

Regeringens proposition

2004/05:156

Åtgärder inom sjöfartsskyddet, m.m.

Prop.
2004/05:156

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 19 maj 2005

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

De föreslagna ändringarna rör flera olika områden. En bestämmelse som möjliggör tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser om s.k. IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik införs liksom en ändring i bestämmelsen om nyttjandeförbud. Vidare ges en möjlighet för tillsynsmyndigheten inom sjöfartsskyddet att vidta åtgärder mot svenska fartyg som har brister i sitt sjöfartsskydd. De befintliga sjöfartsskyddsreglerna, som är internationella i sin grund, tar sikte främst på förhållanden olika stater och deras fartyg emellan, varför regler som avser staternas egna fartyg lämnats till nationell lagstiftning. Den föreslagna bestämmelsen medför en följdändring i en nuvarande paragraf. Slutligen lämnas förslag till ändrad ordning för överklagande av vissa beslut inom sjöfartsskyddet. Ändringen innebär att ett underställningsförfarande införs.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2006.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd	7
3	Ärendet och dess beredning.....	9
4	Bakgrund och redogörelse över gällande bestämmelser	10
4.1	Bestämmelserna om sjöfartsskydd.....	10
4.2	Närmare om de olika, nu aktuella, kapitlen i SOLAS	10
4.2.1	Ändringarna i de befintliga kapitlen V och XI-1 i SOLAS	10
4.2.2	Det nya kapitlet XI-2 i SOLAS	11
4.3	Tillsyn	11
4.3.1	Allmänt om tillsyn inom sjöfarten	11
4.3.2	SOLAS grundläggande regler om tillsyn	12
4.3.3	Svenska bestämmelser om tillsyn.....	13
4.3.4	Internationella regler om tillsyn över sjöfartsskyddet.....	13
4.3.5	Svenska bestämmelser om tillsyn över sjöfartsskyddet	14
4.3.6	Ytterligare svenska bestämmelser om sjöfartsskyddet	14
4.3.7	Närmare om tillsyn och åtgärder inom sjöfartsskyddet	14
5	Regeringens överväganden och förslag.....	16
5.1	Tillsyn och åtgärder avseende bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik.....	16
5.1.1	Bakgrund.....	16
5.1.2	Bemyndigande	16
5.1.3	Tillsyn	17
5.1.4	Besiktningar och inspektioner	19
5.1.5	Åtgärder avseende inskränkningar i rätten att använda fartyg.....	21
5.2	Åtgärder mot svenska fartyg som inte uppfyller föreskrivna krav på sjöfartsskydd	23
5.3	Vite.....	25
5.4	Överklagande av beslut inom sjöfartsskyddet	26
5.4.1	Överklagande av beslut enligt andra författningar inom sjöfarten	26
5.4.2	Underställning av vissa beslut inom sjöfartsskyddet	27
6	Kostnader och konsekvenser	29
6.1	Sjöfartsverket	29
6.2	Andra myndigheter och domstolarna.....	29
6.3	Rederierna, fartygen och hamnanläggningarna	30

6.4	Konsekvenser i övrigt	30	Prop. 2004/05:156
7	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	31	
8	Författningskommentar	32	
8.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	32	
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd	33	
8.2.1	Åtgärder mot svenska fartyg som inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd m.m.	33	
8.2.2	IMO-identifikationsnummer och fartygs- historik	34	
8.2.3	Överklagande av beslut.....	34	
Bilaga 1	Promemorians lagförslag – promemorian om förslag till ändringar i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och fartygssäkerhetslagen (2003:364) avseende tillsyn m.m.....	36	
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser – promemorian om förslag till ändringar i lagen (2004:487) om sjöfarts- skydd och fartygssäkerhetslagen (2003:364) avseende tillsyn m.m.	42	
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	43	
Bilaga 4	Lagrådets yttrande	47	
	Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 19 maj 2005	48	
	Rättsdatablad.....	49	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2004/05:156

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 6 kap. 1 § samt 7 kap. 3 § skall ha följande lydelse, dels att rubriken närmast före 7 kap. 3 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §¹

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,
9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller
10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på fartyget.

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

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

¹ Senaste lydelse 2004:416.

3 §

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd dels att 10, 21 och 29 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Om det finns skälig anledning att anta att ett svenskt fartyg i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd som gör att det inte uppfyller föreskrivna krav eller kraven i fartygets skyddsplan, får den som utövar tillsyn över svenska fartyg enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag meddela

- 1. förbud mot fartygets resa,*
- 2. förbud mot att utföra viss verksamhet eller använda viss utrustning,*
- 3. förbud mot eller föreläggande att anlöpa eller avgå från en viss uppehållsplats.*

Om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud eller föreläggande enligt första stycket, får fartygets redare eller ägare föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

10 §

Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 § får förenas med vite

Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 eller 9 a § får förenas med vite.

21 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om sjöfartsskyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn,
4. föreskrifter om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer,
5. föreskrifter om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg, och
6. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

3. föreskrifter om tillsyn, och
4. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

29 §

Ett beslut som meddelats inom Sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen meddelar föreskrifter om, skall underställas någon inom verket, får inte överklagas.

Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut *enligt denna lag eller enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 som inte skall underställas någon* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Bakgrunden till ändringarna

Efter att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar liksom lagen (2004:487) om sjöfartsskydd trätt i kraft den 1 juli 2004 gjorde sig behovet av ändringar i lagen gällande. Inom Näringsdepartementet utarbetades därför under hösten 2004 en promemoria med förslag till de ändringar som ansågs nödvändiga (promemoria om förslag till ändringar i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och fartygssäkerhetslagen (2003:364) avseende tillsyn m.m.). Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*, och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2004/8940/RS).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 23 mars 2005 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 3*. Lagrådet lämnade förslagen utan erinran, *bilaga 4*. I den nu föreslagna lagtexten har några redaktionella ändringar gjorts i två paragrafer i förhållande till lagrådsremissens lagförslag. Dessutom har ett tillägg gjorts i ingressen till förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen.

4 Bakgrund och redogörelse över gällande bestämmelser

4.1 Bestämmelserna om sjöfartsskydd

Vid en diplomatkonferens i december 2002 antogs av de till den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) anslutna staterna internationella regler om sjöfartsskydd. Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn mot terrorism och andra brottsliga handlingar riktade mot fartyg och hamnanläggningar. Reglerna består av dels ett nytt kapitel, XI-2, i 1974 års SOLAS-konvention (the 1974 Safety of Life at Sea Convention – den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss), dels en ny kod, ISPS-koden, (the International Ship and Port Facility Code – den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar), som kapitel XI-2 hänvisar till. Vidare antogs ändringar i två befintliga kapitel i SOLAS, kapitel V och XI-1. Även dessa ändringar ansågs bidra till ett ökat sjöfartsskydd, men är dessutom av vikt från sjösäkerhetssynpunkt och passar därför innehållsmässigt och systematiskt bättre in i de befintliga kapitlen V och XI-1 i SOLAS än i det nya kapitel XI-2 som uteslutande reglerar sjöfartsskyddet.

Sedan den 1 juli 2004 tillämpas Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (nedan kallad EG-förordningen). Genom EG-förordningen införlivas i gemenskapsrätten merparten av IMO:s bestämmelser om sjöfartsskydd vilka därmed är direktverkande i medlemsstaterna. Det nya SOLAS-kapitlet XI-2 har lagts som bilaga 1 till EG-förordningen och ISPS-koden (som består av två delar) som bilaga 2 respektive 3. Ändringarna i de befintliga kapitlen V och XI-1 omfattas dock inte av EG-förordningen.

I Sverige har kompletterande bestämmelser till EG-förordningen antagits genom lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd. Lagen innehåller dels bestämmelser som gör EG-förordningen tillämplig i Sverige, dels bestämmelser inom områden som gemenskapsrätten överlåter till medlemsstaterna att lagstifta om. För en djupare förståelse av sjöfartsskyddets olika beståndsdelar hänvisas till förarbetena till lagen (prop. 2003/04:106). En smärre ändring i lagen om sjöfartsskydd trädde i kraft den 1 januari 2005. Lagändringen föregicks av prop. 2003/04:167.

4.2 Närmare om de olika, nu aktuella, kapitlen i SOLAS

4.2.1 Ändringarna i de befintliga kapitlen V och XI-1 i SOLAS

I det befintliga kapitel V i SOLAS antogs bestämmelser som innebär ett tidigareläggande av kravet på att vissa fartyg skall utrustas med s.k. AIS, (Automatic Identification System). AIS är en utrustning som automatiskt förser bl.a. andra fartyg med information rörande det egna fartygets identitet och position m.m. Dessa bestämmelser har genomförts i svensk rätt genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om navigations-

säkerhet och navigationsutrustning (SJÖFS 2003:5) som meddelats med stöd av bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

I det befintliga kapitel XI-1 i SOLAS antogs bestämmelser om krav på att fartygets IMO-identifikationsnummer på visst sätt skall markeras på och inuti fartyget samt krav på att varje fartyg skall förses med och ha ombord ett dokument med fartygshistorik (Continuous Synopsis Record). Sedan tidigare var det reglerat att fartygen tilldelas ett IMO-identifikationsnummer; genom den nya bestämmelsen föreskrivs hur och var numret skall markeras. Fartygshistoriken skall innehålla olika identifikationsuppgifter om fartyget, liksom uppgifter om bl.a. ägarförhållandena. Dessa bestämmelser har genomförts i svensk rätt genom Sjöfartsverkets föreskrifter om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13) som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen om sjöfartsskydd och förordningen om sjöfartsskydd. Bemyndigandena hör dock inte på ett självklart sätt hemma i dessa författningar – även om bestämmelserna på visst sätt anses bidra till ett ökat sjöfartsskydd.

4.2.2 Det nya kapitlet XI-2 i SOLAS

I det nya kapitlet XI-2 i SOLAS finns de grundläggande bestämmelserna för sjöfartsskyddet med hänvisningar till ISPS-koden som i sin tur består av två delar; del A med tvingande regler om framför allt vilka krav som ställs på stater, fartyg och hamnanläggningar, och del B med rekommendationer om ytterligare, mer detaljerade, föreskrifter. Såsom beskrivits i avsnitt 4.1 har dessa regler införlivats i gemenskapsrätten genom EG-förordningen. Genom EG-förordningen har dessutom vissa av de rekommenderande bestämmelserna i del B gjorts tvingande.

Som nämnts inledningsvis syftar bestämmelserna om sjöfartsskydd till att skydda sjöfartssektorn mot terrorism och andra brottsliga handlingar riktade mot fartyg och hamnanläggningar. Samarbete och informationsutbyte på olika sätt och nivåer mellan stater, myndigheter, rederier, fartyg och hamnanläggningar skall ske i syfte att upptäcka, bedöma och förebygga hot och risker. Förutom detta systemmässiga skydd skall också varje fartyg och hamnanläggning ha ett fysiskt skydd, t.ex. i form av områden där allmänheten inte har tillträde och genom att passagerare och last skall kontrolleras. Vidare skall staterna utöva tillsyn över fartyg och hamnanläggningar för att se till att dessa uppfyller de föreskrivna kraven på sjöfartsskydd.

4.3 Tillsyn

4.3.1 Allmänt om tillsyn inom sjöfarten

En effektiv tillsyn över att regler om sjösäkerhet (som främst syftar på fartygets egna, inneboende, teknisk-operativa säkerhet) och sjöfartsskydd (som handlar om förebyggande åtgärder mot olagliga handlingar mot sjöfarten) efterlevs är en förutsättning för att reglerna skall få genomslag och syftet med reglerna uppnås. Tillsynen utförs enligt en struktur som

har utarbetats internationellt med grund i folkrättsliga regler och regleras genom de internationella regelverken. Den grundläggande tillsynsstrukturen är densamma enligt alla IMO-regelverk. De till IMO anslutna staterna utövar tillsyn över såväl fartyg som för den egna statens flagg som utländska fartyg som befinner sig inom eller i närheten av statens territorium.

Tillsyn över fartyg som *för statens flagg* sker bl.a. genom krav på certifiering. Tillsyn kan ske i form av besiktningar och inspektioner. Vid certifieringen kontrollerar den behöriga myndigheten att fartyget uppfyller gällande regler och utfärdar certifikat för fartyget som bevis på detta. I de internationella regelverken anges den längsta giltighetstid respektive certifikat får ha och det minsta antal kontroller som skall göras under certifikatens giltighetstid för att det skall bibehålla sin giltighet. De internationella reglerna är minimiregler och varje fördragsslutande stat kan göra det obligatoriskt med ytterligare kontroller för fartyg som för dess flagg. Reglerna beskriver det grundläggande tillsynssystemet och anger miniminivån för tillsynen över fartyg som för en fördragsslutande stats flagg. Det anges också att staterna skall kunna vidta effektiva åtgärder för att reglerna skall efterlevas; det är dock inte beskrivet i detalj vilka dessa åtgärder skall vara.

Tillsyn över *utländska* fartyg sker enligt en särskild ordning som är utformad så att den på visst sätt kommer i konflikt med folkrättsliga regler. Hamn- och kuststater anses nämligen ha ett befogat intresse av att kunna utöva tillsyn över de fartyg som befinner sig inom (och i vissa speciella fall nära eller på väg till) statens territorium. Dessutom spelar dessa stater en viktig roll i systemet med att kontinuerligt kontrollera att fartygen uppfyller gällande regler. När en fördragsslutande stat utövar tillsyn över fartyg som för en annan stats flagg skall tillsynen som huvudregel begränsas till att kontrollera om fartyget har de certifikat som krävs för den aktuella farten. Om vissa förutsättningar är uppfyllda kan en mer ingående kontroll göras. Om en stat vid en kontroll av ett utländskt fartyg konstaterar att det finns brister skall staten vidta åtgärder mot fartyget.

4.3.2 SOLAS grundläggande regler om tillsyn

I SOLAS kapitel I finns grundläggande regler om hur de till IMO anslutna staterna skall förfara vid certifiering och tillsyn av sjösäkerheten hos fartyg som *för dess flagg*. Det finns inte några specifika regler i SOLAS om vilka sanktioner en till IMO ansluten stat skall vidta gentemot ett fartyg som vid tillsyn inte bedöms uppfylla kraven rörande sjösäkerheten. Det anges dock att staterna skall kunna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyg som för dess flagg inte används till sjöfart om det vid tillsyn konstateras att de inte uppfyller sjösäkerhetskraven.

I SOLAS kapitel I regel 19 finns regler om hur de till IMO anslutna staterna skall utföra tillsyn av sjösäkerheten hos *utländska* fartyg som befinner sig i en hamn inom dess territorium, s.k. hamnstatskontroll. Det anges också att staterna skall kunna vidta åtgärder mot dessa fartyg om de inte uppfyller gällande regler. Det har utarbetats omfattande riktlinjer

rörande denna tillsyn inom IMO som uppdateras kontinuerligt. Sverige är medlem i Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Denna internationella organisation består av 19 europeiska medlemsländer och Canada. Organisationen arbetar uteslutande med att ta fram riktlinjer för hamnstatskontroller och förbinder sina medlemmar att utföra ett visst antal hamnstatskontroller per år. SOLAS regler om tillsyn och påföljder har gjorts till gemenskapslagstiftning genom rådets direktiv 95/21/EG¹ om hamnstatskontroll av fartyg.

4.3.3 Svenska bestämmelser om tillsyn

SOLAS regler om tillsyn och påföljder liksom direktiv 95/21/EG har genomförts i svensk rätt i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Av 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen framgår att Sjöfartsverket utövar tillsyn när det gäller bl.a. fartyg och deras utrustning, drift, lastning och lossning, rederiers säkerhetsorganisation och arbetsmiljön ombord. Av samma kapitel framgår också hur tillsyn enligt lagen skall ske och vilken omfattning tillsynen skall ha beroende på om fartyget är svenskt eller utländskt. Således finns där bestämmelser bl.a. om att den tillsyn som sker enligt en uppgjord plan brukar kallas besiktning och att tillsyn, utöver i form av besiktning, sker genom inspektioner vilket kan ske vid stickprovskontroller eller efter anmälan om missförhållanden. Dessutom finns det bestämmelser om hur tillsynsförrättningar skall verkställas samt bestämmelser om ansvar för redare m.fl. att se till att fartyget undergår tillsyn. I sjätte kapitlet samma lag och i fartygssäkerhetsförordningen finns vidare regler om de åtgärder som kan vidtas om ett fartyg inte uppfyller tillämpliga regler eller inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning. Den vanligaste och mest effektiva åtgärden är att meddela fartyget s.k. nyttjandeförbud.

4.3.4 Internationella regler om tillsyn över sjöfartsskyddet

I regel 19 i ISPS-koden del A finns bestämmelser om hur de till IMO anslutna staterna skall förfara vid certifiering och tillsyn av sjöfartsskyddet hos fartyg som *för dess flagg*. Dessa bestämmelser överensstämmer till stor del med reglerna om tillsyn över sjösäkerhetsreglerna som finns i SOLAS kapitel I. I regel 19 i ISPS-koden finns dock inga bestämmelser om åtgärder som skall vidtas om den behöriga myndigheten vid tillsyn finner att fartyget inte uppfyller gällande regler.

Vad gäller tillsyn av sjöfartsskyddet hos *utländska* fartyg, som befinner sig i en hamn eller är på väg till en hamn inom dess territorium, är detta reglerat i regel 9 i det nya kapitlet XI-2 i SOLAS. Systemet för denna tillsyn skiljer sig från systemet för tillsyn över sjösäkerhetsreglerna som finns beskrivet i SOLAS kapitel I bl.a. genom krav på att viss information skall lämnas och ligga till grund för tillsynens omfatt-

¹ Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).

ning. Här finns också reglerat vilka påföljder som staterna kan vidta mot sådana fartyg, se vidare avsnitt 4.3.7. Prop. 2004/05:156

4.3.5 Svenska bestämmelser om tillsyn över sjöfartsskyddet

Såsom tidigare beskrivits har kapitel XI-2 och ISPS-koden gjorts till gällande rätt i Sverige genom EG-förordningen. Därmed är de internationella och de svenska reglerna identiska. Vad som anförts under rubriken närmast ovan angående skillnaderna mellan tillsyn av fartyg som för statens egen flagg och utländska fartyg gäller således även här, dvs. frågan om vilka påföljder som kan vidtas mot fartyg som inte uppfyller sjöfartsskyddet är reglerad vad gäller utländska fartyg, men inte svenska. I lagen om sjöfartsskydd finns det dock vissa kompletterande bestämmelser om hur tillsynsförrättningarna skall verkställas och om att beslut om åtgärder enligt EG-förordningen (bl.a. nämnda regel 9 i SOLAS kapitel XI-2) kan förenas med vite.

4.3.6 Ytterligare svenska bestämmelser om sjöfartsskyddet

Ogiltigförklaring av certifikat

I 11 § andra stycket lagen om sjöfartsskydd finns en bestämmelse enligt vilken Sjöfartsverket i vissa situationer skall förklara ett sjöfartsskyddscertifikat ogiltigt. Detta skall ske om förhållandena på fartyget inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande om rättelse, inte har avhjälpats, eller om certifikatet inte uppfyller föreskrivna krav, dvs. om certifikatet i sig har någon brist. I avsnitt 5.2 behandlas ogiltigförklaring av sjöfartsskyddscertifikat närmare.

Ansvarsbestämmelser

I artikel 14 i EG-förordningen föreskrivs att sanktionerna vid brott mot förordningen skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Följaktligen stadgas i 22–24 §§ lagen om sjöfartsskydd ansvar för den som bryter mot bestämmelserna om sjöfartsskydd. Ansvarsbestämmelserna är utformade med motsvarande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen som förebild.

4.3.7 Närmare om tillsyn och åtgärder inom sjöfartsskyddet

Fartyg som för den egna statens flagg

I avsnitt 4.3.4 har angetts att bestämmelserna om tillsyn över sjöfartsskyddet hos fartyg som *för den egna statens flagg* i huvudsak överensstämmer med bestämmelserna om tillsyn över sjösäkerhetsreglerna i SOLAS kapitel I. I regel 19 i ISPS-koden del A anges således att ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat skall utfärdas efter att fartyget kontrollerats (besiktigats) innan det tagits i drift. Certifikatet är ett bevis på att fartyget uppfyller föreskrivna krav. Därefter skall nya besiktningar

ske med visst intervall, bl.a. när certifikaten skall förnyas, varvid samtliga föreskrivna krav, t.ex. avseende organisatoriska system och utrustning, skall vara uppfyllda.

Däremot finns det varken i nämnda regel 19 eller i någon annan sjöfartsskyddsbestämmelse reglerat vad som händer för det fall tillsynsmyndigheten finner att fartyget inte har ett fullgott sjöfartsskydd, dvs. om det vid en kontroll konstateras att föreskrivna krav inte är uppfyllda. Detta innebär att tillsynsmyndigheten vid en sådan upptäckt står utan möjlighet att kunna vidta åtgärder mot fartyget – förutom möjligheten att ogiltigförklara fartygets certifikat.

Fartyg som för utländsk flagg

Tillsynen över sjöfartsskyddet för *utländska* fartyg skiljer sig delvis från SOLAS normala tillsynssystem, se avsnitt 4.3.4. Utgångspunkten är dock densamma, nämligen att den svenska tillsynsmyndighetens kontroll är begränsad på samma sätt som en s.k. hamnstatskontroll, se avsnitt 4.3.2. Enligt SOLAS kapitel XI-2 regel 9.1 begränsas således kontrollen till att i första hand verifiera att fartyg som befinner sig i en annan stats hamn har giltiga certifikat. Först om en sådan kontroll utfaller negativt eller det av andra skäl finns grundad anledning att anta att fartyget inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd får myndigheten gå vidare med fördjupade kontrollåtgärder. Dessa kontrollåtgärder kan vara inspektion av fartyget, fördröjning eller kvarhållande av fartyget (nyttjandeförbud), driftsrestriktioner t.ex. vad gäller förflyttningar inom hamnen och avvisning av fartyget från hamnen. Nyttjandeförbud – som innebär att fartygets fortsatta resa förbjuds – torde även i detta sammanhang komma att bli den vanligast förekommande åtgärden av de nämnda. Dessutom kan andra administrativa eller korrigerande åtgärder vidtas, t.ex. föreläggande att åtgärda bristen.

I regel 9.2 samma kapitel finns vidare bestämmelser om skyldighet för fartyg som avser att anlöpa en hamn i en annan stat att lämna viss information till tillsynsmyndigheten. Informationsskyldigheten är omfattande och avser bl.a. uppgifter om fartygets rådande skyddsnivå, dess certifikat och särskilda skyddsåtgärder som vidtagits i föregående hamn. Om tillsynsmyndigheten, efter att mottagit informationen, har grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd, skall den försöka upprätta förbindelse med fartyget för att åtgärda bristen. Om detta inte är tillräckligt kan tillsynsmyndigheten vidta olika åtgärder, t.ex. inspektera fartyget, vägra det tillträde till hamn eller ställa krav på att det fortsätter till viss plats.

5 Regeringens överväganden och förslag

5.1 Tillsyn och åtgärder avseende bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik

5.1.1 Bakgrund

Såsom tidigare beskrivits har bestämmelserna i SOLAS kapitel V, dvs. de som handlar om identifikationssystemet AIS, genomförts i Sjöfartsverkets föreskrifter efter bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Tillsynen av efterlevnaden av bestämmelserna utförs enligt bestämmelserna i nämnda lag. Denna ordning stämmer därmed väl överens med bestämmelserna om tillsyn i de internationella regelverken och det sätt dessa har införlivats i svensk lagstiftning.

Vad däremot gäller bestämmelserna i SOLAS kapitel XI-1, dvs. de som handlar om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik och som genomförts i Sjöfartsverkets föreskrifter efter bemyndigande i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och förordningen (2003:283) om sjöfartsskydd, är frågan om tillsynen över efterlevnaden av dessa inte reglerad. Tillsynen kan inte ske enligt reglerna i fartygssäkerhetslagen eftersom de föreskrifter som genomför bestämmelserna inte har meddelats med stöd av denna lag, utan med stöd av lagen och förordningen om sjöfartsskydd. Inte heller kan tillsynen ske enligt reglerna om sjöfartsskydd, dvs. EG-förordningen (SOLAS kapitel XI-2 och ISPS-koden) eftersom dessa endast reglerar den tillsyn som sker av efterlevnaden av bestämmelserna i dessa regelverk. Detta innebär att någon rättslig grund att kontrollera om bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik efterlevs inte finns i dag. Följaktligen bör en sådan möjlighet införas.

För att tillsynssystemet skall vara effektivt är det dessutom nödvändigt att åtgärder kan vidtas för att komma till rätta med eventuella brister.

5.1.2 Bemyndigande

Regeringens förslag: Bemyndigandet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg flyttas från 21 § andra stycket lagen om sjöfartsskydd till 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. Dessutom ändras paragrafens rubrik.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens i sak.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Nedre Norrland* har uppmärksammat att bestämmelsen i den föreslagna ändringen, på grund av en språklig nyans, har kommit att få en något snävare innebörd än bestämmelsen har i sin nuvarande lydelse.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna i SOLAS kapitel XI-I om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik har genomförts i svensk rätt genom Sjöfartsverkets föreskrifter, SJÖFS 2004:13.

Bemyndigandet att meddela sådana föreskrifter lämnades i lagen om sjöfartsskydd. Följaktligen ingår föreskrifterna bland övriga av verket meddelade föreskrifter om sjöfartsskydd.

För att åstadkomma att tillsyn över bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik kan ske (enligt fartygssäkerhetslagen, se närmast föregående avsnitt) är ett första steg att flytta det nuvarande bemyndigandet från lagen om sjöfartsskydd till fartygssäkerhetslagen. Nya föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik kommer således att meddelas med stöd av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. De nuvarande föreskrifterna blir dock därmed på intet sätt ogiltiga eftersom de meddelades med stöd av då gällande bemyndigande. Några övergångsbestämmelser är därför inte aktuella.

En konsekvens av den föreslagna ändringen blir således att Sjöfartsverkets föreskrifter avseende IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik stöder sig på ett annat bemyndigande än det som gällde när de meddelades. Om detta aktualiserar en överflyttning av de nuvarande föreskrifterna i SJÖFS 2004:13 till separata sådana ligger på Sjöfartsverket att besluta om. Detta torde dock vara lämpligt och dessutom underlätta eventuell sökning efter dessa föreskrifter.

Regeringen föreslår att bestämmelsen med bemyndigandet införs i 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen bland övriga bemyndiganden avseende certifikat och dokument. Såsom *Hovrätten för Nedre Norrland* påtalat bör bemyndigandets omfattning vara oförändrat efter att det förts över till fartygssäkerhetslagen. För att uppnå detta krävs en mindre språklig justering i förhållande till promemorians förslag. Bemyndigandet bör därför återges i ett eget stycke i paragrafen.

Regeringen föreslår dessutom att paragrafens rubrik ändras till "Certifikat och dokument m.m." för att bemyndigandet avseende IMO-identifikationsnummer skall falla inom paragrafens område.

Den föreslagna överflyttningen av bemyndigandena medför även följdändringar i förordningen om sjöfartsskydd och fartygssäkerhetsförordningen. Regeringen avser att besluta om sådana ändringar vilka kan träda i kraft samtidigt med de i denna proposition föreslagna ändringarna.

5.1.3 Tillsyn

Regeringens bedömning: Sjöfartsverket utövar tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen även när det gäller märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer och sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg. Dessa tillsynsområden faller inom nuvarande reglering i 5 kap. 1 § 1 fartygssäkerhetslagen varför någon ändring i gällande författning inte behövs. Den i avsnitt 5.1.2 föreslagna lagändringen är tillräcklig för det avsedda ändamålet.

Promemorians förslag: I promemorian lämnades förslag på ändringar i 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen i form av två nya punkter där märkning

av IMO-identifikationsnummer och handlingar med fartygshistorik angavs uttryckligen som egna tillsynsområden.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* har i sitt remissvar påpekat att det bör övervägas om möjligen 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen redan i sin nuvarande lydelse helt eller delvis omfattar tillsyn över såväl IMO-identifikationsnummer som fartygshistorik i och med att det i punkten 1 anges att *Sjöfartsverket* utövar tillsyn när det gäller *fartyg*.

Skälen för regeringens bedömning: Såsom anges i avsnitt 5.1.1 är frågan om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik inte reglerad. Enligt regeringens uppfattning bör tillsynen av efterlevnaden av dessa ske enligt den ordning som föreskrivs i fartygssäkerhetslagen, se avsnitt 4.3.3. Med detta avses på vilket sätt och i vilken omfattning tillsynen skall ske beroende på om fartyget är svenskt eller utländskt, hur tillsynsförrättningar skall verkställas och att redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn. Bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik omfattas av de allmänna bestämmelserna om tillsyn som finns i SOLAS kapitel I och som genomförts genom fartygssäkerhetslagens bestämmelser om tillsyn. Tillsynen bör inte utövas enligt den ordning som föreskrivs i EG-förordningen eftersom denna är speciellt utformad för tillsynen över efterlevnaden av reglerna om sjöfartsskydd. Dessa regler, som avser utländska fartyg, är annorlunda utformade för att passa de syften som sjöfartsskyddet skall tjäna, se avsnitt 4.3.4. Således gäller inom sjöfartsskyddet t.ex. att fartygen skall lämna viss information viss tid innan de anlöper en hamn, vilken information ligger till grund för tillsynens omfattning. Det är därför mindre lämpligt att använda dessa tillsynsregler även för andra syften.

Regeringen anser således att det är genom fartygssäkerhetslagens bestämmelser som tillsynen av IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik skall ske. I närmast föregående avsnitt har angetts att ett första steg i så fall är att flytta bemyndigandet att meddela föreskrifter härom från lagen om sjöfartsskydd till fartygssäkerhetslagen. Fråga är om detta är en tillräcklig åtgärd för att uppnå önskat resultat avseende tillsynen. I promemorian föreslogs ett tillägg i 5 kap. 1 § bestående av två punkter där respektive tillsynsområde angavs uttryckligen. *Sjöfartsverket* har emellertid riktat uppmärksamheten på det förhållandet att det är möjligt att de två områdena redan omfattas helt eller delvis av paragrafens nuvarande lydelse. Enligt punkten 1 utövar nämligen *Sjöfartsverket* tillsyn när det gäller ”fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation”. Tillsyn av IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik skulle således kunna ingå i tillsynen av *fartyget*.

I förarbetena till fartygssäkerhetslagen (prop. 2002/03:109 s. 174) anges att paragrafen, dvs. 5 kap. 1 §, motsvarar 10 kap. 1 § 1988 års fartygssäkerhetslag (1988:49). I denna lags förarbeten (prop. 1987/88:3 s. 103) anges att paragrafen motsvarar 1 kap. 3 § sjösäkerhetslagen (1965:719). Sjösäkerhetslagens föregångare var 1914 års tillsynslag i vars förarbeten (prop. 1914 nr 121 s. 17 ff) uttrycket ”tillsyn å fartyg” definieras. Där anges att förutvarande tillsyn å fartyg var av helt och hållet rent tekniskt art, men att den tillsyn som föreslås i 1914 års tillsynslag utgör en utvidgning av denna tekniska tillsyn, med en vidsträcktare omfattning än den förutvarande. Som exempel nämns att

bostadsförhållandena ombord kommer att regleras, liksom att under uttrycket ”fartygets utrustning” även faller proviant, vatten och läkemedel.

Bland annat mot bakgrund av det nu anförda finner regeringen att tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik torde falla inom bestämmelsen om ”fartyg och dess...” i 5 kap. 1 § 1. Kravet avseende IMO-identifikationsnummer är ju att fartyget skall märkas på visst sätt. Märkningen sker genom att numret målas, skärs in e.dyl. på skrovet. Detta kan med lätthet inkluderas i det som kontrolleras vid tillsyn av *fartyget*. Vad gäller handlingarna med fartygshistorik bör man kunna resonera på motsvarande sätt. Kravet att ha en fartygshistorik, att den skall uppdateras osv. är riktat mot fartyget och måste sägas gälla just fartygets beskaffenhet. Genom den i närmast föregående avsnitt föreslagna ändringen att flytta bemyndigandet att meddela föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik till fartygssäkerhetslagen omfattar bestämmelsen i 5 kap. 1 § denna lag i nuvarande lydelse även nämnda områden. Något ytterligare författningsförslag härvidlag torde inte krävas för att uppnå önskat syfte.

Regeringen lämnar således inget förslag till författningsändring i detta avseende.

5.1.4 Besiktningar och inspektioner

Regeringens bedömning: Märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer och efterlevnaden av föreskrifter avseende sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas med ombord bör i och för sig ingå i det som kontrolleras vid *besiktningar*. Dessa bör dock inte göras *främst* av nyss nämnda skäl. När det gäller *inspektioner* skall det vid dessa undersökas om föreskrivna krav följs när det gäller fartygets märkning med IMO-identifikationsnummer och dess handlingar med fartygshistorik. Någon lagändring för att områdena skall kunna ingå i det som inspekteras är emellertid inte nödvändig.

Promemorians förslag: Vad gäller *besiktningar* föreslogs i promemorian ett tillägg i 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. I paragrafen anges att besiktningar skall göras *främst* av vissa i paragrafen uppräknade skäl. Det föreslagna tillägget avsåg IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik. Avseende *inspektioner* löd förslaget i promemorian att det vid inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om fartygets märkning med IMO-identifikationsnummer uppfyller föreskrivna krav och om fartyget medför sådana handlingar med fartygshistorik som enligt föreskrivna krav skall finnas ombord på ett fartyg.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* har ansett det önskvärt att överväga om det är nödvändigt att i 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen ange att *besiktningar främst* skall syfta till undersökning av efterlevnaden av regler inom de nämnda områdena. Samma remissinstans har också ifrågasatt om den föreslagna regleringen i 5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen angående *inspektioner* behövs.

Besiktningar

Tillsynsförrättningar enligt fartygssäkerhetslagen utförs som bl.a. besiktningar och inspektioner. Besiktningar görs enligt en uppgjord plan, men kan även göras utom planen när det finns särskild anledning. Ett fartyg som byggs för en svensk beställare och som skall ha certifikat enligt fartygssäkerhetslagen skall även besiktigas innan det används till sjöfart första gången.

I 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen anges i vilka syften besiktningar *främst* skall utföras. Således anges att detta skall ske bl.a. för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt, punkten 1, och om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg, punkten 2. Den återkommande tillsynen, dvs. besiktningen, av efterlevnaden av regler rörande IMO-identifikationsnummer kommer att innebära en kontroll av att fartyget är märkt, att märkningen är gjord på rätt sätt, att den inte bleknat osv. Den återkommande tillsynen av efterlevnaden av reglerna om fartygshistorik går ut på att se att denna finns ombord, har korrekt innehåll, är uppdaterad i vederbörlig ordning osv. I förhållande till det som anges i paragrafen i dess nuvarande lydelse skulle därmed kontrollen av efterlevnaden av IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik komma att utgöra en mycket liten del. Det framstår därför inte som proportionerligt att särskilt ange att besiktningar främst skall syfta till detta.

Med stöd av 7 kap. 6 § 1 fartygssäkerhetslagen är Sjöfartsverket bemyndigat att meddela föreskrifter om bl.a. tillsynsförrättningar. Inget hindrar att tillsynen av de nu behandlade områdena regleras genom sådana föreskrifter. På så sätt kommer de att ingå i den återkommande tillsynen utan att detta anges särskilt i lagen.

Regeringen anser följaktligen att någon författningsändring i detta sammanhang inte är nödvändig.

Inspektioner

Inspektioner görs när tillsynsmyndigheten finner att det är motiverat, 5 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen. Det kan vara så att tillsynsmyndigheten fått en indikation om att något inte står rätt till på fartyget. I 5 kap. 8 § samma lag föreskrivs vad som skall undersökas vid en inspektion. Således skall undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, om fartyget är bemannat på betryggande sätt, i övrigt är i behörigt skick och dess säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiernas säkerhetsorganisation.

Begreppet ”i behörigt skick” är förhållandevis vidsträckt och har kvarstått oförändrat sedan 1914 års tillsynslag. Enligt förarbetena till denna lag avser inspektion ”vadhelst inspektören har anledning att undersöka, men företrädesvis det allmänna fartygsunderhållet, utrustning, lastning och de sociala förhållandena ombord” (prop. nr 121 år 1914, s. 32). I förarbetena till 1965 års sjösäkerhetslag (prop. nr 132 år 1965, s. 29) uttalas att ”inspektion kan ... avse fartygets beskaffenhet, lastningsför-

hållanden, bemanning, bostäder, utrustning i olika avseende – t.ex. med proviant, drivmedel, bärgningsredskap, eldsläckningsredskap, ankare och kättingar – samt för arbete avsedda inrättningar och redskap m.m.”. Frågan är om de nu aktuella förhållandena, IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik, kan sägas ingå i ”i behörigt skick”. Uppräkningen i 1965 års förarbete ovan är enligt sin ordalydelse – ”kan ... avse” – inte uttömmande, vilket talar för ett jakande svar. Likaså pekar uttalandet i propositionen från 1914 åt samma håll. ”I behörigt skick” behöver således inte nödvändigtvis syfta på t.ex. rent tekniska företeelser, utan torde kunna avse även sådant som märkningar på skrovet och dokument av olika slag. Kraven på märkning med IMO-identifikationsnummer och handlingar med fartygshistorik har vidare sin grund i ett internationellt regelverk som i svensk rätt genomförts genom Sjöfartsverkets föreskrifter efter bemyndigande i lag. Det förefaller högst naturligt att ”i behörigt skick” anses föreligga under förutsättning att sådana föreskrivna krav är uppfyllda.

Regeringen föreslår därför ingen ändring i fartygssäkerhetslagens bestämmelse om inspektioner.

5.1.5 Åtgärder avseende inskränkningar i rätten att använda fartyg

Regeringens förslag: Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer eller fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på fartyget.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanternas: *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms Universitet* och *Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds Universitet* har med olika ordalag ansett att brister i märkningen av IMO-identifikationsnummer eller avseende fartygshistoriken inte är av sådan art att förbud mot fartygs resa motiveras. Övriga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan kommentar.

Skälen för regeringens förslag: Om det vid en tillsynsförrättning konstateras att ett fartyg inte uppfyller tillämpliga regler finns den i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen föreskrivna möjligheten att förbjuda ett fartygs resa, dvs. belägga fartyget med nyttjandeförbud. I stället för förbud kan föreläggande att vidta åtgärder för avhjälpa bristen användas, 6 kap. 11 §. Nyttjandeförbud kan ofta medföra mycket kännbara ekonomiska förluster för redaren och är därför ett effektivt verktyg för att få fartygen att följa gällande bestämmelser. Under 2004 meddelade Sjöfartsverket totalt 24 nyttjandeförbud.

I bestämmelsen om nyttjandeförbud i fartygssäkerhetslagen räknas ett antal situationer upp när ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att situationerna är för handen. Detta gäller bl.a. när fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten och om det i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa och olycksfall, punkterna 1 och 2. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid*

Stockholms Universitet liksom *Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds Universitet* har ansett att nyttjandeförbud är en alltför allvarlig åtgärd för det fall fartyget inte skulle uppfylla föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer eller fartygshistorik. Regeringen delar inte den uppfattningen. Vid en jämförelse med t.ex. punkten 1 som behandlar fartygets sjövärdighet, så kan det tyckas självklart att en brist i denna måste kunna föranleda att fartygets resa förbjuds. Begreppet "sjövärdigt" innebär enligt 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen att ett fartyg är "så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor". Vad detta innebär i detalj följer av de föreskrifter som Sjöfartsverket med stöd av 7 kap. 2 § 1 samma lag har meddelat. Dessa föreskrifter är omfattande och detaljerade, och behandlar t.ex. många utrustningsdetaljer som var för sig kan tyckas mer eller mindre avgörande för fartygets sjövärdighet. Tillsammans utgör dock alla dessa föreskrifter den helhet som krävs för att kravet på sjövärdighet skall vara uppfyllt. Om en sådan föreskrift inte är uppfyllt, kan fartyget anses sjöovärdigt. Ett sådant utrustningsexempel skulle, sett för sig, kunna jämföras med kravet på IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik vad gäller dess relevans, dvs. vid en första anblick kan bristen tyckas förhållandevis trivial. Alla dessa mindre delar måste dock vara uppfyllda för att fartyget inte skall riskera att drabbas av nyttjandeförbud. Att inordna märkning med IMO-identifikationsnummer och handlingar med fartygshistorik under punkten 1 går emellertid inte eftersom det inte handlar om att fartyget är "konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd etc". Det är således nödvändigt att i en egen punkt i bestämmelsen lägga till märkning av IMO-identifikationsnummer och handlingar med fartygshistorik för att dessa förhållanden skall ingå i grunderna för meddelande av nyttjandeförbud.

Att ett fartyg är korrekt märkt med IMO-identifikationsnummer och medför vederbörliga handlingar med fartygshistorik är vidare inte att förringa. Det är mycket viktigt att ett fartyg går att identifiera, särskilt vid händelse av incidenter. Likaså är det av vikt att känna till ett fartygs ägarförhållanden, eventuella befraktare m.m. Det är dessutom så att det handlar om en möjlighet, inte en skyldighet, för tillsynsmyndigheten att meddela nyttjandeförbud.

Övriga i paragrafen stadgade grunder för nyttjandeförbud handlar om att fartyget inte är lastat eller barlastat på betryggande sätt, medför fler passagerare än tillåtet, inte är bemannat på betryggande sätt eller inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation. Vidare stadgas att om bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs på visst sätt eller väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön, nyttjandeförbud får meddelas.

Med anledning av det sagda bör två nya punkter införas i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen.

Såsom tidigare nämnts föreskrivs i 6 kap. 11 § samma lag att om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud (enligt 1 §), får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid. Genom den föreslagna ändringen i 1 §

5.2 Åtgärder mot svenska fartyg som inte uppfyller föreskrivna krav på sjöfartsskydd

Regeringens förslag: Om det finns skälig anledning att anta att ett svenskt fartyg i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd som gör att det inte uppfyller föreskrivna krav eller kraven i fartygets skyddsplan, får den som utövar tillsyn över svenska fartyg enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om sjöfartsskydd meddela

1. förbud mot fartygets resa,
2. förbud mot att utföra viss verksamhet eller använda viss utrustning,
3. förbud mot eller föreläggande att anlöpa eller avgå från en viss uppehållsplats.

Om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud eller föreläggande får fartygets redare eller ägare föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds Universitet* har ansett att det borde vara tillräckligt med en vitessanktion mot svenska fartyg. *Sjöbefälsförbundet* har erinrat om sjömännens rättigheter enligt sjömanslagen att frånträda sin befattning om stor fara eller risk för fara föreligger. *SEKO Sjöfolk* har tyckt att även Kustbevakningen bör kunna vidta de föreslagna åtgärderna. Övriga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

I avsnitt 4.3.7 har beskrivits att det i de internationella bestämmelserna om sjöfartsskydd inte finns reglerat vad som händer för det fall tillsynsmyndigheten finner att den egna statens fartyg inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd. Att sådana bestämmelser utelämnats beror på att de internationella bestämmelserna huvudsakligen riktar in sig på att reglera förhållanden staterna emellan. Det är därför upp till varje enskild stat att reglera t.ex. frågan om åtgärder eller påföljder avseende dess egna fartyg.

Såsom nämnts i avsnitt 4.3.6 har det i lagen om sjöfartsskydd visserligen införts ansvarsbestämmelser för att säkerställa att sjöfartsskyddsbestämmelserna efterlevs. Ansvarsbestämmelserna har dock huvudsakligen en preventiv funktion och löser inte det problem som fartyg och tillsynsmyndighet ställs inför när det konstateras att det finns brister i fartygets sjöfartsskydd. För såväl gods- och passagerarfartyg som mottagande hamnanläggningar är det av synnerlig vikt att inbokade tidtabeller och rutter kan följas för att undvika avbrott i handelskedjan. Samtidigt får givetvis inte de höga krav på landets och fartygets säkerhet

som sjöfartsskyddsbestämmelserna syftar till att tillgodose åsidosättas. Förutom att detta skulle äventyra landets egen säkerhet, medför ett åsidosättande av kraven också att fartyget i fråga riskerar att inte tas emot i andra länder. Dessutom är naturligtvis möjligheten att kunna se till att åtgärder vidtas för att kraven på sjöfartsskydd uppfylls en grundläggande förutsättning för att tillsynen skall vara effektiv.

Möjligheten att ogiltigförklara fartygets sjöfartsskyddscertifikat finns visserligen också, se avsnitt 4.3.6. Denna möjlighet kan dock inte anses tillräcklig eller fullt ut tjäna sina syften. Risken att fartyget väljer att ändå fortsätta sin resa, dvs. fortsätter utan giltigt certifikat, kan finnas och bör därför undvikas. Det kan också vara så att fartyget i fråga inte har något certifikat som kan ogiltigförklaras. Förutom ogiltigförklaring bör det därför finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att vidta vissa åtgärder eller förelägga fartyget att vidta åtgärder när brister i sjöfartsskyddet påvisas.

Nyttjandeförbud och föreläggande

Nyttjandeförbud, dvs. förbud mot fartyget att fortsätta sin resa, är den vanligaste åtgärden som vidtas mot ett fartyg som vid tillsyn konstateras ha allvarliga brister. Nyttjandeförbud kan i dag meddelas med stöd av sjätte kapitlet fartygssäkerhetslagen avseende de i den lagen reglerade förhållandena, se närmast föregående avsnitt. Ur administrativ synvinkel är nyttjandeförbudet mindre ingripande än ett återkallande av ett fartygs certifikat, och samtidigt en mycket effektiv sanktion för att få fartyget att uppfylla föreskrivna krav eller åtgärda brister. I ovannämnda situation där ett fartyg befinner sig inte ha giltigt certifikat meddelas som regel nyttjandeförbud för fartyget till dess det erhållit det certifikat som krävs. I sjöfartsskyddssammanhang kan en brist bestå i att ett fartyg t.ex. inte följt föreskrifterna i sin godkända skyddsplan. I en sådan situation är inte en ogiltigförklaring av fartygets certifikat ett effektivt sätt att tvinga fram ett efterlevande av skyddsplanen. Om däremot ett nyttjandeförbud meddelas måste fartyget rätta till den brist som legat till grund för förbudet för att detta skall hävas; i nämnda exempel följa föreskrifterna i skyddsplanen.

Enligt regeringens uppfattning bör åtgärder mot svenska fartyg som inte uppfyller bestämmelserna om sjöfartsskydd ha samma uppbyggnad som motsvarande regler i fartygssäkerhetslagen. Såväl effektivitetsskäl som praktiska skäl, liksom det förhållandet att båda regelverken har sin grund i SOLAS, talar för en sådan utformning. Detta innebär att om det vid tillsyn av ett svenskt fartyg finns skälig anledning att anta att det har brister i sitt sjöfartsskydd det kan bli aktuellt att meddela fartyget nyttjandeförbud. Om det inte finns tillräckliga skäl för sådant förbud får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen.

Bemyndigad myndighet att utfärda sådana beslut bör, liksom när det gäller utländska fartyg och enligt fartygssäkerhetslagen, vara Sjöfartsverket i sin egenskap av ansvarig myndighet för sjöfartsskyddet enligt EG-förordningen. *SEKO Sjöfolk* har tyckt att även Kustbevakningen bör kunna vidta de föreslagna åtgärderna. Det är emellertid Sjöfartsverket som är såväl sambandspunkt och behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt

artiklarna 9.2 och 2 i EG-förordningen som utsedd myndighet och administration enligt bilagorna till EG-förordningen, vilket följer av 2–4 §§ förordningen om sjöfartsskydd. Huvudregeln bör således vara att även denna uppgift – att besluta om åtgärder mot svenska fartyg – tillkommer Sjöfartsverket. Det finns dock, enligt 6 § förordningen om sjöfartsskydd, en möjlighet för Sjöfartsverket att komma överens med bl.a. Kustbevakningen om att den senare skall fullgöra uppgifter som åligger Sjöfartsverket. Sådan överenskommelse har träffats avseende vissa uppgifter, SJÖFS 2004:14. Det är således möjligt för myndigheterna att överenskomma om uppdelningen av tillsynsuppgifterna, varför någon särskild reglering om detta på annan författningsnivå inte behövs. Vad här avser begreppet ”den som utövar tillsyn” i den föreslagna lagtexten hänvisas till avsnitt 7.2.1.

Andra åtgärder

Utöver de två nämnda åtgärderna bör det finnas möjlighet att vidta ytterligare åtgärder mot svenska fartyg. Enligt EG-förordningen (regel 9.1 i bilaga 1) finns ett antal åtgärder som tillsynsmyndigheten, vid grundad anledning att tro att fartyget inte uppfyller sjöfartsskyddskraven, kan vidta mot utländska fartyg. Dessa åtgärder är inspektion av fartyget, fördröjning och kvarhållning av fartyget och driftrestriktioner, bl.a. restriktioner vad gäller förflyttningar inom hamnen eller avvísning av fartyget från hamnen. *Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds Universitet* har ansett att det borde vara tillräckligt med en vitessanktion mot svenska fartyg. Regeringen menar dock att eftersom Sverige har ett mer omfattande ansvar för att se till att dess egna fartyg uppfyller gällande regler, är det högst rimligt att likadana åtgärder som enligt EG-förordningen kan vidtas mot utländska fartyg också kan vidtas mot svenska. Vilken åtgärd som passar bäst får avgöras i det enskilda fallet. Det kan ofta vara mer ändamålsenligt att kunna vidta andra åtgärder än föreläggande och nyttjandeförbud. Som ett exempel kan nämnas att ett fartyg konstateras ha brister i kontrollen av det gods som lastas på fartyget. I en sådan situation kan det vara lämpligt att kunna förbjuda fartyget att fortsätta lasta godset till dess att bristen åtgärdats.

Regeringen föreslår att bestämmelsen införs i en ny paragraf, 9 a §, i lagen om sjöfartsskydd.

5.3 Vite

Regeringens förslag: Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 eller 9 a § lagen om sjöfartsskydd får förenas med vite.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag: I såväl lagen om sjöfartsskydd som fartygssäkerhetslagen finns möjlighet att förena förbud och förelägganden med vite. Hotet om vite gör sanktionen mer effektiv och kan därmed

föranleda att t.ex. ett föreläggande efterföljs snabbare. Det bör därför finnas en möjlighet att förena förbud och förelägganden avseende såväl IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik som brister i sjöfartsskyddet med ett vitesföreläggande. För viten gäller lagen (1985:206) om viten.

I 6 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs att ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får förenas med vite. Genom det i avsnitt 5.1.5 föreslagna tillägget i 6 kap. 1 § kommer vitesbestämmelsen även att omfatta beslut eller föreläggande avseende IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik.

I 10 § lagen om sjöfartsskydd finns en bestämmelse om att ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till EG-förordningen (t.ex. avseende utländska fartyg) eller enligt 9 § (avseende hamnanläggningar) får förenas med vite. Den föreslagna ändringen förs lämpligen in i 10 § lagen om sjöfartsskydd så att den omfattar även beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i den föreslagna 9 a §, se avsnitt 5.2.

5.4 Överklagande av beslut inom sjöfartsskyddet

5.4.1 Överklagande av beslut enligt andra författningar inom sjöfarten

När Sjöfartsverket meddelar beslut om förbud eller förelägganden enligt fartygssäkerhetslagen tillämpas ett i lagen föreskrivet förfarande med underställning av beslutet innan det får överklagas. Detsamma gäller enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Inspektören på plats fattar det första beslutet som gäller omedelbart, men som inte kan överklagas. Detta beslut underställs sedan chefen för Sjöfartsinspektionen som fattar det slutliga beslutet som kan överklagas.

Således framgår av 10 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att beslut enligt 6 kap. 1–3, 5 eller 6 § fartygssäkerhetslagen (eller enligt 7 kap. 1 eller 2 § förordningen som också handlar om förbud), som har fattats av en annan befattningshavare än chefen för Sjöfartsinspektionen, genast skall underställas denne. Enligt 9 kap. 2 § andra stycket fartygssäkerhetslagen får ett beslut som har meddelats inom Sjöfartsverket och som ska underställas någon inom verket enligt vad regeringen förordnar inte överklagas. Däremot får beslut som chefen för Sjöfartsinspektionen har fattat efter underställelse överklagas. Enligt 9 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen får sådana beslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Motsvarande förfarande finns, som nämnts, enligt författningarna om åtgärder mot förorening från fartyg (8 kap. 2 § i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg med hänvisning till 7 kap. 4 § första stycket, 5 §, 6 § och 6 a § andra stycket och 6 b § i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och 7 kap. 8 § i förordningen, samt 9 kap. 2 § första stycket och 4 § i lagen).

Emellertid finns för närvarande inte någon motsvarande ordning då liknande beslut fattas med stöd av EG-förordningen eller lagen om sjöfartsskydd.

Regeringens förslag: Ett beslut som meddelats inom Sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen meddelar föreskrifter om, skall underställas någon inom verket, får inte överklagas.

Beslut som inte skall underställas eller som inte överklagas till regeringen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Hamnar* har ifrågasatt nödvändigheten av ett underställningsförfarande när det gäller beslut som riktar sig mot hamnanläggningar. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms Universitet* har saknat en upplysning om den tid inom vilken underställningen skall ske och påpekat vikten av att den berörde inte lider onödig skada därav.

Skälen för regeringens förslag: Den föreslagna bestämmelsen reglerar dels indirekt att vissa beslut skall underställas, dels att dessa beslut inte får överklagas. Dessutom görs ett tillägg som tydliggör vilka beslut som överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vilka beslut som skall underställas kommer att regleras i förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd, se vidare nedan.

Anledningen till att beslut som skall underställas inte får överklagas är att parallella överklaganden i samma sak inte skall kunna uppkomma. I samband med tillkomsten av 1988 års fartygssäkerhetslag (1988:49) sammanställdes och kommenterades den diskussion som förekommit om systemet med underställning i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (se prop. 1987/88:3 s. 122–124, prop. 1979/80:167 s. 271 f och 280 samt prop. 1982/83:87 s. 60). I förarbetena till den nu gällande fartygssäkerhetslagen (prop. 2002/03:109 s. 181) hänvisade man till propositionen till 1988 års fartygssäkerhetslag. Systemet med underställning bör gälla även beträffande förbud som beslutas med stöd av EG-förordningen och lagen om sjöfartsskydd. Sjöfartsverket måste i praktiken meddela flera olika intressenter att ett förbud meddelats. Dessa uppgifter utförs lämpligen inte av fartygsinspektören utan centralt av Sjöfartsverket. Systemet med underställning av beslut om förbud eller föreläggande är väl inarbetat i tillsynsarbetet inom Sjöfartsverket och bidrar till en enhetlig tillsyn med hög kvalitet. Eftersom det inte är möjligt för Sjöfartsverket att på egen hand föreskriva att beslut om förbud eller förelägganden som fattats med stöd av EG-förordningen och som ska underställas någon inom verket inte kan överklagas måste en lagändring göras.

De beslut som bör omfattas av förfarandet med underställning är beslut om åtgärder mot fartyg, såväl förbud som förelägganden. Dessutom kan, enligt 9 § lagen om sjöfartsskydd, även hamnanläggningar bli föremål för vissa beslut för det fall anläggningarna har brister i sitt sjöfartsskydd. I paragrafen föreskrivs att en hamnanläggning skall kunna förbjudas att betjäna fartyg som omfattas av EG-förordningen om hamnanläggningen i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd. Även sådana beslut bör alltså innefattas i underställningsförfarandet. *Sveriges Hamnar* har haft motsatt åsikt under remissförfarandet och som stöd anfört att samma skäl för underställning inte kan göras gällande för hamnanläggningar som för fartyg. Detta är en korrekt uppfattning såtillvida att någon

motsvarande risk som för att fartyget ger sig i väg, vilket kan motivera ett snabbt beslut på plats mot fartyg, inte föreligger för en hamnanläggnings del. För det fall ett beslut mot en hamnanläggning måste fattas kan det emellertid ändå röra sig om ett snabbt sådant. Hamnanläggningens brister i sjöfartsskyddet kan t.ex. bestå av att anläggningen inte följer sin skyddsplan. Såsom framhållits i förarbetena till lagen om sjöfartsskydd (prop. 2003/04:106 s. 40) är en av tankarna bakom regelverket att ”smitta”, dvs. personer och gods som inte kontrollerats, inte skall kunna föras mellan länder, vilket sker om ett fartyg betjänats av en hamnanläggning som inte uppfyllt sjöfartsskyddskraven. I sådana fall kan således ett beslut att förbjuda hamnanläggningen att betjäna fartyg behöva fattas inom ett kort tidsperspektiv för att förhindra att nämnda ”smitta” sprids till andra sjöfartsaktörer. Beslutet bör kunna fattas av den inspektör på plats som uppmärksammat bristen. Vad som ytterligare talar för en ordning med underställning av beslut är det faktum att detta förfarande tillämpas i ett flertal centrala sjöfartsförfattningar, se närmast föregående rubrik. Att ett underställt beslut inte får överklagas skall vidare inte ses som en rättssäkerhetsbrist; i stället innebär underställningen, genom chefens för Sjöfartsinspektionen omedelbara prövning, en slags garanti för att ett korrekt beslut fattats. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms Universitet* har påpekat att någon tid inom vilken underställningen skall ske inte finns angiven i det remitterade materialet. Enligt såväl 10 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetsförordningen som 8 kap. 2 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg gäller att underställningen skall ske ”genast”. Detta innebär att underställningen sker utan dröjsmål och med användande av snabbast möjliga kommunikationssätt av i dag. Detsamma kommer att gälla för det nu föreslagna förfarandet, och regleras i förordningen om sjöfartsskydd på motsvarande sätt.

Övriga beslut som fattas med stöd av EG-förordningen eller lagen om sjöfartsskydd, t.ex. godkännande av skyddsplaner och s.k. alternativa skyddsarrangemang, bör däremot inte omfattas av underställningsförfarandet. Därmed överensstämmer förfarandet med det som gäller enligt fartygssäkerhetslagen – förutom att i den lagen beslut om förelägganden inte innefattas i underställningsförfarandet.

Regeringen föreslår att ändringen införs i 29 § lagen om sjöfartsskydd där bestämmelserna om överklagande finns.

Som nämnts kommer förslaget att innebära ändringar även i förordningen om sjöfartsskydd. Där bör föreskrivas vilka beslut som skall underställas liksom vem som skall pröva underställningen och inom vilken tid underställningen skall ske.

6 Kostnader och konsekvenser

6.1 Sjöfartsverket

Av förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd framgår att Sjöfartsverket är sambandspunkt och behörig sjöfartsskyddsmyndighet i Sverige enligt artiklarna 2 och 9.2 i EG-förordningen. Likaledes enligt förordningen om sjöfartsskydd är Sjöfartsverket utsedd myndighet och administration enligt bilagorna till EG-förordningen och skall, med vissa undantag, fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige. Sammantaget har Sjöfartsverket därmed en mängd uppgifter att utföra inom sjöfartsskyddet. Tillsynen av svenska fartyg är en av dessa uppgifter.

Vidare är det Sjöfartsverket som utövar den tillsyn som sker med stöd av fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:483), se avsnitt 4.3.3. Denna tillsyn är förhållandevis omfattande eftersom den avser en mängd olika områden. För sitt arbete debiterar Sjöfartsverket enligt en tillsynstaxa.

Enligt det nu lämnade förslaget tillförs Sjöfartsverket ytterligare ett tillsynsområde – tillsynen av att bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik efterlevs. Såsom beskrivits i avsnitt 5.1.3 kommer denna tillsyn att ingå i den tillsyn av fartyget som verket utför redan i dag. Omfattningen av tillsynsområdet utvidgas därmed endast mycket begränsat och kan utföras utan bistånd från andra myndigheter. Verkets kostnader torde därmed täckas av debiterat belopp enligt tillsynstaxan.

I egenskap av behörig sjöfartsskyddsmyndighet faller även den föreslagna möjligheten att kunna vidta åtgärder mot svenska fartyg som inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd på Sjöfartsverket. Att närmare uppskatta omfattningen av denna uppgift låter sig inte göras. Mot bakgrund av det höga skydds- och säkerhetstänkande som råder inom svensk sjöfart kan åtgärder mot svenska fartyg dock förmodas bli endast mindre frekvent förekommande. Enligt lagen (2004:487) om sjöfartsskydd är sjöfartsskyddssystemet självfinansierat, dvs. myndigheternas kostnader för sjöfartsskyddet täcks av avgifter. Således kommer även den nu föreslagna ytterligare uppgiften att, för Sjöfartsverket del, täckas av den avgift som tas ut för tillsynen.

6.2 Andra myndigheter och domstolarna

Vid tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen är polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen och miljö- och hälsoskyddsnämnder skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna (5 kap. 18 §). Bestämmelserna skall förstås som att skyldigheten inträder om tillsynsmyndigheten begär det. När det gäller tillsynen av IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik kommer med all sannolikhet inte något biträde från andra myndigheter att behövas.

När det gäller åtgärder mot svenska fartyg, som faller under sjöfartsskyddslagstiftningen, finns i förordningen om sjöfartsskydd en liknande bestämmelse om biträdesskyldighet för myndigheterna om tillsynsmyndigheten begär det.

digheten begär det, 7 §. Den biträdesskyldighet som gäller enligt fartygs-säkerhetslagen har aktualiserats endast mycket sällan. Det finns ingen anledning att tro annat än att detsamma kommer att bli fallet med skyldigheten enligt lagen om sjöfartsskydd. Regeringen gör därför den bedömningen att Sjöfartsverkets nu föreslagna möjlighet att besluta om åtgärder mot svenska fartyg, inte kommer att medföra kostnader och konsekvenser för de andra myndigheterna annat än i yttersta undantagsfall. Dessutom gäller det under föregående avsnitt nämnda finansierings-systemet även i detta sammanhang.

För domstolarnas del bedöms inte de föreslagna ändringarna medföra några ändrade kostnader eller konsekvenser i förhållande till situationen i dag.

6.3 Rederierna, fartygen och hamnanläggningarna

För rederiernas och fartygens del kommer inte det förhållandet att tillsynen över IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik nu regleras att medföra några särskilda kostnader eller konsekvenser. Såsom angetts i avsnitt 6.1 kommer denna tillsyn att ingå i övrig tillsyn av fartyget enligt samma lagstiftning. Eftersom den nu föreslagna tillsynen avser förhållandevis begränsade områden lär inte den tid som fartygen måste ställas till tillsynsmyndighetens förfogande utökas annat än synnerligen marginellt.

Fartygens skyldighet att underordna sig vissa av tillsynsmyndighetens vidtagna åtgärder för det fall fartygen inte uppfyller föreskrivna sjöfartsskydds krav är en naturlig del av sjöfartsskyddssystemet. Den nu föreslagna ändringen syftar till att åstadkomma ett heltäckande system som tillfullo uppfyller de internationella och EG-rättsliga regelverken.

För hamnanläggningarnas del är det endast förslaget om ändrat förfarande vid överklagande av beslut inom sjöfartsskyddet som berör dem. I vilken omfattning beslut riktade mot hamnanläggningar över huvudtaget kommer att fattas är ännu för tidigt att sia om; reglerna om sjöfartsskydd har endast varit i kraft en kortare tid. Oaktat omfattningen kan dock inte det nu lämnade förslaget om underställning av beslut anses medföra några negativa konsekvenser för hamnanläggningarna. Såsom beskrivits i avsnitt 5.4.2 innebär underställningsförfarandet inte på något sätt att risken för ”felaktiga” beslut ökar. Det först fattade beslutet skall genast underställas ny prövning varvid ett överklagbart beslut fattas.

6.4 Konsekvenser i övrigt

De föreslagna ändringarna kan inte antas medföra några konsekvenser i övrigt, exempelvis när det gäller miljön eller jämställdhetspolitiken.

7 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

EG-förordningen liksom lagen (2004:487) och förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd trädde i kraft den 1 juli 2004. Det är av vikt att de nu föreslagna kompletteringarna, genom vilka ett heltäckande sjöfartsskyddssystem kommer till stånd, träder i kraft så snart som möjligt. De bör således träda i kraft den 1 januari 2006. Detsamma gäller bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik.

De föreskrifter som meddelats avseende IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik med stöd av bemyndigandet i lagen om sjöfartsskydd gäller även efter att de nu föreslagna ändringarna trätt i kraft. Några övergångsbestämmelser är således inte nödvändiga.

8 Författningskommentar

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

6 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 §

I paragrafen regleras möjligheten att inskränka rätten att använda ett fartyg genom att dess resa får förbjudas, dvs. nyttjandeförbud meddelas. I två nya punkter, 9 och 10, förs de två situationerna med brister avseende märkning med IMO-identifikationsnummer och handlingar med fartygshistorik in. Till skillnad från 3 § anges i paragrafen när ett fartygs resa *får* förbjudas. En bedömning av bristens relevans måste således göras i varje enskilt fall. Utgångspunkten är givetvis att de föreskrivna kraven skall vara uppfyllda.

De situationer det kan bli fråga om i *punkt 9* är först och främst förstås att någon märkning med IMO-identifikationsnummer över huvudtaget inte finns. Det kan också handla om att t.ex. märkningen är felaktigt gjord, dvs. inte följer de krav som föreskrivits om hur märkningen skall se ut eller var den skall placeras, eller att numret av någon anledning inte längre är läsbart.

I *punkt 10* lämnas förslag på möjligheten att meddela nyttjandeförbud på den grunden att fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på fartyget. Det kan vara fråga om att handlingarna inte är kompletta i något avseende eller inte uppdaterade på vederbörligt sätt.

De föreslagna ändringarna i paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.5 och i viss mån 5.1.3.

7 kap. Bemyndiganden

3 §

I paragrafen finns bestämmelser om delegation av föreskriftsrätt till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer avseende olika förhållanden inom sjöfarten som regleras i fartygssäkerhetslagen. Genom det föreslagna tillägget faller även föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på fartyg in under bemyndigandet. Förutom *att* fartyg skall märkas med IMO-identifikationsnumret kan föreskrifterna även handla om t.ex. hur och var IMO-identifikationsnumret skall anges på fartyget, märkningens storlek och övriga utseende samt vilka fartyg som är skyldiga att ha en sådan märkning. Vad gäller fartygshistoriken kan föreskrifterna reglera t.ex. hur eventuella ändringar i fartygshistoriken skall anmälas eller hur handlingarna skall förvaras.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.2.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Prop. 2004/05:xx

8.2.1 Åtgärder mot svenska fartyg som inte uppfyller kraven på sjöfartsskydd m.m.

9 a §

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjlighet att meddela olika slags förbud och förelägganden för det fall ett svenskt fartyg har brister i sitt sjöfartsskydd. De internationella bestämmelserna om sjöfartsskydd är i många avseenden mycket detaljerade, bl.a. vad gäller miniminormer för vad ett fartygs skyddsplan skall innehålla (punkt 9.4 i bilaga 2 och punkt 9.2 i bilaga 3 till EG-förordningen). Genom att det i den föreslagna paragrafens första stycke anges att bristerna skall föreligga i *väsentligt* avseende markeras att en viss dignitet mellan olika krav inom sjöfartsskyddet kan urskiljas. *Samtliga* brister kan således inte föranleda ett förbud enligt första stycket. I sådana fall finns i stället möjligheten att med stöd av andra stycket förelägga redaren eller ägaren att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid. Som exempel kan nämnas att en smärre brist av administrativ art inte nödvändigtvis behöver föranleda att fartygets avgång förbjuds, vilket däremot t.ex. bristande åtgärder för att förhindra obehöriga att beträda områden med begränsat tillträde kan göra. Paragrafen är formulerad med motsvarande bestämmelser i fartygs-säkerhetslagen, 6 kap. 1 och 11 §§, som förebild. I den föreslagna bestämmelsen anges inte tillsynsmyndigheten vid namn utan benämns som ”den som utövar tillsyn över svenska fartyg enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag”. Härmed avses Sjöfartsverket som enligt EG-förordningen och förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd är behörig sjöfartsmyndighet i Sverige. Att inte uttryckligen nämna Sjöfartsverket vid namn i den föreslagna lagtexten följer det mönster som råder sedan tidigare i lagen. Detta mönster beror i sin tur på den författningstekniska lösning med ett utpekande först på förordningsnivå som måste ske på grund av det flertal regelverk på olika nivåer som reglerar sjöfartsskyddet.

I *punkt 1* behandlas den mest ingripande påföljden, nämligen nyttjandeförbud. Såsom beskrivits i avsnitt 5.2 avses förbud mot fartygets såväl avgång efter att ha legat stilla en tid som fortsatta resa efter ett kortare stopp. För utländska fartyg återfinns motsvarande bestämmelse i regel 9.1.3 i bilaga 1 till EG-förordningen där åtgärden benämns ”kvarhållande av fartyget”.

Punkt 2 reglerar möjligheten att meddela förbud mot att utföra viss verksamhet eller använda viss utrustning. Med det förra avses förbud mot att t.ex. ta ombord passagerare eller lasta eller lossa fartyget. I regel 9.1.3. i bilaga 1 till EG-förordningen motsvaras de föreslagna åtgärderna av möjligheten att meddela ”driftrestriktioner” för utländska fartyg.

Punkt 3 innehåller möjligheten att *förbjuda* fartyget att anlöpa eller avgå från en viss uppehållsplats liksom att meddela föreläggande att anlöpa eller avgå från en viss uppehållsplats. Föreläggandet skall riktas mot fartygets redare eller ägare. Genom att använda denna bestämmelse kan fartygens position kontrolleras. Detta kan vara önskvärt i t.ex. den

situationen där distans bör hållas mellan fartyget i fråga och andra fartyg eller kajen. För utländska fartygs del kan ”fördröjning av fartygen” liksom ”restriktioner vad gäller förflyttningar inom hamnen” och ”avvisning av fartyget från hamnen” aktualiseras, se regel 9.1.3 i bilaga 1 till EG-förordningen.

I andra stycket anges att om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får fartygets redare eller ägare föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid. Bestämmelsen är en komplettering till bestämmelsen i första stycket. Ett föreläggande att avhjälpa bristen kan t.ex. avse åtgärdande av trasig utrustning vilken enligt skyddsplanen skall finnas i visst skick eller omfattning. Under punkt 2 ovan beskrivs möjligheten att meddela förbud mot att lasta fartyget. Med stöd av andra stycket kan tillsynsmyndigheten i stället meddela ett föreläggande att avhjälpa bristen vilket kan avse åtgärder för att säkra att lasten kontrolleras på föreskrivet sätt. De olika bestämmelserna i första och andra styckena skall således ses som åtgärder i olika ”steg”, där omständigheterna i varje enskilt fall får avgöra vilken åtgärd som är lämpligast. I föreläggandet skall anges inom vilken tid bristen skall avhjälpas eller kravet uppfyllas.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.

10 §

Paragrafen ändras på så sätt att även ett förbud eller föreläggande enligt den föreslagna 9 a § får förenas med vite.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.3.

8.2.2 IMO-identifikationsnummer och fartygshistorik

21 §

I paragrafens andra stycke ges i dag bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om olika förhållanden inom sjöfartsskyddet. I punkterna 4 och 5 anges märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer respektive handlingar med fartygshistorik. Den föreslagna ändringen innebär att dessa två punkter tas bort och flyttas till 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen, se närmast föregående rubrik.

Förslaget har behandlats i avsnitt 5.1.2.

8.2.3 Överklagande av beslut

29 §

Paragrafen ändras så att den dels reglerar att vissa beslut inom sjöfartsskyddet, som skall underställas, inte får överklagas, dels förtydligar vilka beslut som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, nämligen sådana beslut som inte skall underställas. För det första läggs ett nytt första stycke till bestämmelsen enligt vilket stycke ett beslut som meddelats inom Sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen meddelar föreskrifter om, skall underställas någon inom verket, inte får överklagas.

I avsnitt 5.4.1 har bakgrunden till underställningsförfarandet inom andra författningar på sjöfartens område beskrivits. Genom en ändring i förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd kommer det där att anges vilka beslut som skall underställas.

För det andra görs ett tillägg i nuvarande första stycket, dvs. det föreslagna andra stycket. Genom tillägget anges att beslut som inte skall underställas får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Hit hör följaktligen bl.a. beslut som prövats efter att de underställts den inom Sjöfartsverket som är behörig att pröva dem.

I övrigt hänvisas till avsnitt 5.4 där de föreslagna ändringarna kommenterats.

Promemorians lagförslag – promemorian om förslag till ändringar i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och fartygssäkerhetslagen (2003:364) avseende tillsyn m.m.

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

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 1, 5 och 8 §§, 6 kap. 1 § samt 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

1 §

Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller

1. Fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation, och
4. arbetsmiljön ombord.

Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller

1. Fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation,
4. arbetsmiljön ombord,
5. märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer, och
6. sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg.

5 §

Besiktningar skall göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,
4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och
5. undersöka efterlevnaden av

Besiktningar skall göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,
4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation,
5. undersöka efterlevnaden av

bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,

Prop. 2004/05:156
Bilaga 1

6. undersöka efterlevnaden av föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 § 4 om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer, och

7. undersöka efterlevnaden av föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 § 5 om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg.

Vid en inspektion skall det, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om

1. arbetsmiljön är tillfredsställande,
2. fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
3. last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,
4. fartygets är bemannat på ett betryggande sätt,
5. fartyget i övrigt är i behörigt skick, och
6. fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

8 §

Vid en inspektion skall det, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om

1. arbetsmiljön är tillfredsställande,
2. fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
3. last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,
4. fartygets är bemannat på ett betryggande sätt,
5. fartyget i övrigt är i behörigt skick,
6. fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation,
7. fartygets märkning med IMO-identifikationsnummer uppfyller föreskrivna krav, och
8. fartyget medför sådana handlingar med fartygshistorik som enligt föreskrivna krav skall finnas ombord på ett fartyg.

6 kap.

1 §

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet, eller

8. väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på fartyget.

7 kap.

3 §

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

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

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

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

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

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

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

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

*4. fartyg skall märkas med IMO-
identifikationsnummer, samt
5. fartyg skall medföra hand-
lingar med fartygshistorik.*

Prop. 2004/05:156
Bilaga 1

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd
dels att 10 och 21 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Om det finns skälig anledning att anta att ett svenskt fartyg i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd som gör att det inte uppfyller föreskrivna krav eller kraven i fartygets skyddsplan, får den som utövar tillsyn av svenska fartyg enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag meddela

1. förbud mot fartygets avgång eller resa,

2. förbud mot att utföra viss verksamhet eller använda viss utrustning,

3. förbud mot eller föreläggande att anlöpa eller avgå från en viss uppehållsplats.

Om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får fartygets redare eller ägare föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

10 §

Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 § får förenas med vite

Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 eller 9 a § får förenas med vite.

21 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av

Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av

annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om sjöfarts-skyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn,
4. föreskrifter om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer,
5. föreskrifter om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg, och
6. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om sjöfarts-skyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn, *och*
4. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

Prop. 2004/05:156
Bilaga 1

29 §

Ett beslut som meddelats inom Sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen förordnar, skall underställas någon inom verket, får inte överklagas.

Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut *enligt denna lag eller enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 som inte skall underställas någon* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Förteckning över remissinstanser – promemorian om förslag till ändringar i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och fartygssäkerhetslagen (2003:364) avseende tillsyn m.m.

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Justitieombudsmannen Hovrätten för Nedre Norrland, Luleå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Gotlands län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Domstolsverket, Tullverket, Försvarmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakulteten vid Lunds universitet, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas Förening och Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Därutöver har följande instanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Tull-Kust, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges skeppsmäklareförening, Det Norske Veritas samt Näringslivets Regelnämnd.

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

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § samt 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §¹

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet, *eller*

8. väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

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

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. *fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller*

10. *fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på fartyget.*

¹ Senaste lydelse 2004:416.

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

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

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

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

7 kap.

3 §

Certifikat och dokument

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

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

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

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

Certifikat och dokument *m.m.*

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

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

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

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd dels att 10, 21 och 29 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Om det finns skälig anledning att anta att ett svenskt fartyg i något väsentligt avseende har brister i sitt sjöfartsskydd som gör att det inte uppfyller föreskrivna krav eller kraven i fartygets skyddsplan, får den som över svenska fartyg utövar tillsyn enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag meddela

1. förbud mot fartygets avgång eller resa,

2. förbud mot att utföra viss verksamhet eller använda viss utrustning,

3. förbud mot eller föreläggande att anlöpa eller avgå från en viss uppehållsplats.

Om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får fartygets redare eller ägare föreläggas att vidta åtgärder för att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

10 §

Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 § får förenas med vite

Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt bestämmelserna i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 eller enligt 9 eller 9 a § får förenas med vite.

21 §

Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av

Regeringen får meddela föreskrifter om att beslut enligt 4 § andra stycket får fattas även av

annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om sjöfarts-skyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn,
4. föreskrifter om märkning av ett fartyg med IMO-identifikationsnummer,
5. föreskrifter om sådana handlingar med fartygshistorik som skall finnas ombord på ett fartyg, och
6. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

annan myndighet än Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela

1. föreskrifter om vilka åtgärder en hamnanläggnings skyddsplan skall innehålla,
2. föreskrifter om sjöfarts-skyddsdeklarationer,
3. föreskrifter om tillsyn, och
4. föreskrifter om avgifter till staten för sjöfartsskyddet.

29 §

Ett beslut som meddelats inom Sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen meddelar föreskrifter om, skall underställas någon inom verket, får inte överklagas.

Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 rörande undantag för en hamnanläggning från att omfattas av förordningen och rörande likvärdiga skyddsarrangemang får överklagas till regeringen. Övriga beslut enligt denna lag eller enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 som inte skall underställas någon får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Lagrådets yttrande

Prop. 2004/05:156
Bilaga 4

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2005-04-05

Närvarande: f.d. justitierådet Staffan Magnusson, justitierådet Nina Pripp och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 23 mars 2005 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364), och
2. lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Ellika Eriksson.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 maj 2005.

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Ringholm, Freivalds, Sahlin, Östros, Messing, Y. Johansson, Bodström, Sommestad, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Österberg, Orback och Baylan.

Föredragande: statsrådet Messing.

Regeringen beslutar proposition 2004/05:156 Åtgärder inom sjöfartsskyddet, m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
---------------------------	---	--

Lag om ändring i fartygs-
säkerhetslagen
(2003:364)

7 kap. 3 §

Lag om ändring i lagen
(2004:487) om sjöfarts-
skydd

21 §

32004R0725