierna och de privata tillsynsleverantörerna. Om tillsynskostnaderna för svenska rederier blir lägre, och i så fall hur mycket, beror därför på de överenskommelser som rederierna ingår med de aktörer som ska utföra tillsynen. Kostnaderna för tillsynen kommer därmed att vara resultatet av individuella förhandlingar mellan rederierna och de valda tillsynsleverantörerna.

Det förefaller rimligt att anta att privata utförare i vissa fall kan ha förutsättningar att leverera tillsyn till en lägre avgift än Transportstyrelsen till följd av lägre organisatoriska kostnader i verksamheten. De avgifter som tas ut av dessa aktörer är dock delvis beroende av vilken konstruktion som Transportstyrelsen kommer att tillämpa för att kontrollera de leverantörer som agerar på myndighetens uppdrag.

De privata aktörerna kan i vissa fall också antas ha en mer utbredd lokal representation än Transportstyrelsen, vilket torde kunna leda till minskade tillsynskostnader för en del svenska rederier till följd av ökad tillgänglighet och flexibilitet, lägre resekostnader i samband med tillsyn samt färre störningar i den operativa driften av fartygen.

Transportstyrelsen gör således bedömningen att en större flexibilitet och tillgänglighet med avseende på tillsynen har goda möjligheter att medföra kostnadseffektiviseringar av rederiernas verksamhet och därmed även skapa förbättrade konkurrensförutsättningar för många mindre företag som är verksamma inom den svenska sjöfartsnäringen. Det ska dock i detta sammanhang även framhållas att redare med en ogynnsam geografisk placering erhåller en viss subventionering när tillsynen utövas av Transportstyrelsen eftersom årsavgiften för tillsynen är baserad på ett genomsnitt av tidsåtgången för fartygstypen oavsett var fartyget eller rederiet har sin geografiska placering inom landet. Delegering av Transportstyrelsens tillsynsverksamhet innebär att rederierna ges större möjligheter att välja tillsynsutövare. Det torde i första hand vara kostnadsaspekten för den enskilde redaren som kommer att vara av avgörande betydelse för valet av tillsynsleverantör.

Genom möjligheten att överlåta tillsynsverksamhet till andra privata aktörer än erkända organisationer finns emellertid skäl att anta att många av dessa aktörer av marknadsmässiga skäl ändå kommer att vara etablerade företrädesvis i anslutning till de större tätorterna. Detta kan innebära konkurrensnackdelar för de redare som har sin verksamhetsort belägen utanför storstadsregionerna genom de kostnader för resor och logi som tillsynsutövaren tar ut i samband med tillsynen. Dock skulle en sådan utveckling i viss mån kunna motverkas då Transportstyrelsen har möjlighet att beakta dessa omständigheter i samband med överlåtelse av tillsynsuppgifter.

Det kan vidare antas att en utökad delegering skulle kunna leda till nyetableringar på marknaden som kan bidra till att främja den geografiska tillgängligheten. Även den tidsmässiga tillgängligheten kan påverkas i positiv riktning genom besiktningstider som erbjuder större flexibilitet och behovsanpassning. Tillsynskostnaderna vid en sådan utökad service kan antas bli högre, men torde vägas upp av en högre betalningsvilja för dessa tjänster.

För ett lastfartyg inom det nationella segmentet bedömer Transportstyrelsen att kostnaderna för den periodiska tillsyn som myndigheten idag utför i genomsnitt kommer att minska med cirka 13 000 kronor per år och under en femårsperiod med cirka 65 000 kronor. För ett passagerarfartyg inom samma segment bedöms motsvarande genomsnittliga kostnad minska med cirka 18 000 kronor per år och under en femårsperiod med cirka 90 000 kronor.

### 7.1.3 Utfärdande av certifikat trots vissa brister

Som Skärgårdsredarna påtalar i sitt remissvar används i viss utsträckning redan idag en ordning som i praktiken anknyter till förslaget. Problemet är – som också påtalas – att det görs utan en bakomliggande reglering. Konsekvensen av förslaget är därför, inom ramen för vad som är motiverat från sjösäkerhetssynpunkt, att tillämpningen styrs upp och förankras i ett övergripande regelverk. Därmed ökar förutsebarheten och rättssäkerheten.

### 7.1.4 Övergång från brutto till längdmått

Förslaget innebär att volymmåttet 20 ersätts av ett längdmått om 15 meter vad gäller krav på fartcertifikat för fartyg i yrkesmässig verksamhet som inte är passagerarfartyg. Förändringen medför att 138 fartyg som inte tidigare behövt ha fartcertifikat, storleksmässigt kommer att omfattas av certifikatsplikt utifrån det längdmått som införs. Av dessa skulle 106 fartyg även behöva ha fribordscertifikat. Samtidigt kommer 146 fartyg att undantas från motsvarande certifikatsplikt.

När det gäller krav på fartcertifikat för fritidsfartyg ersätts volymmåttet 100 av längdmåttet 24 meter. Förändringen medför att 71 fritidsfartyg utifrån sin längd kommer att omfattas av krav på fartcertifikat som inte tidigare förelegat. I enlighet med förslaget till övergångsbestämmelser i avsnitt 5 kommer de fartyg som genom övergången till längdmått skulle omfattas av en certifikatsplikt att undantas. De berörda redarna åläggs därmed inte någon tillkommande kostnad för förstagångsbesiktning och utfärdande av certifikat som annars hade varit fallet.

Däremot, och oberoende av certifikatsfrågan, borde de fartyg som i dag inte är föremål för periodisk tillsyn, underkastas sådan återkommande tillsyn med femåriga intervall. Den periodiska tillsynen kommer dock med förslaget om dokumentationskontroll i normalfallet inte att utgöras av tekniska besiktningar av fartygen. I stället genomförs tillsynen huvudsakligen genom att Transportstyrelsen kontrollerar den dokumentation som ska visa utfallet av redarnas egenkontroll av fartygen. För de berörda redarna bedöms den periodiska tillsynen därmed medföra en tillkommande genomsnittlig kostnad av cirka 6 500 kronor per fartyg och år.

Det är vidare avsevärt lättare att i praktiken mäta skrovlängden hos ett fartyg än att beräkna och fastställa dess bruttodräktighet. Detta kan på sikt innebära en betydande förenkling av förfarandet vid skeppsmätningar av fartyg. För det fall skeppsmätningar av fartyg endast skulle innefatta mätning och fastställande av skrovlängd, bedöms kostnadsbesparingen för redarkollektivet uppgå till minst 120 000 kronor i genomsnitt per år.

Genom övergången till längdmått kan förutses en bättre harmonisering med internationella rättsakter eftersom dessa i allt väsentligt redan har längdmått.

### **7.1.5 Slopapad tillsynsbok**

Den årliga administrativa lättningen med ett slopat krav är marginell och kan beräknas till drygt 30 000 kronor totalt. Till detta kommer också att den avgift på 2 800 kronor som Transportstyrelsen tar ut för att utfärda en ny tillsynsbok, utgår. Årligen tar myndigheten ut omkring 20 000 kronor för sådana ärenden.

## **7.2 Konsekvenser för statliga myndigheter**

### **7.2.1 Transportstyrelsen**

Tillsyn genom dokumentationskontroll i förening med delegering av utfärdande av certifikat, innebär en omfördelning av myndighetens resurser för tillsyn. I huvudsak kan man säga att resurser flyttas från tillsynen av certifikatspliktiga fartyg till tillsynen av övriga fartyg. En utökad delegering kommer också i sig att innebära en viss ökning av den tillsyn som redan idag finns i fråga om den delegerade tillsynsverksamheten. Möjligheten att utfärda certifikat trots vissa brister kan i viss mån vara resursbesparande för myndigheten. Hanteringen blir mer förutsägbara, behovet av undantag i enskilda fall minskar och behovet av förnyade besiktningar torde minska. Slopandet av tillsynsboken ger en viss marginell effekt genom att myndighetens administrativa kostnader minskar med omkring 65 000 kronor per år. Den sammantagna ekonomiska effekten av förändringarna inom tillsynsverksamheten torde bli marginell och påverkar inte Transportstyrelsens budgetram.

Genom förslaget till övergångsbestämmelse i fråga om övergången från bruttodräktighet som mått på ett fartygs storlek till längdmått, uppstår inga nya certifikatspliktiga fartyg. Därmed kommer Transportstyrelsen inte att behöva utföra några förstagångsbesiktningar av de omkring 200 fartyg som är berörda. Inte heller i övrigt medför förändringen några ekonomiska eller resursmässiga konsekvenser för myndigheten.

Övriga förslag har inga konsekvenser av betydelse för Transportstyrelsen.

### **7.2.2 Domstolarna**

Som *Domstolsverket* konstaterar i sitt remissvar kan förslaget om en utvidgad möjlighet för Transportstyrelsen att meddela förbud mot resa, innebära något fler mål hos de allmänna förvaltningsdomstolarna. Det torde dock röra sig om endast en marginell påverkan på måltillströmmingen.

### **7.2.3 Övriga konsekvenser**

Tillsynen kommer att breddas till att omfatta även de fartyg som inte är certifikatspliktiga. Det främjar en sund konkurrenssituation och minskar risken för olyckor.

## 8 Författningskommentar

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

#### **2 kap.**

##### **3 §**

*Andra stycket* är nytt och innebär en möjlighet att utfärda ett fartcertifikat eller ett nationellt passagerarfartygscertifikat trots att fartyget inte fullt ut uppfyller alla föreskrivna krav. Med nationellt passagerarfartygscertifikat avses inte de internationella passagerarfartygscertifikaten som utfärdas enligt SOLAS-konventionen eller EU-direktivet 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. När det gäller fartcertifikaten är dessa i sig nationella och behöver inte särskiljas från någon internationell konvention eller EU-rättsakt. Avgörande för möjligheten att trots vissa brister utfärda certifikat är att bristerna inte påverkar fartygets sjövärdighet. Men det krävs också att antalet brister är få och att varje brist är av enkel karaktär. Sådana brister kan exempelvis avse fartygets konstruktion, såsom en mindre skada på skrovet, eller en teknisk anordning som trots avsaknad av översyn fungerar utan problem. Det kan också handla om administrativa brister kopplade till krav på dokumentation eller organisationsrutiner. Om certifikat utfärdas ska fartygets ägare eller redare föreläggas att avhjälpa bristerna.

*Tredje stycket* motsvarar nuvarande andra stycket och har ändrats redaktionellt.

*Fjärde stycket* motsvarar nuvarande tredje stycket med den justeringen i första punkten att ”förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav” ersätts av att förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav. Det speglar bättre den faktiska tillämpningen, särskilt genom möjligheten att utfärda certifikat enligt andra stycket.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.8.

#### **3 kap.**

##### **1 §**

*Första stycket* i paragrafen har ändrats så att kravet på fartcertifikat för fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20, respektive minst 100 för fritidsfartyg, ersätts med längdmåttet minst 15 meter respektive överstiger 24 meter. Med skrov avses den fasta fartygsstrukturen inklusive däck, vanligen benämnt *Length overall (LOA)*, och avser hela längden av ett fartyg, mätt från den främsta delen av fören till bakersta delen av aktern.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.7.

##### **4 §**

Paragrafen har ändrats så kravet på att fribord ska fastställas för fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20, ersätts med längdmåttet minst 15 meter.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.7.



## **5 kap.**

### **4 §**

I *första stycket* anges de olika tillsynsförrättningarna och dessa har kompletterats med dokumentationskontroller. En sådan kontroll skiljer sig från den nuvarande tillsynen genom att den inte omfattar någon fysisk kontroll av fartyget. Istället ska tillsynsmyndigheten kontrollera de handlingar som ska finnas för fartyget. Den närmare innebörden regleras i den föreslagna 5 kap. 4 a §. I *andra stycket* har en följdändring gjorts med tillägg av dokumentationskontroll.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.1.

### **4 a §**

Paragrafen är ny och innehåller en närmare beskrivning av den nya tillsynsförrättningen dokumentationskontroll. En grundläggande förutsättning för en sådan tillsyn är att fartygets ägare eller redare själv har ansvar för att regelbundet kontrollera att fartyget uppfyller gällande krav, så kallad egenkontroll. En dokumentationskontroll ska därför göras av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll. Det kravet ska enligt förslaget till bemyndigande i 7 kap. 6 § föreskrivas av regeringen eller den myndigheten som regeringen bestämmer. Se kommentaren till den paragrafen.

Tillsynen ska utföras genom att tillsynsmyndigheten kontrollerar att det för fartyget finns föreskrivna handlingar med avseende på de krav som följer av skyldigheten till egenkontroll. Genom att fartygets ägare eller redare ska dokumentera sin egenkontroll kan tillsynsmyndigheten på handlingarna pröva om fartyget uppfyller föreskrivna krav. Vilka handlingar som ska finnas för fartyget kommer att föreskrivas på myndighetsnivå. Det som i första hand avses är en typ av självdeklaration av utförd egenkontroll.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.1.

### **30 §**

*Första stycket* i paragrafen har ändrats så att kravet på tillsynsbok slopas. I *andra stycket* har tillsynsboken ändrats till "de handlingar som anges i första stycket". Det syftar således på samtliga handlingar som enligt första stycket ska finnas ombord och hållas tillgängliga vid tillsynsförrättningar. Det är författningsmässigt en utvidgning i förhållande till nuvarande lydelse, eftersom den endast omfattar tillsynsboken, men i sak är det ingen skillnad.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.

### **31 §**

Genom att kravet på tillsynsbok slopas innebär ändringen i paragrafen att tillsynsmyndigheten alltid ska lämna skyddsombud kopior av de skriftliga meddelanden i skyddsfrågor som gäller fartyget. I sak är det ingen skillnad eftersom tillsynsboken i praktiken redan spelat ut sin roll.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.

## 6 kap.

### 2 §

*Första stycket 1* har ändrats genom tillägget ”någon annan handling” än certifikat som ska finnas ombord på fartyget. Vilka handlingar som ska finnas avgörs av föreskrifter som meddelas med stöd av 7 kap. 3 § i lagen. Tillägget avser de handlingar som behövs för dokumentationskontrollen enligt 5 kap. 4 a §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.

### 3 §

Den nuvarande lydelsen av *första punkten* kan förstås så att alla rederi ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och att nyttjandeförbud för fartyg ska beslutas om ett sådant dokument saknas. I vilka fall ett rederi ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation regleras dock i 3 kap. 9 § och i 1 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen. I praktiken har förutsättningarna för nyttjandeförbud enligt första punkten i paragrafen utgått från att det finns ett krav på dokumentation. Ändringen i den punkten klargör att bestämmelsen är direkt kopplad till ett sådant krav.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.9.

## 7 kap.

### 6 §

I *punkt 1* har ”tillsynsböcker” utgått som en följd av att kravet på tillsynsbok slopas.

*Punkten 4 a* motsvarar nuvarande a och den del av b som gäller fartyg. Tillägget i a är ett förtydligande för bättre överensstämmelse med 5 kap. 1 §. Detsamma gäller den nya c som inte tidigare haft någon uttrycklig motsvarighet. Innehållet i d, e och f är detsamma som i nuvarande c, d och e.

*Punkten 4 g* är ny med bemyndigande att föreskriva om avgifter som har anknytning till överlåtelse av uppgiften i 7 kap. 11 b § att utfärda och förnya certifikat i vissa fall. De avgifter som kan föreskrivas om gäller både prövningen av en överlåtelsefråga som den efterföljande uppföljningen av den delegerade verksamheten.

I en ny *punkt 8* bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll över att fartyget uppfyller gällande krav, så kallad egenkontroll. I första hand handlar det om fartyg som inte omfattas av krav på certifikat men kan också omfatta certifikatspliktiga fartyg som enbart lyder under nationella regler. Den närmare beskrivningen av fartyg som endast omfattas av nationella regler finns i avsnitt 4.2.

Den statistiska hänvisningen till direktivet har utformats enligt de anvisningar som numera används vid författningsskrivning (jfr prop. 2002/03:109 s. 102).

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.1, 5.4 och 5.10.

## 9 §

Paragrafen har inledningsvis ändrats redaktionellt på så sätt att bemyndigandet att besluta om undantag i enskilda fall enligt punkterna 1 och 2 har utgått och tas i stället upp i ett nytt andra stycke.

Möjligheten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller besluta om undantag har utökats genom en ny *punkt 2 b* – och med redaktionell ändring av den nuvarande punkten 2 – till att avse skyldigheten enligt 5 kap. 30 § att ombord medföra, och hålla tillgängliga vid tillsynsförrättningar, certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget. Bemyndigandet gäller enbart handlingar som utfärdats för fartyget och således inte kravet att ombord medföra en kopia av rederiets dokument om säkerhetsorganisation.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.6.

## 11 §

Paragrafen har ändrats så att *tredje stycket* utgår som en följd av att regleringen innehållsmässigt har överförts till 7 kap. 11 b och 11 c §§. Den statiska hänvisningen till direktivet har utformats enligt de anvisningar som numera används vid författningsskrivning (jfr prop. 2002/03:109 s. 102).

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2.

## 11 b §

Paragrafen är ny.

Enligt *första stycket* får uppgiften att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart överlåtas till en eller flera fysiska eller juridiska personer. Avsikten är att privata organ som uppfyller kraven på erforderliga kunskaper inom det aktuella området ska kunna ges möjlighet att utföra uppgifterna. En överlåtelse åt någon annan än en erkänd organisation att utföra uppgiften får dock inte komma i konflikt med de bestämmelser om utfärdande av certifikat som finns i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige eller i bindande EU-rättsakter. Med detta avses t.ex. den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (SOLAS), den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg och rådets direktiv 97/70/EG av den 11 december 1997 om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver. De krav som ett privat organ ska uppfylla följer av föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet i *andra stycket*. Av *tredje stycket* följer att ett beslut om överlåtelse av uppgifterna i fråga får förenas med villkor. Härmed avses sådana villkor som i enskilda fall anses relevanta för att ett privat organ ska få utföra uppgifterna. Exempel på sådana villkor kan vara krav på viss utbildning hos de tjänstemän som ska utföra tillsynen och krav på hanteringen av dokument samt frågor om ansvar vid fel eller försummelse i samband med utförandet av uppgifterna. Bestämmelsen kompletterar normgivningsbemyndigandet i *andra stycket*.

Regleringen i första stycket omhändertar, tillsammans med 7 kap. 11 c §, innehållsmässigt det tredje stycket i 7 kap. 11 § som har utgått. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2.

### **11 c §**

Paragrafen är ny och motsvarar innehållsmässigt vad som sägs i fråga om giltighet av certifikat i det tredje stycket i 7 kap. 11 § som har utgått.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2.

### **8 kap.**

#### **3 §**

*Punkten 10* har ändrats redaktionellt och i *punkten 11* har tillsynsbok utgått som en följd av att kravet på tillsynsbok slopas. Jfr avsnitt 5.4.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

De fartyg som vid ikraftträdandet har en bruttodräktighet som är mindre än den hittillsvarande gränsen för fartcertifikat respektive fastställande av minsta tillåtna fribord, men som skulle bli certifikatspliktiga enligt de nya längdmåtten, ska även fortsättningsvis tillämpa bestämmelserna i deras äldre lydelse. Det betyder att inget fartyg blir certifikatspliktigt som en följd av övergången från bruttodräktighet till längdmått. Om fartyget därefter byggs om och ändras storleksmässigt, ska certifikatsfrågan avgöras av bestämmelserna i deras äldre lydelse, dvs. av bruttodräktigheten.

Övergångsbestämmelsen gäller inte sådana fartyg som varken är eller skulle bli certifikatspliktiga genom övergången till längdmått. Om ett sådant fartyg ändras storleksmässigt ska frågan om certifikat avgöras enligt den nya lydelsen i respektive bestämmelse.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.

# Sammanfattning av Transportstyrelsens framställan om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

## Bakgrund

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) innehåller bestämmelser av övergripande karaktär i fråga om säkerheten till sjöss. Det handlar om krav på fartyg och deras bemanning, om arbetsmiljön på fartyg och om tillsyn. Lagen innehåller också bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg och om möjligheten att i viss utsträckning uppdra till organisationer att utfärda och förnya certifikat. Den kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och föreskrifter på myndighetsnivå. Det är i huvudsak Transportstyrelsen som har bemyndigande att meddela föreskrifter, bland annat om hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand samt om tillsynsförrättningar.

De nationella reglerna för svenska fartyg är i vissa delar ålderdomliga, ofullständiga och i behov av modernisering. För de storleksmässigt minsta nationella fartyg som används till handelssjöfart, och som inte omfattas av krav på certifikat, finns ett påtagligt behov av en sammanhållen och konsoliderad reglering som på ett tydligt och överskådligt sätt anger de krav som är nödvändiga för att upprätthålla såväl en godtagbar sjösäkerhet som sunda konkurrensvillkor för den svenska sjöfartsnäringsen. Transportstyrelsen avser därför att införa ett heltäckande nationellt regelverk med en tydlig struktur som förenklar tillämpningen och som gäller för svenska handelsfartyg i den utsträckning som dessa fartyg inte omfattas av internationella regler, samt för fritidsfartyg med en längd över 24 meter. Regelverket föreslås i huvudsak bygga på funktionsbaserade krav, vilket även skapar en ökad flexibilitet för berörda fartyg och rederier. Vid sidan av en moderniserad nationell reglering, finns även behov av ett tillsynssystem som är anpassat till de handelsfartyg som kommer att omfattas av de nya reglerna. Med hänsyn till att det är redarna som bär ansvaret för att fartyg uppfyller gällande krav, samt även till det stora antal fartyg som kommer att omfattas av reglerna och de betydande kostnader för redaren som periodiska besiktningar av myndigheten skulle medföra, är det nödvändigt att tillsynssystemet i stor utsträckning utgår från redaransvar och egenkontroll.

## Förslagen

### Ett förändrat tillsynssystem

Transportstyrelsen föreslår att dokumentationskontroll införs som ytterligare en tillsynsförrättning i fartygssäkerhetslagen. Genom dokumentationskontroll prövas om ett fartyg motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget. Förrättningen utgör därmed en nödvändig förutsättning för ett tillsynssystem baserat på egenkontroll genom att den dokumentation som redare är ansvarig för att upprätta blir föremål för myndighetskontroll.

En effektiv och ändamålsenlig egenkontroll förutsätter även en utvidgning av Transportstyrelsens befintliga befogenheter att meddela förbud mot fartygs resa, samt av den straffrättsliga ansvarsbestämmelse som avser oriktiga uppgifter som lämnas uppsåtligt för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat. Den dokumentation som upprättas vid egenkontroll och som syftar till att verifiera ett fartygs sjövärdighet, bör följaktligen omfattas av fartygssäkerhetslagens reglering i dessa avseenden.

Vidare föreslås att kravet på tillsynsbok avskaffas, och därmed också den vidhängande regleringen av hanteringen av tillsynsböcker. Tillsynsboken utgör idag en omotiverad administrativ börda för såväl myndigheten som för redarna då certifikat och andra handlingar kan hållas tillgängliga ändå. Dessutom är tillsynsboken redan idag delvis obsolet då en stor del av innehållet har överförts till myndighetens digitala tillsynssystem eller framgår av utfärdade certifikat.

Transportstyrelsens möjligheter att överlåta tillsynsuppgifter till andra aktörer än erkända organisationer föreslås utökas med avseende på det nationella tonnaget. Därigenom möjliggörs förbättrade näringspolitiska förutsättningar och konkurrensvillkor för svenska rederier genom att tillsynen i större utsträckning kan präglas av flexibilitet och tillgänglighet. Det föreslås att handläggningen av ärenden om överlämnande av tillsynsuppgifter, och uppföljningen av sådan beslut, finansieras med avgifter.

### **Övriga förslag**

Utöver förslag som är knutna till ett förändrat tillsynssystem lämnar Transportstyrelsen några ytterligare förslag till ändringar i lagen.

Det föreslås att en formell möjlighet införs för Transportstyrelsen att kunna utfärda certifikat trots att ett fartyg vid en besiktning har befunnits vara behäftat med brister. Brister som uppmärksammas vid en besiktning kan ofta vara av sådant slag att de inte kan anses påverka sjövärdigheten på ett sådant sätt att en certifiering av fartyget därmed bör underlåtas.

Det är av vikt att det nationella regelverket i så stor utsträckning som möjligt tillhandahåller tydliga avgränsningar mot internationella regler som är tillämpliga för svenska fartyg. Bland annat därför föreslår Transportstyrelsen att nationella certifikatsgränser med utgångspunkt i fartygens längdmått ersätter befintliga certifikatsgränser relaterade till bruttodräktighet. För andra handelsfartyg än passagerarfartyg ersätts volymmåttet 20 av ett längdmått om 15 meter vad gäller krav på fartcertifikat, och för fritidsfartyg görs motsvarande ändring från volymmåttet 100 till längdmåttet 24 meter. Längdmåttet 15 meter ersätter volymmåttet 20 även när det gäller fribordskrav för vissa handelsfartyg. Genom att frågå bruttodräktighet som mått förenklas även lagstiftningen. I förlängningen bör detta också medföra att kraven på skeppsmätning kan tas bort eller förenklas för de mindre fartygen.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)  
*dels* att 5 kap. 29 § samt rubriken närmast före 5 kap. 29 § ska upphöra  
att gälla,

*dels* att nuvarande 5 kap. 16 a § ska betecknas 5 kap. 16 b §,

*dels* att 2 kap. 3 §, 3 kap. 1 och 4 §§, 5 kap. 4, 30 och 31 §§, 6 kap. 2  
och 3 §§, 7 kap. 6, 9 och 11 §§, 8 kap. 2 och 3 §§ samt rubriken närmast  
före 5 kap. 30 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 5 kap. 16 a § och  
7 kap. 11 b §, samt närmast före 5 kap. 16 a § en ny rubrik av följande  
lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 2 kap.

### 3 §

Ett fartyg *skall* ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat *skall* visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. Certifikatet får innehålla särskilda villkor.

Ett fartyg *ska* ha de certifikat som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat *ska* visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. *Brister som till antal och omfattning är så begränsade att de inte påverkar fartygets sjövärdighet, ska dock inte utgöra hinder för att utfärda ett certifikat.* Certifikatet får innehålla särskilda villkor.

Certifikat utfärdas av Transportstyrelsen, om regeringen inte föreskriver något annat.

Transportstyrelsen *skall* förklara ett certifikat ogiltigt om

1. förhållandena inte *längre* motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits, eller

2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Transportstyrelsen *ska* förklara ett certifikat ogiltigt om

1. förhållandena inte motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits, eller

2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

## 3 kap.

### 1 §

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

Ett svenskt fartyg som har *ett skrov med en största längd av minst 15 meter* eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha

*bruttodräktigheten är minst 100.* fartcertifikat endast om *den största längden hos skrovet överstiger 24 meter.*

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

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

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

#### 4 §

För ett fartyg som har *en bruttodräktighet* av minst 20 och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *skall* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

För ett fartyg som har *ett skrov med en största längd* av minst 15 meter och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *ska* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

### 5 kap.

#### 4 §

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

Besiktningar och rederikontroller görs enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. Värdestatskontroller görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11-15 §§.

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

Besiktningar, rederikontroller och *dokumentationskontroller* görs enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning, rederikontroll eller *dokumentationskontroll* göras även utom planen. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. Värdestatskontroller görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11-15 §§.

#### **Dokumentationskontroll**

##### 16 a §

*Vid en dokumentationskontroll ska tillsynsmyndigheten pröva om ett fartyg motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar*



*som ska finnas för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

### **Dokumentation**

#### 30 §

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

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

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

Ingen får förvägras att ta del av *den dokumentation som anges i första stycket*, om han eller hon behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

#### 31 §

Vid tillsyn enligt denna lag *skall* tillsynsmyndigheten lämna skyddsombud kopior av de skriftliga meddelanden i skyddsfrågor som gäller fartyget, *om inte meddelandets innehåll framgår av fartygets tillsynsbok.*

Vid tillsyn enligt denna lag *ska* tillsynsmyndigheten lämna skyddsombud kopior av de skriftliga meddelanden i skyddsfrågor som gäller fartyget.

## **6 kap.**

### 2 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget ombord saknar ett certifikat som det *skall* ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §. Om det saknade certifikatet är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2 gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

Ett fartygs resa får förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget ombord saknar ett certifikat *eller annan handling* som det *ska* ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §. Om det saknade certifikatet är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2 gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

## 3 §

Ett fartygs resa *skall* förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation,

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

3. om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje styckena inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det skall vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Ett förbud enligt första stycket 1–3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Om bristen enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen skall vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

## 7 kap.

## 6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar *och tillsynsböcker,*

1. tillsynsförrättningar,

*1 a. villkor för överlåtelser enligt 7 kap. 11 b §.*

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,

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

4. avgifter till staten för  
a) tillsyn av fartyg,

4. avgifter till staten för  
a) tillsyn av fartyg *och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,*

b) tillsyn av rederiers *och fartygs* säkerhetsorganisation,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

*c) tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena*

c) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

d) provning och granskning av material och utrustning till fartyg, samt

e) granskning av ritningar till fartyg,

ombord,

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, samt

g) överlåtelse och ärendehandläggning som följer av 11 b §.

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

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

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

## 9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra meningen, och

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller besluta om undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller besluta om undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar, och

3. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller besluta om undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 30 § att ombord på fartyget medföra certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

## 11 §

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder

för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

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

#### *11 b §*

*Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får överlåta åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.*

*Med undantag av certifikat som endast avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, gäller första stycket inte fartyg som omfattas av*

*1. de internationella konventionerna enligt direktiv 2009/15/EG,*

*2. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, eller*

*3. rådets direktiv 97/70/EG av den 11 december 1997 om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, och utfärdandet avser certifikat efter en förstagångsbesiktning.*

*Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat som avses i första stycket ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.*

**8 kap.****2 §**

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument *eller certifikat* förlängd,

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat *eller annan handling* som utfärdas enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument, *certifikat eller en sådan handling* förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som ska ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

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

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

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

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

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

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots när han eller hon är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift, och

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap.

## 3 §

Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid med en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §,

3. befälhavare och teknisk chef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han eller hon enligt 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

4. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 2 kap. 6 § tredje stycket,

5. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom eller henne för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, teknisk chef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i säkerhetsbesättningsbeslut eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han eller hon har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller annan liknande händelse,

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 7 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 4 kap. 6 §,

10. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller *dokument om godkänd säkerhetsorganisation, tillsynsbok och certifikat eller annan handling* enligt 5 kap. 30 §,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller *dokumentation* enligt 5 kap. 30 §,

12. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 5 kap. 20 § andra stycket, 21 § andra stycket eller 24 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndig-

heten, och

Bilaga 2

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en anmälnings- eller uppgiftsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

2. Vad som sägs i 3 kap. 1 § första stycket gäller inte fartyg som vid ikraftträdandet inte omfattas av krav på fartcertifikat enligt äldre bestämmelse.

3. Vad som sägs i 3 kap. 4 § gäller inte fartyg som vid ikraftträdandet inte omfattas av krav på fastställande av minsta tillåtna fribord enligt äldre bestämmelse.

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Stockholms tingsrätt, Förvaltningsrätten i Linköping, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket, Sjöfartsverket, Konkurrensverket, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Näringslivets Regelnämnd, Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna, Sveriges Fiskares Riksförbund, Föreningen Sveriges Varv, Sjöbefälsföreningen och Service- och kommunikationsfacket (Seko).

Svar har också inkommit från Ressel Rederi AB.

Följande remissinstanser har inte svarat: Sweboat, Sveriges fisketurismföretagare, Skärgårdarnas Riksförbund och Sjöfartens Arbetsgivarförbund (SARF).