

Promemoria

Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet på passagerarfartyg

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till hur följande direktiv ska genomföras i lag och förordning:

– Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2108 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

– Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och

– Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

I promemorian föreslås också att Transportstyrelsen ska få ett ökat ansvar för tillsyn av statliga fartyg.

Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 19 december 2019 när det gäller de författningar som genomför direktiven, och den 1 januari 2019 när det gäller förslaget om ändring av tillsyn över statliga fartyg.

Innehållsförteckning

1	Författningstext	4
1.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	4
1.2	Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).....	12
1.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket	22
2	EU:s reviderade passagerarfartygsdirektiv	24
2.1.1	EU:s reglering av passagerarfartygstrafiken.....	24
2.1.2	Revidering av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg	24
2.1.3	Revidering av direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater.....	25
2.1.4	Ett nytt direktiv om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.....	26
3	Genomförande av direktiven på lag- och förordningsnivå.....	27
3.1	Det ändrade direktivet om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg	27
3.1.1	Direktivet kan i huvudsak genomföras i myndighetsföreskrifter	27
3.1.2	Ändrade bestämmelser om fartområden	27
3.2	Det ändrade direktivet om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg	28
3.3	Direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektions-system för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.....	30
3.3.1	Upphävande av särskilda bestämmelser om värdstatskontroll och införande av ett allmänt bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsyn	30
3.3.2	Transportstyrelsen ska för Sveriges räkning fullgöra uppgifter som rör den nya inspektions-databasen	31
3.3.3	Tillsynsmyndighetens uppgifter, rättigheter och skyldigheter vid inspektion.....	32
3.3.4	Ökade skyldigheter att meddela reseförbud för fartyg	33
4	Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över alla statliga fartyg som ska ha passagerarfartygscertifikat eller fartcertifikat	34

5	Ikraftträdande	35
6	Konsekvenser	35
6.1	Förslagen som avser genomförande av EU-direktiven.....	35
6.1.1	Allmänna konsekvenser.....	35
6.1.2	Kort om bakgrunden till revideringen av direktiven och om vad de nya reglerna innebär	35
6.1.3	Revidering av direktivet om säkerhetsbestäm-melser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg	36
6.1.4	Ett nytt direktiv om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik	37
6.1.5	Revidering av direktivet om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater	38
6.2	Förslaget om ändrad tillsyn över vissa statliga fartyg	39
7	Författningskommentar	39
7.1	Förslaget till ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	39
7.2	Förslaget till ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)	42
7.3	Förslaget till ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket	44

1 Författningstext

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

Häri genom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)² dels att 5 kap. 11–15 §§ och 6 kap. 6 och 8 §§ ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 3 §, 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 och 9 §§, 6 kap. 3, 7, 11 och 13 §§, 7 kap. 2 och 6 §§ och 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §³

Med passagerarfartyg avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och
6. barn som inte har fyllt ett år.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik med sådana fartyg avses detsamma som sägs i artikel 2 i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, senast ändrat

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

² Senaste lydelse av 6 kap. 6 § 2008:1378.

³ Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

4 kap.

12 §

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet skall avbrytas.

Om det behövs från skydssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2, 3 eller 6 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2 eller 3 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

För skada till följd av åtgärd som avses i första–tredje styckena är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

5 kap.

4 §⁴

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, *vårdstatskontroller* 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 tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. *Vårdstatskontroller 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 dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner 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 *enligt föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* eller när en tillsynsmyndighet *annars* finner att det är motiverat.

⁴ Senaste lydelse 2017:306.

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

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion.

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

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

6 kap.

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,

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

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

⁵ Senaste lydelse 2010:1360.

⁶ Senaste lydelse 2017:306.

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det ska 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 §.

Ett förbud enligt första stycket 1, 2 eller 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 ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

Om *en brist* enligt första stycket 3 eller 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. *Om en brist enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten* utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

7 §⁷

Ett beslut enligt 1–6 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1–5 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

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

11 §

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 § *eller om ett krav för reguljär trafik som avses i 6 § inte är uppfyllt*, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 §, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

13 §

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan

⁷ Senaste lydelse 2008:1378.

underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om *en* omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

Följs inte ett föreläggande som gäller användningen av ett fartyg som avses i 5 kap. 11 §, skall myndigheten besluta att fartyget inte får användas i reguljär trafik.

7 kap.

2 §⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 2 kap. 1 § ska anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande passagerarfartyg, 2. skyldighet att registrera *och föra över* uppgifter om ombordvarande passagerarfartyg, på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och

e. lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

6 §⁹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

⁸ Senaste lydelse 2010:1360.

⁹ Senaste lydelse 2017:306.

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,

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

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 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

1. tillsyn,
2. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,

3. 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 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,

4. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

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,

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.

5. 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,

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

7. 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, och

8. tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 §.

8 kap.

1 §

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

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

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

2. ett förbud mot tillträde till hamn enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §,

3. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

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

Denna lag träder i kraft den 21 december 2019.

1.2 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs¹⁰ i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

dels att 1 kap. 3 och 4 §§, 2 kap. 3 §, 6 kap. 1 c och 4–7 §§, 7 kap. 1 b § och 10 kap. 1 och 2 §§ och rubriken närmast före 6 kap. 4 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 2 kap. 3 b § och 6 kap. 1 d §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §¹¹

Följande fartområden *skall* finnas. Följande fartområden *ska* finnas.

Fartområde A:	<i>Annat</i> fartområde <i>än</i> <i>fartområde B, C, D eller E</i>	Fartområde A:	<i>Ett</i> fartområde <i>utanför områdena B, C, D och E.</i>
Fartområde B:	Ett fartområde som vid medelvattenstånd sträcker sig högst 20 nautiska mil från <i>en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.</i>	Fartområde B:	Ett fartområde <i>utanför områdena C, D och E och som vid medelvattenstånd sträcker sig högst 20 nautiska mil från strandlinjen.</i>
Fartområde C:	Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter	Fartområde C:	Ett fartområde <i>i förekommande fall utanför områdena D och E där sannolikheten</i>

¹⁰ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2108 av den 15 november 2017 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

¹¹ Senaste lydelse 2007:238.

är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får *varken* sträcka sig *längre än 15 nautiska mil från en skyddad plats eller* längre än 5 nautiska mil (*vid medelvattenstånd*) från *en* strandlinje *där nödställda kan ta sig i land.*

Fartområde
D:

Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får *varken* sträcka sig *längre än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller* längre än 3 nautiska mil (*vid medelvattenstånd*

för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får *vid medelvattenstånd inte* sträcka sig *längre än 5 nautiska mil från strandlinjen.*

Fartområde
D:

Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får *vid medelvattenstånd inte* sträcka sig *längre än 3 nautiska mil från strandlinjen.*

d) från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Fartområde E: Ett fartområde som omfattar hamnar, floder, kanaler, insjöar och de områden i skärgård som erbjuder sjölä från påverkan av vågor från öppna havet samt skärgårdar i Väner och Vättern. Området omfattar även skyddade fjärdar där den signifikanta våghöjden inte överstiger 0,5 meter under mer än 10 procent av en ettårsperiod. Under perioden den 1 juni till och med den 31 augusti ingår öppna passager i ett i övrigt skyddat skärgårdsområde. Passagens oskyddade sträcka får inte vara större än en distansminut och den signifikanta våghöjden får inte överstiga 0,5 meter under mer än 10 procent av den perioden.

4 §

På inrikes resor gäller bestämmelserna i 5 kap. 12 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) inom fartområdena A och B.

Transportstyrelsen ska utföra de uppgifter som avses i artikel 4.2 c och d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2108.

2 kap.

3 §¹²

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter enligt 7 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364) om skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter enligt 7 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364) om skyldighet att registrera och föra över uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

3 b §

Transportstyrelsen ska fullgöra uppgiften enligt artikel 9.3 a) i rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens

medlemsstater, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109, att till kommissionen anmäla undantag som har beviljats från skyldigheten att registrera uppgifter om ombordvarande.

6 kap.

1 c §¹³

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll samt ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 29 i direktivet. Transportstyrelsen ska också fullgöra de uppgifter som rör inspektionsdatabasen i direktivet.

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 6 b.1 och 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik inom gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Transportstyrelsen ska vidare utarbeta planer för att ta emot fartyg i behov av assistans enligt artikel 20 a i direktiv 2002/59/EG, senast ändrat genom direktiv 2009/17/EG och i övrigt fullgöra de uppgifter som anges i nämnda artikel. Utarbetandet av planerna ska ske efter överenskommelse med Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG. Transportstyrelsen ska också fullgöra de uppgifter som rör inspektionsdatabasen i direktivet.

1 d §¹⁴

Transportstyrelsen utövar tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av

¹³ Senaste lydelse 2010:1365.

¹⁴ Tidigare 6 kap. 1 d § upphävd genom 2015:410.

svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods och som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska ha ett passagerarfartygscertifikat eller ett fartcertifikat.

Tillsynsförrättningar

Tillsyn

4 §¹⁵

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar och om egenkontroll enligt 7 kap. 6 § 8 fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Vid inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska inspektionen innan fartyget sätts i reguljär trafik utföras av en inspektör. Med inspektör avses en anställd hos Transportstyrelsen som har till uppgift att utföra inspektioner enligt direktiv 2017/2110 och som uppfyller de minimikriterier som anges i bilaga XI till direktiv 2009/16.

5 §¹⁶

Olika tillsynsförrättningar som gäller samma fartyg ska om möjligt ske samtidigt. Förrättningarna bör samordnas med undersökningar som görs av en erkänd organisation.

Olika tillsynsförrättningar som gäller samma fartyg ska om möjligt ske samtidigt. Förrättningarna bör samordnas med undersökningar som görs av en erkänd organisation. Vid planering av inspektioner av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg ska Transportstyrelsen ta den hänsyn som krävs till fartygets drifts- och underhållsschema.

Om tillsynsmyndigheten har fått en förhandsanmälan från ett fartyg som kan bli föremål för en periodisk utökad inspektion enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, ska tillsynsmyndigheten meddela befälhavaren om en sådan inspektion inte kommer att äga rum.

Efter avslutad hamnstatskontroll ska tillsynsmyndigheten sammanställa

Efter avslutad hamnstatskontroll och efter inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett hög-

¹⁵ Senaste lydelse 2017:307.

¹⁶ Senaste lydelse 2010:1365.

inspektionsrapport och lämna en kopia av rapporten till fartygets befälhavare.

hastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska Transportstyrelsen sammanställa en inspektionsrapport och lämna en kopia av rapporten till fartygets befälhavare.

6 §¹⁷

På begäran av ett rederi *skall* Transportstyrelsen erbjuda den behöriga myndigheten *i en flaggstat, som inte är en värdstat*, att skicka företrädare till en *besikning av ett fartyg som avses i 5 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (2003:364)*.

På begäran av ett rederi *ska* Transportstyrelsen erbjuda den behöriga myndigheten att skicka en företrädare till en *inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg*.

Transportstyrelsen får tillåta att en hamnstatsinspektör från en EU-stat eller en representant från den EU-stat i vars register fartyget är registrerat följer med som observatör vid en sådan inspektion som avses i första stycket. En sådan observatör har rätt till tillträde till fartyget och de utrymmen som omfattas av tillsynen.

7 §¹⁸

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 7 kap. 6 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364) vid tillsyn över utländska fartyg.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillsyn enligt 7 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364) och om egenkontroll enligt 7 kap. 6 § 7 samma lag

7 kap.

1 b §¹⁹

Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om fartyget är upptaget i ett register som omfattas av den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och det under de senaste 36 månaderna har fattats beslut om minst tre förbud för fartygets resa *eller mot användning*

Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om fartyget är upptaget i ett register som omfattas av den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och det under de senaste 36 månaderna har fattats beslut om minst tre förbud för fartygets resa. Samma sak gäller

¹⁷ Senaste lydelse 2008:1144.

¹⁸ Senaste lydelse 2008:1144.

¹⁹ Senaste lydelse 2010:1365.

i reguljär trafik enligt 6 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Samma sak gäller om fartyget är upptaget i ett register som omfattas av den grå lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och minst tre sådana förbud har fattats under de senaste 24 månaderna.

om fartyget är upptaget i ett register som omfattas av den grå lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och minst tre sådana förbud har fattats under de senaste 24 månaderna.

Förbudet mot tillträde enligt första stycket gäller från och med den tidpunkt då fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det hölls kvar för tredje gången och där tillträdesförbudet utfärdades.

Transportstyrelsen ska också förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om fartyget har vägrats tillträde till hamn vid två tillfällen tidigare och det därefter fattas beslut om förbud för fartygets resa enligt 6 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen.

10 kap.

1 §²⁰

Ett beslut som enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska underställas Transportstyrelsen, ska prövas av behörig befattningshavare hos styrelsen.

Ett beslut enligt 6 kap. 1, 2, 3, 5 eller 6 § fartygssäkerhetslagen eller enligt 7 kap. 1 eller 2 § denna förordning som har meddelats av en annan befattningshavare än som sägs i första stycket ska genast underställas denne.

Ett beslut enligt 6 kap. 1, 2, 3 eller 5 § fartygssäkerhetslagen eller enligt 7 kap. 1 eller 2 § denna förordning som har meddelats av en annan befattningshavare än som sägs i första stycket ska genast underställas denne.

2 §²¹

Transportstyrelsen ska underrätta

1. befälhavaren, fartygets redare eller ägare samt den behöriga myndigheten i flaggstaten om beslut enligt 6 kap. 1–3, 6, 11 eller 13 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364),

1. befälhavaren, fartygets redare eller ägare samt den behöriga myndigheten i flaggstaten om beslut enligt 6 kap. 1–3, 11 eller 13 § fartygssäkerhetslagen (2003:364),

2. befälhavaren, fartygets redare eller ägare, den behöriga myndigheten i flaggstaten, berörda svenska myndigheter samt berörda svenska hamnar om beslut enligt 6 kap. 1, 2 eller 3 § fartygssäkerhetslagen och förbud enligt 7 kap. 1, 1 a, 1 b eller 2 §, och om när ett sådant förbud har upphört att gälla,

3. de behöriga myndigheterna i övriga stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om

²⁰ Senaste lydelse 2008:1144.

²¹ Senaste lydelse 2018:752 (träder i kraft 7 oktober 2018).

a) ett fartyg har tillåtits att gå till ett svenskt reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet, eller

b) ett förbud mot ett fartygs resa har hävts för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen,

4. den behöriga myndigheten i en flaggstat och i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet vars hamn omfattas av ett fartygs reguljära trafik, berörda svenska myndigheter samt Europeiska kommissionen om resultatet av förrättningar enligt 5 kap. 12 och 13 §§ fartygssäkerhetslagen och om beslut enligt 6 kap. 1–3, 6, 11 eller 13 § samma lag meddelade med anledning av förrättningarna,

5. Europeiska kommissionen om det råder bestående oenighet mellan behöriga myndigheter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om huruvida ett fartyg uppfyller kraven avseende inledande kontroller enligt 5 kap. 12 § fartygssäkerhetslagen,

6. den behöriga myndigheten i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som bär antingen flaggstatens ansvar eller ansvar liknande värdstatens för ett sådant fartyg som avses i 5 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen och som går i trafik mellan en hamn inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och en hamn utanför detta område, om de krav som gäller för ett rederi i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009 av den 11 mars 2009 om anpassning till rådets beslut 1999/468/EG av vissa rättsakter

4. berörda medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om resultatet av en kontroll enligt 6 kap. 8 a §,

5. Europeiska kommissionen samt den behöriga myndigheten i övriga medlemsstater inom Europeiska unionen och i den berörda flaggstaten om beslut enligt 7 kap. 1 c § och när ett sådant beslut har upphört att gälla.

6. Europeiska kommissionen enligt artikel 9.4 i direktiv 2009/45/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2108.

som omfattas av det förfarande som anges i artikel 251 i fördraget, med avseende på det föreskrivande förfarandet med kontroll,

7. berörda medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om resultatet av en kontroll enligt 6 kap. 8 a §,

8. Europeiska kommissionen samt den behöriga myndigheten i övriga medlemsstater inom Europeiska unionen och i den berörda flaggstaten om beslut enligt 7 kap. 1 c § och när ett sådant beslut har upphört att gälla.

9. Europeiska kommissionen enligt artiklarna 23.5 och 24.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, i den ursprungliga lydelsen, och enligt artikel 2.20 b–g i bilaga V till samma direktiv,

10. den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har utfärdat eller förnyat en farkosts unionscertifikat för inlandssjöfart enligt artiklarna 14 andra stycket, 22.1 tredje stycket och 22.4 i direktiv (EU) 2016/1629, i den ursprungliga lydelsen, och enligt artiklarna 2.07.3, 2.09.3 och 2.20 b–g i bilaga V till samma direktiv,

11. Europeiska kommissionen enligt artikel 3.6 och 4.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt

7. Europeiska kommissionen enligt artiklarna 23.5 och 24.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, i den ursprungliga lydelsen, och enligt artikel 2.20 b–g i bilaga V till samma direktiv,

8. den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har utfärdat eller förnyat en farkosts unionscertifikat för inlandssjöfart enligt artiklarna 14 andra stycket, 22.1 tredje stycket och 22.4 i direktiv (EU) 2016/1629, i den ursprungliga lydelsen, och enligt artiklarna 2.07.3, 2.09.3 och 2.20 b–g i bilaga V till samma direktiv,

9. Europeiska kommissionen enligt artikel 3.6 och 4.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart, i den ursprungliga lydelsen.

*erkännande av fartcertifikat för
fartyg i inlandssjöfart, i den
ursprungliga lydelsen.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2019 i fråga om 6 kap. 1 d §
och i övrigt den 21 december 2019.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

Härigenom föreskrivs²² att 2 § förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²³

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att

1. tillhandahålla lotsning,
2. i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,
3. tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst,
4. svara för isbrytning,
5. verka inom sitt ansvarsområde för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,
6. svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),
7. svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige,
8. redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning,
9. svara för beredningsplanläggning i fråga om sjötransporter,
10. årligen bistå Trafikanalys i dess uppdrag att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen,
11. planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk i enlighet med bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention,
12. tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och automatiskt fartygsidentifikationssystem (AIS),
13. svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och trafiksepareringssystem (TSS),
14. tillhandahålla ett nationellt system för maritim information (Safe Sea Net Sweden) och se till att detta system svarar mot Europeiska unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (Safe Sea Net) enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik inom gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, i lydelsen enligt kommissionens direktiv 2014/100/EU,

²² Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna.

²³ Senaste lydelse 2015:1072.

15. svara för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg anmäler sig och lämnar de uppgifter i det nationella systemet för maritim information som följer av Transportstyrelsens föreskrifter,

16. tillhandahålla ett system för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteter (Single Window) och ansvara för samarbetet med Europeiska kommissionen och andra medlemsstater i fråga om att utveckla metoder för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteterna enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, i *den ursprungliga lydelsen*, och

16. tillhandahålla ett system för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteter (Single Window) och ansvara för samarbetet med Europeiska kommissionen och andra medlemsstater i fråga om att utveckla metoder för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteterna enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, i *lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna*, och

17. svara för incidentrapportering hela dygnet och i övrigt utföra de uppgifter som anges i artikel 21 i direktiv 2002/59/EG, i *den ursprungliga lydelsen*.

Denna förordning träder i kraft den 21 december 2019.

2 EU:s reviderade passagerarfartygsdirektiv

2.1.1 EU:s reglering av passagerarfartygsstrafiken

Trafik med passagerarfartyg har inom EU länge ansetts vara särskilt skyddsvärd och har därför varit föremål för omfattande reglering i EU-rätten. Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik är samtliga exempel på den höga ambition som EU har haft när det gäller säkerheten för denna typ av trafik. De två sistnämnda direktiven har särskilt stor betydelse för Sverige. Fartygsstrafiken till och från Sverige består av en stor andel ro-ro-passagerarfartyg, och direktiv 98/41 om registrering av personer är i princip föranlett av Estonias förlisning 1994.

De aktuella direktiven har ändrats flera gånger. Direktiven har inte alltid justerats i takt med att motsvarande internationella bestämmelser har ändrats. Detta har lett till att tillämpningen av direktiven har försvårats. Det finns också en viss överlappning inom EU-lagstiftningen. Mot bakgrund av bl.a. detta har kommissionen inom ramen för det s.k. Refit-programmet sett över dessa tre direktiv. Revideringen har lett till ändringar i två av dessa direktiv och i två andra direktiv (direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater) och till upphävande av ett av direktiven. I nästa avsnitt lämnas en kortare redogörelse för dessa ändringar.

2.1.2 Revidering av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg

Direktiv 2017/2108 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg innebär i huvudsak att förtydliganden har gjorts när det gäller direktivets tillämpningsområde. Till exempel anges genom direktiv 2017/2108 att direktiv 2009/45 inte är tillämpligt på segelfartyg, försörjningsfartyg inom offshoresektorn eller tenderbåtar. Vidare anges nu uttryckligen att aluminium är ett med stål likvärdigt material, vilket innebär att det tydliggörs att fartyg av aluminium omfattas av direktivet. Dock gäller särskilda övergångsregler för fartyg som före den 20 december 2017 byggts i aluminium (och andra med stål likvärdiga material). Ytterligare en justering som gjorts är att samtliga passagerarfartyg med en längd under 24 meter undantas. Tidigare var endast existerande passagerarfartyg under 24 meter undantagna.

Direktivet innehåller vidare bestämmelser om s.k. fartområden. Kriterierna för de olika fartområdena har ändrats på så sätt att kriterierna ”där nödställda kan ta sig i land” och avståndet till ”en skyddad plats” tagits bort. Därutöver har medlemsstaten ålagts en skyldighet att fastställa den inre gränsen för det fartområde som ligger närmast medlemsstatens strandlinje.

2.1.3 Revidering av direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater

Direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater innebär i korthet dels att alla passagerare på passagerarfartyg ska räknas före passagerarfartygets avgång, dels att på resor längre än 20 nautiska mil ska samtliga ombordvarande personers namn och kön samt åldersgrupp, ålder eller födelseår registreras senast 30 minuter efter fartygets avgång. Syftet är bl.a. att sjöräddningstjänster ska kunna få information om hur många personer som är inblandade i en sjöolycka och att underlätta hanteringen av efterverkningarna av en olycka. Det finns möjligheter att undanta passagerarfartyg som trafikerar s.k. skyddade havsområden från skyldigheten att registrera antalet personer ombord. Det finns också möjligheter att göra undantag från registreringsplikten vid bl.a. regelbunden trafik inom skyddade havsområden, områden med låg våghöjd eller vid korta resor.

Ett antal förändringar har gjorts genom direktiv 2017/2109. De mest centrala är följande. Möjligheterna att göra undantag för trafik inom skyddade havsområden har tagits bort. Det har införts en bestämmelse att direktivet inte gäller för fartyg som uteslutande används i hamnområden eller på inre vattenvägar, vilket innebär en viss skillnad jämfört med det tidigare direktivet som omfattade havsgående fartyg. Uppgiften om antalet passagerare ombord ska rapporteras i SafeSeaNet eller lämnas till behörig myndighet med AIS. De uppgifter om passagerarna som ska registreras har ökat med uppgifter om passagerarnas nationalitet. Endast födelseår är godkänd åldersangivelse. Registreringsfristen har kortats till senast 15 minuter efter fartygets avgång. Sverige har fått särskilda möjligheter att förlänga registreringstiden för trafik till och från Bornholm. Uppgifterna ska registreras i SafeSeaNet. Under en övergångsperiod är det tillåtet att registrera antalet passagerare och uppgifterna om dessa hos företagets registreringsansvarige eller i ett landbaserat företagssystem enligt det gamla direktivet. Möjligheterna att göra undantag från kraven att rapportera antalet personer ombord och att registrera uppgifter om dessa personer har ändrats och kan nu endast göras i fartområde D under vissa förutsättningar och om närheten till sjöräddningsresurser är säkerställd.

2.1.4 Ett nytt direktiv om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

Genom direktiv 1999/35/EG infördes en särskild typ av kontroll av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, s.k. värdstatskontroll. Kontrollerna ska inte göras i syfte att utfärda certifikat för fartyget och utgör således inte s.k. flaggstatsbesiktningar. Kontrollerna ska ske av dessa typer av fartyg oavsett flagg så länge trafiken sker reguljärt till en hamn i åtminstone en medlemsstat. Kontrollerna utgör därför inte heller s.k. hamnstatskontroller. Sådana sker endast av fartyg som inte är flaggade i den stat där kontrollen görs.

Dessa fartyg omfattas dock av en rad andra regelverk, och kontrolleras därför även i samband med flaggstatsbesiktningar och, beroende på fartygets flagg, även vid hamnstatskontroller. Därför kan fartygen i praktiken utsättas för kontroller som i sak, helt eller delvis, överlappar varandra. Det är särskilt överlappningen i förhållande till hamnstatskontrollerna som har föranlett omfattande ändringar i detta kontrollsystem och som lett till att direktivet har upphävts och ersatts av direktivet 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

Den stora förändringen som införs i och med det nya direktivet är att kontroller av de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som även omfattas av hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG) enbart ska omfattas av det direktivet. Fartygen ska alltså även fortsättningsvis utsättas för hamnstatskontroller, men kontrollerna ska anpassas till den särskilda riskprofil som dessa fartyg har. Bland annat ska särskilda inspektionsintervaller gälla för dessa fartyg. Genom detta kommer dessa fartyg att utsättas för endast en inspektion – dvs. en hamnstatskontroll, även om själva inspektionen i sak kommer att vara i princip likadan som den som tidigare reglerades i det upphävda s.k. värdstatsdirektivet. De ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som antingen går enbart i inrikes reguljär trafik, eller som går i reguljär trafik mellan en medlemsstat och ett tredje land och för medlemsstatens flagg, dvs. fartyg som inte omfattas av hamnstatskontrolldirektivet, regleras även i fortsättningen av det nya direktiv 2017/2110.

Utöver detta görs mest terminologiska ändringar. Den särskilda kontrollen av dessa fartyg benämndes i det tidigare direktivet om värdstatskontroll. Det begreppet infördes för att underlätta samarbetet med tredje länder före unionens utvidgning 2004 och är enligt skäl 4 till direktivet inte längre relevant. Begreppet används därför inte längre i det nya direktivet. Det nya direktivet använder begreppet inspektion (se skäl 6) för dessa kontroller.

Utöver dessa införs vissa andra smärre ändringar jämfört med det tidigare direktivet. Dessa redovisas närmare i avsnitt 3.3.

3 Genomförande av direktiven på lag- och förordningsnivå

I denna promemoria lämnas förslag till vilka lag- och förordningsändringar som bedöms nödvändiga för att genomföra de tre direktiven. Utöver detta kommer även myndighetsföreskrifter att behöva ändras.

3.1 Det ändrade direktivet om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg

3.1.1 Direktivet kan i huvudsak genomföras i myndighetsföreskrifter

Bedömning: Direktivet kan i huvudsak genomföras i myndighetsföreskrifter.

Skälen för bedömningen: Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg är, förutom vissa grundläggande bestämmelser (se t.ex. 1 kap. 3 och 7 §§ och 3 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen [2003:364]), i huvudsak genomfört i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av bemyndigande i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen och 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). De flesta av de ändringar som har gjorts genom direktiv (EU) 2017/2108 och som kräver författningsändringar föranleder därmed inte något behov av lag- eller förordningsändringar, förutom när det gäller bestämmelserna om fartområden, se avsnitt 3.1.2.

3.1.2 Ändrade bestämmelser om fartområden

Förslag: Bestämmelserna i fartygssäkerhetsförordningen om fartområdenas innebörd ska justeras i enlighet med direktivet.

Transportstyrelsen ska ha i uppgift att offentliggöra en förteckning över fartområdena och anmäla till kommissionen var informationen finns.

Skälen för förslaget: Bestämmelserna om passagerarfartyg och trafiken med sådana använder sig av s.k. fartområden. Ett fartområde är ett geografiskt område som kategoriseras enligt bokstäverna A, B, C eller D. Varje passagerarfartyg klassificeras för vilket fartområde fartyget får användas i. Fartområdena är definierade i artikel 4 i direktiv 2009/45/EG och utgår i huvudsak från den genomsnittliga våghöjden. Det kan mycket kort sägas att fartområde D ligger närmast ett lands kust, och fartområde A längst från kusten. I svensk rätt är fartområdena i direktiv 2009/45/EG genomförda i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen med stöd av bemyndigande i 7 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. Transportstyrelsen har

även meddelat detaljerade föreskrifter om de exakta gränserna för fartområdena med stöd av bemyndigandet i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen. Det ska nämnas att utöver fartområdena A–D enligt direktivet har Sverige i vissa områden med t.ex. mycket låg genomsnittlig våghöjd infört ett fartområde E där direktivet inte gäller.

Genom direktiv (EU) 2017/2108 har definitionerna av begreppen fartområde och hamnområde ändrats något. Definitionerna av fartområde A–D i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen bör justeras i enlighet med det reviderade direktivet. Det har också i artikel 4.4 införts en skyldighet för medlemsstaterna att fastställa den inre gränsen för det fartområde som ligger närmast dess strandlinje. Denna skyldighet kan tas om hand i myndighetsföreskrifter genom det befintliga bemyndigandet i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen.

Artikel 4.2 i direktivet innehåller vidare i punkterna c och d skyldigheter för medlemsstaterna att offentliggöra förteckningen över fartområdena i en offentlig databas som är tillgänglig på den behöriga sjöfartsmyndighetens webbplats och att till kommissionen anmäla var denna information finns och när förteckningen ändras. Dessa uppgifter bör lämpligen utföras av Transportstyrelsen. En bestämmelse om detta kan tas in i fartygssäkerhetsförordningen.

Övrigt

Den nya artikel 9.4 innehåller en skyldighet att anmäla vissa bestämmelser till kommissionen. Uppgiften bör åläggas Transportstyrelsen och kan lämpligen föras in i 10 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen.

3.2 Det ändrade direktivet om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att föra över uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

Transportstyrelsen ska få uppgiften att till kommissionen anmäla undantag som har beviljats från skyldigheten att registrera uppgifter om ombordvarande.

Skälen för förslaget

Justerat bemyndigande att meddela föreskrifter

Direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater är genomfört i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av bemyndigande i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och 2 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). De befintliga bemyndigandena möjliggör ”föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg”. Genom det

ändrade direktivet har det införts skyldigheter att utöver att registrera dessa uppgifter även föra över dessa till SafeSeaNet (eller sända till myndighet via AIS). Den ny tillkomna skyldigheten att föra över uppgifterna kan inte anses täckas av det befintliga bemyndigandet. Även skyldigheten att föra över uppgifterna bör delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. Bemyndigandena i 7 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen och 2 kap 3 § fartygssäkerhetsförordningen bör därför justeras så att de även omfattar överföring av uppgifter. De författningsändringar som det reviderade direktivet föranleder kan efter ändringen genomföras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Anmälan av undantag från registreringskyldighet

Enligt artikel 5 finns vissa möjligheter för medlemsstaterna att göra undantag från kraven att registrera uppgifter om passagerarna. För det fall en medlemsstat beslutar om sådana undantag gäller enligt artikel 9.3 a att detta ska anmälas till kommissionen. Anmälan bör göras av Transportstyrelsen, vilket bör anges i fartygssäkerhetsförordningen.

Fler uppgifter ska registreras i SafeSeaNet

Artikel 2 innebär att i del A i bilagan till direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna läggs det till en punkt som innebär att det i SafeSeaNet även ska registreras uppgifter med information om personer ombord.

Bilagan till direktiv 2010/65/EU är en uppräkningslista av de uppgifter som ska registreras i SafeSeaNet. Uppgiften att tillhandahålla detta system i Sverige åligger Sjöfartsverket enligt 2 § 16 förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Det tillägg som har gjorts i bilagan till direktivet 2010/65/EU genom artikel 2 i direktiv (EU) 2017/2109 kan lämpligen genomföras genom att nämnda bestämmelse i Sjöfartsverkets instruktion uppdateras så att hänvisningen tar hänsyn till den gjorda ändringen enligt artikel 2.

3.3 Direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektions-system för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

3.3.1 Upphävande av särskilda bestämmelser om värdstatskontroll och införande av ett allmänt bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsyn

Förslag: Bestämmelser i fartygs säkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen om värdstatskontroll av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska upphävas eller anpassas.

Inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska i stället göras enligt föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det införs därför en rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillsyn. Detta kan då komma att omfatta t.ex. bestämmelser om inspektion av de nämnda fartygen för det fall dessa inte redan omfattas av bestämmelserna i lagen eller förordningen.

Skälen för förslaget: Fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) innehåller en rad bestämmelser som infördes för att genomföra det upphävda direktiv 1999/35/EG om värdstatskontroll, se t.ex. 1 kap. 3 §, 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 och 11–15 §§, 6 kap. 6–8, 11 och 13 §§ och 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen samt 1 kap. 4 §, 7 kap. 1 b § och 10 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetsförordningen. I de delar bestämmelserna uttryckligen behandlar värdstatskontroll bör bestämmelserna antingen upphävas eller – för det fall de bedöms behövas för att genomföra det reviderade direktivet – justeras så att bestämmelserna åtminstone inte längre hänvisar uttryckligen till värdstatskontroller eller på annat sätt fortfarande avser förfaranden i det upphävda direktivet. Vissa av bestämmelserna, t.ex. 6 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen, genomför inte enbart det nu upphävda direktivet, men bör justeras så att ordalydelsen bättre motsvarar det nya direktivets krav. Bestämmelsen bör även utformas så att den motsvarar innehållet i artikel 19.2 i direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Definitionen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i 1 kap. 3 § bör utgå eftersom begreppen genom förslagen inte längre används i lagen men kan, om så bedöms nödvändigt, i stället föras in i myndighetsföreskrift med stöd av det befintliga bemyndigandet att meddela verkställighetsföreskrifter i 10 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen.

Inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg ska dock även i fortsättningen ske på ett särskilt sätt. Kontrollerna benämns dock i det reviderade direktivet inspektion och ska i vissa fall göras inom ramen för hamnstatskontrolldirektivet som är genomfört i bl.a. fartygssäkerhetslagen. Därmed kan lagen och förordningen tillämpas i stora delar på inspektion av dessa fartyg utan särskilda tillägg. Befintliga

bemyndiganden i 7 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen och 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen om rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar bör dock ändras till föreskrifter om tillsyn för att möjliggöra de särskilda föreskrifter om tillsyn av dessa fartyg som direktivet kräver. Genom att möjliggöra föreskrifter om tillsyn vidgas också ramen för föreskrifterna något jämfört med i dag, vilket bör underlätta t.ex. framtida genomföranden av direktiv med bestämmelser om tillsyn av olika typer av fartyg.

Utvidgningen av bemyndigandet i 7 kap. 6 § 1 innebär att det befintliga bemyndigandet i 7 kap. 6 § 2 inte längre behövs eftersom föreskrifter i stället kan meddelas med stöd av punkt 1. De föreslagna ändringarna av bemyndigandena medför vidare att den svårtillgängliga regleringen i 5 kap. 9 § samma lag av hur inspektion av utländska fartyg ska gå till kan utgå. Den i lagtexten angivna huvudregeln att inspektion av utländska fartyg ska begränsas till kontroll av fartygets dokument har genom åren kommit att urvattnas så mycket genom myndighetsföreskrifter att det inte framstår som försvarligt att ens ur ett informationssyfte ange att det är utgångspunkten för inspektion av utländska fartyg. Genom de föreskrifter om tillsyn som får meddelas enligt förslaget i detta avsnitt kan det närmare anges på vilket sätt inspektioner av utländska fartyg ska ske.

3.3.2 Transportstyrelsen ska för Sveriges räkning fullgöra uppgifter som rör den nya inspektionsdatabasen

Förslag: Transportstyrelsen ska vara behörig myndighet samt ansvara för att registrera uppgifter m.m. i den nya databas för registrering av uppgifter om inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som ska utvecklas av kommissionen.

Skälen för förslaget: Av artikel 10 framgår att kommissionen ska utveckla en inspektionsdatabas som alla medlemsstater ska vara anslutna till och som ska innehålla all information som krävs för genomförandet av inspektionssystemet i direktivet. Databasen kommer att vara baserad på den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG, dvs. databasen Thetis som innehåller uppgifter om hamnstatskontroller. Artikel 10 innehåller närmare bestämmelser om kommissionens hantering av databasen och medlemsstaternas skyldigheter och rättigheter. Även artiklarna 4.1, 6.2 och 8.2 innehåller åligganden för medlemsstaterna att registrera, överföra eller justera uppgifter i eller till databasen.

Medlemsstatens uppgifter som rör den nya inspektionsdatabasen bör åligga Transportstyrelsen som är ansvarig tillsynsmyndighet. Uppgiften kan regleras genom ett tillägg i 6 kap. 1 c § fartygssäkerhetsförordningen.

3.3.3 Tillsynsmyndighetens uppgifter, rättigheter och skyldigheter vid inspektion

Förslag: Vid inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska en inspektör utföra en inspektion innan fartyget sätts i reguljär trafik. Inspektören ska vara en anställd hos Transportstyrelsen som har till uppgift att utföra inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg och som uppfyller minimikriterierna för en inspektör enligt hamnstatskontrolldirektivet. Vid planering av inspektioner ska Transportstyrelsen ta den hänsyn som krävs till fartygets drifts- och underhållsschema. Efter avslutad inspektion av fartyg i reguljär trafik ska Transportstyrelsen sammanställa en inspektionsrapport och lämna en kopia av rapporten till fartygets befälhavare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillträde till fartyg vid tillsyn utöver det som gäller enligt fartygssäkerhetslagen. Transportstyrelsen ska få tillåta att en hamnstatsinspektör från en EU-stat eller en representant från den EU-stat i vars register fartyget är registrerat följer med som observatör vid en sådan inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg. En sådan observatör ska ha rätt till tillträde till fartyget och de utrymmen som omfattas av tillsynen.

Skälen för förslaget

Skyldigheter vid inspektioner m.m.

Enligt artikel 3.2 ska inspektionen innan ett fartyg sätts i reguljär trafik utföras av en inspektör. Artikel 2.13 innehåller en definition av begreppet inspektör. Artikel 6 innehåller bestämmelser om skyldigheter att sammanställa en rapport efter utförd inspektion och att överlämna en kopia av rapporten till befälhavaren. Enligt den genom direktivet nya artikel 14a.2 i direktiv 2009/16/EG ska vederbörlig hänsyn tas till ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets drifts- och underhållsschema när medlemsstaterna planerar inspektioner av dessa fartyg.

Samtliga dessa åligganden för tillsynsmyndigheten bör regleras i förordning, förslagsvis i 6 kap. fartygssäkerhetsförordningen.

Andra flagg- eller hamnstaters närvaro vid inspektion

Enligt den genom direktivet nya artikel 14a.6 andra meningen i direktiv 2009/16/EG ska en hamnstat, om fartyget som är föremål för en inspektion för en medlemsstats flagg, på begäran bjuda in en representant för flaggstaten att medfölja som observatör under inspektionen. Artikel 6 innebär alltså en skyldighet för hamnstaten att bjuda in en företrädare för flaggstaten för det fall så begärs. Av artikeln framgår emellertid inte vem som kan göra en sådan begäran. Det tidigare direktivet angav uttryckligen att företaget, dvs. rederiet, hade en sådan möjlighet. Utpekandet av företaget är dock borttaget i det nya direktivet. Det kan i och för sig inte uteslutas att avsikten har varit att öppna för flera aktörer att få begära flaggstatens närvaro. Eftersom detta inte framgår tydligt av direktivet bör

dock bestämmelsen i 6 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen inte utökas till att ge någon annan än redaren en möjlighet att begära flaggstatens närvaro.

Enligt den genom direktivet nya artikel 14a.6 första meningen i direktiv 2009/16/EG finns en möjlighet för hamnstaten att vid inspektion samtycka till att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat medföljer som observatör vid inspektionen. Bestämmelsen skiljer sig från andra meningen på så sätt att den första meningen är en möjlighet som hamnstatskontrollmyndigheten kan utnyttja, men också på så sätt att för det fall hamnstatskontrollmyndigheten samtycker till sådan närvaro finns inget krav på att någon ska ha begärt det, dvs. närvaro kan då ske utan redarens samtycke. Denna möjlighet bör införas, lämpligen som ett andra stycke i 6 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen. Bestämmelsen bör omfatta även representanter för den aktuella flaggstaten för det fall den är från EU.

3.3.4 Ökade skyldigheter att meddela reseförbud för fartyg

Förslag: Ett fartygs resa ska förbjudas vid otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet och vid omedelbar fara för hälsa om mindre ingripande åtgärder inte är tillräckliga för att undanröja faran.

Om bristen inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen ska tillsynsmyndigheten få tillåta att fartyget fortsätter till närmast lämpliga hamn för åtgärdande av bristen.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 7.2 ska fartyg förbjudas att resa om det föreligger brister hos fartyget som medför otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv, för fartyget eller dess besättning och passagerare. I 6 kap. 3 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om skyldighet att förbjuda fartyg att resa vid omedelbar fara under vissa av de omständigheter som avses i artikel 7.2. Någon skyldighet att fatta beslut om reseförbud finns däremot inte vid otvetydig fara för hälsa eller säkerhet. Bestämmelsen bör därför ändras så att den motsvarar direktivets krav.

Det har också uppmärksammats att det finns en motsvarande skyldighet i artikel 19.2 i direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll att fatta reseförbud vid brister som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö. Denna artikel har endast kommit att genomföras när det gäller fara för miljö, i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, men inte för resterande kriterier. Den i detta avsnitt föreslagna bestämmelsen bör därför kompletteras med en skyldighet att besluta om reseförbud även vid otvetydig fara för liv.

Enligt artikel 4 i direktivet får, om bristen inte enkelt kan åtgärdas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan åtgärdas. I 6 kap. 3 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen finns vissa möjligheter för tillsynsmyndigheten att tillåta fartyg att gå vidare till reparationsvarv trots meddelat reseförbud, dock inte vid sådana situationer

som direktivet anger. Bestämmelsen bör därför göras tillämplig på dessa situationer.

Övrigt

Enligt 6 kap 3 § andra stycket får ett förbud enligt första stycket 1–3 samma paragraf upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Lydelsen är något otydlig. Ett förbud fattas normalt med stöd av en av punkterna, inte samtliga punkter. Bestämmelsen bör formuleras om så att det framgår att det är förbud som har fattats enligt första stycket 1, 2 eller 3 som får upphävas. Någon skillnad i sak avses inte med ändringen.

4 Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över alla statliga fartyg som ska ha passagerarfartygscertifikat eller fartcertifikat

Förslag: Transportstyrelsen ska utöva tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods och som ska ha ett passagerarfartygscertifikat eller ett fartcertifikat.

Skälen för förslaget: Enligt 5 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) utövas tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat. Om fartyget ska ha fartcertifikat eller passagerarfartygscertifikat enligt 3 kap. 1 respektive 2 §, är det Transportstyrelsen som utfärdar certifikatet (se 2 kap. 3 §). Innan certifikatet utfärdas ska en besiktning av fartyget ske. Enligt 5 kap. 4 § utgör en besiktning en tillsynsförrättning.

Det förekommer att fartyg som ägs eller brukas av staten ska ha ett fartcertifikat eller ett passagerarfartygscertifikat trots att fartygen inte har till syfte att i allmän trafik befordra passagerare eller gods. I sådana fall måste Transportstyrelsen således utöva tillsyn för att kunna utfärda certifikatet, trots att Transportstyrelsen enligt 5 kap. 2 § inte ska utöva tillsyn över fartyget. Denna motstridighet bör justeras. Utgångspunkten bör vara att för det fall ett fartyg ska ha ett fartcertifikat eller ett passagerarfartygscertifikat ska också Transportstyrelsen utöva tillsyn över fartyget, oavsett vilket ändamål fartyget har med sin verksamhet. En ändring bör därför göras i fartygssäkerhetsförordningen, lämpligen genom en ny 6 kap. 1 d §.

Örlogsfartyg

När det gäller krav på passagerarfartygscertifikat ska nämnas att direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för

passagerarfartyg (se avsnitt 2.1.2) i såväl dess ursprungliga lydelse som i den ändrade lydelsen enligt direktiv 2017/2108 inte ska tillämpas på passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är örlogsfartyg och trupptransportfartyg (jfr artikel 3). Av 1 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen och 1 § förordningen (2003:440) om säkerheten på örlogsfartyg framgår också att svenska örlogsfartyg inte behöver ha passagerarfartygscertifikat.

5 Ikraftträdande

Förslag: De författningsändringar som avser genomförande av de tre EU-direktiven ska träda i kraft den 21 december 2019.

Den förordningsändring som avser att ge Transportstyrelsen tillsynsansvar över vissa statliga fartyg ska träda i kraft den 1 januari 2019.

Skälen för förslaget: De tre direktiven ska samtliga vara genomförda i medlemsstaterna senast den 21 december 2019. De författningsändringar som föreslås för att genomföra dessa direktiv bör därför träda i kraft det datumet.

Förslaget i avsnitt 4 bör träda i kraft så snart det är möjligt, lämpligen den 1 januari 2019.

6 Konsekvenser

6.1 Förslagen som avser genomförande av EU-direktiven

6.1.1 Allmänna konsekvenser

Inget av förslagen i denna promemoria har några konsekvenser på statens budget, jämställdheten eller den kommunala självstyrelsen. För det fall det kan uppkomma några effekter på miljön bedöms dessa vara enbart positiva, bl.a. genom att tillsynen av fartyg effektiviseras vilket i slutänden medför säkrare fartyg som i sin tur innebär färre olyckor och därmed mindre påverkan på miljön.

6.1.2 Kort om bakgrunden till revideringen av direktiven och om vad de nya reglerna innebär

Kommissionen har inom ramen för sitt s.k. Refit-program gjort en översyn av lagstiftningen inom passagerarfartygssäkerhet, för att utvärdera dess tillämpningsområden, proportionalitet och ändamålsenlighet. Utkomsten av denna översyn visade att lagstiftningen i stort är ändamålsenlig genom

att den förbättrar säkerheten och bidrar till att etablera den inre marknaden men att det fanns vissa förbättringsmöjligheter.

Revideringen av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg genom direktiv (EU) 2017/2108 innebär att obsoleta regler tas bort och flera förenklingar och förtydliganden görs. Direktivet uppdateras också för att ta hänsyn till ändringar i andra EU-rättsakter eller annan internationell lagstiftning (FN-konventioner och resolutioner). Vidare införs vissa nya definitioner och några ändringar i sak för att förbättra direktivets ändamålsenlighet samt en ökad harmonisering av direktivets tillämplighet inom EU.

Det nya direktivet 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik syftar till att inspektioner kan slås samman och på så sätt skapa ett effektivare och mer riskbaserat tillsynssystem. Man tar därmed bort värdstatskontroller och utvecklar i stället hamns- och flaggstatskontroller. Besiktningsskraven uppdateras, förtydligas och förenklas för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg samtidigt som baskraven behålls.

Revideringen av direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i EU:s medlemsstater genom direktiv 2017/2109 syftar till att ta hänsyn till den tekniska utveckling som skett sedan direktivet tillkom 1998 och att förbättra den säkerhetsnivå som direktivet sätter. Konkret innebär detta att företagen blir skyldiga att digitalt rapportera uppgifter om antal ombordvarande passagerare direkt till den ansvariga myndigheten för sök- och räddningsinsatser, i stället för att lagra uppgifterna i sina egna system och förmedla dem först vid en inträffad olycka. Rapportering och överföring av uppgifterna ska ske via det nationella Single Window-systemet. Vidare ändras en del definitioner som också påverkar tillämpningsområdet samt att undantagsmöjligheter för registrering och rapportering begränsas och förtydligas.

6.1.3 Revidering av direktivet om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg

Vilka berörs av regleringen

Främst berörs de rederier som bedriver trafik med passagerarfartyg i inrikes trafik. I dagsläget är det 11 rederier som bedriver inrikes trafik med ca 19 passagerarfartyg som kommer att påverkas av de regler som ändras eller införs till följd av direktivet efter dess revidering. Transportstyrelsen kan beröras om fartområden behöver justeras utifrån de nya förenklade definitionerna.

Vilka kostnadsmissiga och andra konsekvenser medför regleringen?

Revideringen av detta direktiv medför inga större ändringar i lag eller förordning då de flesta av bestämmelserna genomförs i myndighetsföreskrifter. Dock har definitionen av fartområden föreslagits förenklas något genom borttagande av de tidigare kriterierna ”där

nödställda kan ta sig i land” och avståndet till ”en skyddad plats” som ofta var svåra att specificera.

Regleringen kommer därför inte medföra några direkta kostnader för rederier eller för andra företagare men bör medföra en ökad tydlighet.

Regleringen kan medföra att Transportstyrelsen behöver se över dagens definierade fartområden och vid behov göra justeringar i myndighetsföreskrifter.

Behöver särskild hänsyn tas till ikraftträdande och finns det behov av särskilda informationsinsatser?

Direktivet ska vara genomfört och tillämpas senast den 21 december 2019. Det bedöms inte behöva tas någon särskild hänsyn till ikraftträdandet eller införas några särskilda informationsinsatser.

6.1.4 Ett nytt direktiv om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

Vilka berörs av regleringen?

Det är främst rederier och deras fartyg som bedriver regelbunden trafik med passagerarfartyg till och från svenska och andra europeiska hamnar som berörs av regleringen. Det är i dagsläget ca 10 rederier som bedriver denna typ av trafik till och från Sverige. Även Transportstyrelsen som tillstånds- och tillsynsmyndighet berörs då myndighetens tillsyn av dessa passagerarfartyg behöver anpassas efter den nya regleringen.

Vilka kostnadsmissiga och andra konsekvenser medför regleringen?

För rederier och deras fartyg som bedriver reguljär trafik till och från svenska hamnar kommer regleringen att medföra positiva konsekvenser då inspektioner av dessa fartyg kommer samordnas bättre. I stället för värdstatskontroll kommer fartyg som inte har svensk flagg att omfattas av hamnstatskontroll vilket innebär en mer riskbaserad tillsyn. Fartyg som utifrån sin riskprofil och historik klassas som lågriskfartyg kommer att utsättas för färre inspektioner vilket medför mindre kostnader för dessa fartyg.

Även Transportstyrelsen kommer troligtvis att utföra färre inspektioner jämfört med dagens värdstatskontroller vilket också bör medföra sänkta tillsynskostnader för myndigheten. Under 2017 utförde Transportstyrelsen 68 inspektioner under värdstatsdirektivet.

Behöver särskild hänsyn tas till ikraftträdande och finns det behov av särskilda informationsinsatser?

Direktivet ska vara genomfört och tillämpas senast den 21 december 2019 och det bedöms inte finnas någon särskild hänsyn till ikraftträdandet. En informationsinsats kan vara värdefull för de rederier och passagerarfartyg som i dag omfattas av värdstatskontroll. En sådan informationsinsats

bedöms göras mest effektivt av berörd tillsynsmyndighet, dvs. Transportstyrelsen.

6.1.5 Revidering av direktivet om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater

Vilka berörs av regleringen?

Det är främst rederier och deras fartyg som bedriver regelbunden trafik med passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från svenska hamnar som berörs av regleringen. I dagsläget är det 118 rederier som bedriver nationell och internationell trafik med passagerarfartyg till och från svenska hamnar. Dessa rederier har tillsammans 517 passagerarfartyg med giltiga certifikat. Det finns i dag inga uppgifter om hur många av dessa fartyg som gör resor kortare än 20 nautiska mil och därmed inte omfattas av den fullständiga rapporteringen av passageraruppgifter.

Transportstyrelsen, som föreslås ansvara för inrapportering av undantagsbeslut till EU-kommissionen, och Sjöfartsverket som är den myndighet som tillhandahåller och förvaltar Maritime Single Window som är den portal för inrapportering av myndighetsinformation vid ett fartygsanlop, berörs av regleringen.

Vilka kostnadmässiga och andra konsekvenser medför regleringen?

Transportstyrelsen anmäler redan i dag till EU-kommissionen de beslut om undantag som myndigheten fattar utifrån direktivet varför förtydligandet i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) inte bedöms få några budgetära konsekvenser för myndigheten.

Sjöfartsverket som i dag tillhandahåller och förvaltar Single Window kan behöva göra en systemutveckling för att möjliggöra inrapportering av antal samt uppgifter om personer ombord via Single Window. Dessa uppgifter ska enligt direktivets syfte finnas lättillgängliga för Sjöfartsverket, som är ansvarig sjöräddningsmyndighet, för att underlätta sök- och räddningsinsatser vid en sjöolycka. Denna systemutveckling av Single Window-systemet kan medföra kostnader för Sjöfartsverket men dessa bedöms rymmas inom nuvarande budgetram.

Behöver särskild hänsyn tas till ikraftträdande och finns det behov av särskilda informationsinsatser?

Direktivet ska vara genomfört och tillämpas senast den 21 december 2019 och det bedöms inte finnas någon särskild hänsyn till ikraftträdandet.

Dock finns det särskilda artiklar i direktivet som medger en övergångsperiod på sex år från och med den 20 december 2017, innebärande att medlemsstaterna får fortsätta att tillåta att uppgifter om personer ombord meddelas enligt nuvarande system i stället för att uppgifterna ska rapporteras via Single Window. Kraven på rapportering via Single Window kommer att omhändertas i myndighetsföreskrifter.

6.2 Förslaget om ändrad tillsyn över vissa statliga fartyg

Förslaget i avsnitt 4 har inte några konsekvenser för statens budget, jämställdheten, den kommunala självstyrelsen eller miljön.

Förslaget innebär att Transportstyrelsen får i uppgift att utöva tillsyn över en viss typ av statliga fartyg där det i dag av regleringen inte är tydligt huruvida Transportstyrelsen har en sådan uppgift. Det har framkommit att myndigheten i praktiken ändå utför tillsyn över många av de fartyg som berörs av förslaget. I praktiken kommer regleringen därför inte att innebära några större konsekvenser för Transportstyrelsen.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

1 kap.

3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vad som avses med olika passagerarfartygsbegrepp. *Tredje stycket* har tagits bort eftersom begreppen ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg inte längre används i lagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

4 kap.

12 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om möjligheter för skyddsombud att bestämma att arbetet på en arbetsplats ska avbrytas. *Tredje stycket* behandlar situationer där överträdelser har skett av förbud enligt 6 kap. Hänvisningen till 6 kap. 6 § har tagits bort eftersom den bestämmelsen har upphävts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

5 kap.

4 §

I paragrafen redogörs för vilka olika tillsynsförrättningar som finns i lagen och kort om innebörden av dessa. Till följd av att direktiv 1999/35/EG har upphävts och begreppet värdstatskontroll har tagits bort genom direktiv (EU) 2017/2110 (jfr skäl 4 till direktivet) har begreppet värdstatskontroll också tagits bort i *första* och *andra styckena*. Tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg är dock även enligt

direktiv (EU) 2017/2110 särskilt reglerat men benämns i det direktivet inspektion. *I andra stycket* har därför lagts till en möjlighet att inspektera fartyg enligt föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik kan därmed göras om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 1.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

9 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillsyn av utländska fartyg. *I första stycket* finns en bestämmelse om vilken tillsynsförrättningsform (inspektion) som gäller vid tillsyn av utländska fartyg och om vilka begränsningar som gäller vid en sådan inspektion. Ändringen innebär att bestämmelsens tidigare innehåll i övervägande delar har tagits bort. Hur inspektion av utländska fartyg sker regleras närmare i bestämmelser som får meddelas med stöd av 7 kap. 6 § 1, se kommentaren till den bestämmelsen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

6 kap.

3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om skyldighet för tillsynsmyndigheten att förbjuda ett fartyg att resa vidare om det finns brister hos fartyget i olika hänseenden. *I första stycket* har *punkten 3* ändrats såväl när det gäller de kriterier som gäller för att fatta beslut som redaktionellt. *Andra stycket* har ändrats för att bättre motsvara avsikten med bestämmelsen. *Tredje stycket* har ändrats så att även vid ett sådant förbud som avses i första stycket 3 kan tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. Möjligheten att i stället förelägga att åtgärda bristen gäller dock även fortsättningsvis endast vid förbud enligt första stycket 4 eftersom direktiv (EU) 2017/2110 inte medger att sådana förelägganden meddelas efter ett förbud. I tredje stycket har också en redaktionell ändring gjorts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.4.

7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilken myndighet som fattar de beslut som avses i de tidigare paragraferna i kapitlet. *I första stycket* har hänvisningen till 6 § tagits bort eftersom den paragrafen har upphävts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

11 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om möjligheter att i stället för att meddela förbud förelägga redaren eller ägaren att avhjälpa brister eller åtgärda krav inom viss tid. I paragrafen har hänvisningen till 6 § tagits bort eftersom den paragrafen har upphävts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

13 §

Paragrafen innehåller i *första stycket* bestämmelser om möjligheterna för myndigheter att verkställa förelagda åtgärder som inte följs eller om underrättelse om föreläggande inte har kunnat ske. I stycket har en redaktionell ändring gjorts. *Andra stycket* har tagits bort till följd av att bl.a. 5 kap. 11 § har upphävts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

7 kap.

2 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter. Enligt *punkten 2* får föreskrifterna avse skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg. Punkten har justerats för att tillåta föreskrifter även om överföring av uppgifter, vilket ska ske enligt direktiv 98/41/EG i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2109. De uppgifter som avses omfattar såväl uppgifter om antalet passagerare ombord som närmare uppgifter om passagerarna, i enlighet med kraven i direktivet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.2.

6 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter. Bemyndigandet i *punkten 1* har ändrats så att föreskrifter kan meddelas om tillsyn i stället för endast om tillsynsförrättningar. Avsikten är i första hand att möjliggöra föreskrifter som behövs för att genomföra direktiv (EU) 2017/2110 som innehåller bestämmelser om inte enbart själva tillsynsförrättningen, utan även om omfattningen av inspektionen i sig. Det vidgade bemyndigandet kan utnyttjas även i andra fall när det krävs föreskrifter om tillsyn. Till exempel kan föreskrifter om den särskilda tillsynsformen hamnstatskontroll meddelas med stöd av det ändrade bemyndigandet. Därmed har innehållet i tidigare punkten 2 blivit överflödigt. Till *punkten 2* har flyttats vad som tidigare reglerades i punkten 3. Som en följd härav har även *punkterna 3–7* ändrats. Här återfinns nu vad som tidigare reglerades i punkterna 4–8. I *punkten 8* har i stället införts ett bemyndigande som ger en möjlighet att meddela föreskrifter om att andra personer än de som avses i 5 kap. 17 § ska ha rätt att få tillträde till fartyget. Avsikten är att möjliggöra föreskrifter som genomför den nya artikel 14a.6 första meningen i direktiv 2009/16/EG, som den har ändrats genom direktiv (EU) 2017/2110. Bestämmelsen i direktivet innebär att observatörer från andra medlemsstater kan ges rätt att närvara vid inspektioner.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1 och 3.3.3.

8 kap.

1 §

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. *Första stycket* har ändrats eftersom hänvisningen i den tidigare punkten 2 till den upphävda 6 kap. 6 § är överflödigt. Till *punkten 2* har flyttats innehållet i den tidigare

punkten 3 och till *punkten 3* innehållet i den tidigare punkten 4. *Punkten 4* har upphävts. I *andra stycket* har en redaktionell ändring gjorts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1

7.2 Förslaget till ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

1 kap.

3 §

Paragrafen har ändrats för att genomföra artikel 4.1 direktiv (EU) 2017/2108.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.1.2.

4 §

Paragrafens innehåll är nytt. Det tidigare innehållet i paragrafen behövs inte längre eftersom 5 kap. 11 och 12 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) upphör att gälla enligt förslag i denna promemoria. I stället anges i paragrafen att Transportstyrelsen ska utföra de uppgifter som avses i artikel 4.2 c) och d) i direktiv 2009/45/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2108.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.1.2.

2 kap.

3 §

Paragrafen har ändrats för att tillåta föreskrifter även om överföring av uppgifter, vilket ska ske enligt direktiv 98/41/EG i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2109.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.2.

3 b §

Paragrafen genomför rapporteringsskyldigheten enligt artikel 9.3 a) i direktiv (EU) 2017/2109.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.2.

6 kap.

1 c §

Det nya *fjärde stycket* genomför följande artiklar i direktiv (EU) 2017/2110: artikel 4.1 sista meningen, artikel 6.2 första meningen, artikel 8.2 och artikel 10 i de delar som artikeln rör uppgifter för medlemsstaterna eller dess behöriga myndigheter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.2.

1 d §

Paragrafen är ny och behandlas i avsnitt 4.

4 §

Innehållet i paragrafen är nytt i sak. Det tidigare innehållet har flyttats till 7 §. Paragrafen i dess nya lydelse genomför artikel 3.2 i direktiv (EU) 2017/2110.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.3.

5 §

Tillägget i *första stycket* genomför artikel 14.4 i direktiv (EU) 2017/2110, i den del som avser artikel 14a.2 i direktiv 2009/16/EG.

Tillägget i *tredje stycket* genomför artikel 6.2 andra meningen i direktiv 2017/2110.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 3.3.3.

6 §

Första stycket genomför artikel 14.4 i direktiv (EU) 2017/2110, i den del som avser artikel 14a.6 andra meningen i direktiv 2009/16/EG. Det nya *andra stycket* genomför artikel 14a.6 första meningen i samma direktiv.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1 och 3.3.3.

7 §

Innehållet har flyttats från tidigare 4 § med dels den ändringen att föreskrifterna i stället för att gälla tillsynsförrättningar får gälla tillsyn, dels en justerad hänvisning till bestämmelserna i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen eftersom den paragrafens numrering har ändrats. Se också författningskommentaren till 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

7 kap.

1 b §

Första och andra styckena i paragrafen genomför artikel 14.6 i direktiv (EU) 2017/2110, dvs. införandet av den ändrade artikel 16.1 i direktiv 2009/16/EG. *Första stycket* har ändrats eftersom förbud enligt 6 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen föreslås upphävas i denna promemoria.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

10 kap.

1 §

Hänvisningen i *andra stycket* till 6 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen har upphävts eftersom den bestämmelsen har upphävts.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.1.

2 §

Paragrafen har ändrats eftersom innehållet i flera punkter saknar aktualitet. I *punkten 1* har hänvisningen till 6 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen tagits bort eftersom den paragrafen har upphävts. Tidigare innehåll i punkterna 4 och 5 är överflödigt eftersom de hänvisar till förfaranden i upphävda 5 kap. 11 och 12 §§ fartygssäkerhetslagen. Vidare är tidigare innehåll i

punkten 6 överflödigt eftersom det genomförde artikel 15 i direktiv 1999/35/EG vars innehåll inte är överfört till det nya direktiv (EU) 2017/2110. Som en följd av detta har punkterna 4 och 5 ändrats så att i dessa punkter återfinns i stället innehållet i de tidigare punkterna 7 och 8. I punkt 6 finns i stället bestämmelser som genomför artikel 1.8 b) i direktiv (EU) 2017/2108, dvs. den ändrade artikel 9.4 i direktiv 2009/45/EG. Punkterna 7–9 har ändrats så att i dessa punkter återfinns i stället innehållet i de tidigare punkterna 9–11.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.1.1 och 3.3.1.

7.3 Förslaget till ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

2 §

Paragrafen innehåller en katalog över Sjöfartsverkets huvuduppgifter. Ändringen genomför artikel 2 i direktiv (EU) 2017/2109.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.2.