



Sjöfartsinspektionens tillsyn

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet Riksdagens revisorers förslag angående sjöfartsinspektionens tillsyn (förs. 2000/01:RR8) samt fyra motioner som väckts med anledning av förslaget.

Utskottet delar den av revisorerna och i motionerna framförda uppfattningen att regeringen bör vidta åtgärder för att stärka sjöfartsinspektionens ställning i lagstiftningen. Vidare instämmer utskottet i bedömningen att fartygssäkerhetslagstiftningen bör förbättras men finner att syftet med förslag härom tillgodoses genom den översyn som för närvarande pågår. Sjöfartsverkets analysverksamhet bör utvecklas. Utskottet förutsätter att Sjöfartsverket avsätter tillräckliga resurser för att sjöfartsinspektionens ambitioner på området skall kunna förverkligas. Vad gäller förslaget om en skärpt tillsyn av de s.k. klassificeringssällskapen bör enligt utskottets mening resultatet av pågående arbete inom EU avvaktas. Som anføres i en av motionerna behöver informationen om säkerheten ombord på passagerarfärjor förbättras. Sjöfartsverket förutsätts arbeta aktivt med informationsfrågor inom IMO och i andra internationella sammanhang.

Vad utskottet anfört med anledning av revisorernas förslag och motionerna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Till utskottets betänkande, som är enhälligt, har fogats ett särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Utskottets överväganden	5
1 Riksdagens revisorers förslag	5
1.1 Sjöfartsinspektionens ställning	5
1.2 En förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning	6
1.3 Analys av tillbud och olyckor	6
1.4 Tillsyn av klassificeringssällskap	6
2 Motionerna	7
3 Utskottets ställningstagande	8
3.1 Sjöfartsinspektionens ställning	8
3.2 En förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning	10
3.3 Analys av tillbud och olyckor	11
3.4 Tillsyn av klassificeringssällskap	12
3.5 Information om säkerheten på passagerarfärjor.....	12
3.6 Utskottets förslag till tillkännagivande	13
Särskilt yttrande.....	14
Sjöfartsinspektionens ställning	14
Förteckning över behandlade förslag.....	15
Riksdagens revisorers förslag	15
Följdmotioner	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under avsnittet Utskottets överväganden föreslår utskottet att riksdagen fattar följande beslut:

Sjöfartsinspektionens tillsyn

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört med anledning av Riksdagens revisorers förslag 2000/01:RR8 samt motionerna 2000/01:TU1, 2000/01:TU2, 2000/01:TU3 och 2000/01:TU4.

Stockholm den 13 februari 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s) och Jan-Evert Rådhström (m).

Redogörelse för ärendet

I Riksdagens revisorers förslag (2000/01:RR8) angående sjöfartsinspektionens tillsyn föreslås riksdagen som sin mening ge regeringen till känna vad revisorerna anfört om sjöfartsinspektionens ställning, om en effektivare tillsyn på sjösäkerhetsområdet genom bättre lagstiftning, om en utvecklad analys av tillbud och olyckor inom sjöfarten samt om en förbättrad kontroll av klassificeringssällskapens verksamhet. Till grund för revisorernas förslag ligger en granskningsrapport (1999/2000:12) samt över rapporten avgivna remissyttranden.

I detta betänkande behandlas revisorernas förslag jämte fyra motioner som väckts med anledning av förslaget. Förslaget och motionerna återges i *bilaga*.

Under behandlingen av revisorernas förslag har utskottet mottagit en skrivelse från sjöfartsinspektionen, daterad den 2 januari 2001.

Utskottets överväganden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anför med anledning av Riksdagens revisorers förslag angående sjöfartsinspektionens tillsyn samt motionerna T1 (m), T2 (v), T3 (kd) och T4 (s). Ställningstagandet innebär att regeringen bör vidta åtgärder för att i lagstiftningen stärka sjöfartsinspektionens ställning. Syftet med behandlade förslag om en förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning får anses tillgodosett genom den översyn av lagstiftningen som pågår. Sjöfartsinspektionens analysverksamhet bör utvecklas. Sjöfartsverket förutsätts avsätta tillräckliga resurser för att inspektionen skall kunna förverkliga sina ambitioner inom analysområdet. Det finns behov av en skärpt tillsyn av klassificeringssällskapen men resultatet av pågående arbete inom EU bör avvaktas. Det är viktigt att informationen om säkerheten ombord på passagerarfärjor förbättras. Sjöfartsverket förutsätts arbeta aktivt med informationsfrågor inom IMO och i andra internationella sammanhang.

1 Riksdagens revisorers förslag

1.1 Sjöfartsinspektionens ställning

Revisorerna konstaterar att regeringen under senare år initierat utredningar rörande trafikverkens verksamhetsstrukturer. Syftet har varit dels att renodla verksamheterna, dels att eliminera möjliga konflikter mellan producerande verksamheter och sektorsuppgifter såsom säkerhetsfrågor och tillsyn. Det har därvid framkommit att sjöfartsinspektionen i jämförelse med de två övriga inspektionerna inom transportområdet, luftfartsinspektionen och järnvägsinspektionen, har en mindre tydlig ställning i lagstiftningen. De senare, anför revisorerna, har ett uttalat ansvar för tillsyn och säkerhetsnormgivning.

Tidigare har Inspektionskommittén (SOU 1996:82) hävdat att oberoende och självständighet inte skulle ha samma aktualitet eller betydelse för sjöfartsinspektionen som för de två andra inspektionerna, eftersom Sjöfartsverket inte är infrastrukturhållare på samma sätt som Luftfartsverket och Banverket. Men, säger revisorerna, även om inte Sjöfartsverket driver hamnar har verket ansvar för och driver annan infrastruktur såsom farleder, lotsning, isbrytning, radiokommunikation och sjöräddning. Med hänsyn härtill anser revisorerna att Sjöfartsverkets olika roller bör göras tydligare så att det står mera klart om synpunkter och ställningstaganden grundas på säkerhets-, produktions- eller sektorshänsyn. Detta skulle öka tilltron till inspektionen. Mer konkret föreslår revisorerna att regeringen skall utarbeta förslag till förändringar i fartygssä-

kerhetslagstiftningen, innebärande att uppgifter rörande tillsyn och säkerhetsnormgivning läggs direkt på inspektionen.

1.2 En förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning

Revisorernas andra förslag avser fartygssäkerhetslagstiftningen. Enligt revisorerna förekommer omotiverade olikheter i de bedömningar sjöfartsinspektionen gör i sitt tillsynsarbete. Detta medför minskad rättssäkerhet, vidare att inspektionens integritet kan ifrågasättas och, i förlängningen, att regelefterlevnaden försämras och att tillsynen förlorar i effektivitet. Olikheterna sammanhänger enligt revisorerna med brister i fartygssäkerhetslagstiftningen och kan därför inte elimineras enbart genom organisatoriska åtgärder. Fartygssäkerhetslagstiftningen är föråldrad och otydlig. Samtidigt har det internationella regelverket vuxit. Därmed har det blivit svårare att utarbeta tillämpningsföreskrifter och att införliva EG-regler och andra internationella bestämmelser i det svenska regelverket. Särskilt bestämmelserna om arbetsmiljö utpekas av revisorerna som föråldrade och otydliga. Revisorerna anser att yttrandena över rapporten ytterligare har understrukt vikten av att lagstiftningen, och särskilt då arbetsmiljörablerna, moderniseras och tydliggörs. Härutöver pekar revisorerna på att de omfattande resurser som i dag får läggas ner på översättning av internationella regler skulle göra större nytta om de användes för att utarbeta tillämpningsföreskrifter.

1.3 Analys av tillbud och olyckor

Ett tredje förslag från revisorerna rör sjöfartsinspektionens analys av tillbud och olyckor. Revisorerna säger sig efter sin granskning ha funnit att det saknas utarbetade och prövade system för att iaktta, registrera och analysera tillbud, avvikelser och risker. Vidare har granskningen visat att vissa förhållanden rörande färjetrafiken – utrymning, livräddningsbåtar och flottar – inte alls har förbättrats efter Estonias förlisning år 1994. I sitt yttrande över revisorernas granskningsrapport har sjöfartsinspektionen som förklaring angivit att det har varit svårt att utveckla en fungerande metodik för analys av tillsynsresultat. Revisorerna i sin tur har förståelse för svårigheterna men anser ändå att analysledet kan förbättras. Ett sätt är enligt revisorerna att systematiskt gå igenom vilka olycksförebyggande system inspektionen förfogar över, hur de används och hur de kan förbättras. Jämförelser bör göras med vad som används i andra organisationer.

1.4 Tillsyn av klassificeringssällskap

Det fjärde förslaget från revisorerna gäller sjöfartsinspektionens tillsyn av klassificeringssällskapen. I Sverige svarar Sjöfartsverket genom sjöfartsinspektionen för tillsyn och certifiering av svenska fartyg i säkerhets- och miljöhänsende. Genom avtal kan dock myndighetsfunktioner enligt fartygssäkerhetslagen överlåtas på s.k. klassificeringssällskap, dvs. organisationer som

kontrollerar att fartygen uppfyller internationella säkerhets- och miljöskyddsregler. Sjöfartsverket har slutit avtal med fem sådana sällskap, Lloyd's Register, Det Norske Veritas, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd och American Bureau of Shipping. Sällskapen kontrollerar fribord, maskiner och skrov. Övriga kontroller utförs av inspektionen själv. Inspektionen certifierar dock samtliga funktioner enligt den s.k. ISM-koden. Därför måste inspektionen vara säker på att sällskapens uppgifter är korrekta. Av revisorernas redovisning framgår att inspektionen inte avser att delegera tillsyn, auditering, rederekontroll och certifiering till sällskapen, bl.a. eftersom ISM-koden kräver inte bara att rederier och fartyg har ett kvalitetssäkringssystem utan även att detta system ger säkerhet på viss nivå, lika för alla fartyg av samma typ. Samtidigt medger inspektionen att kontrollen av klassificeringssällskapens arbete kunde vara bättre. Så kommer det enligt inspektionen också att bli. Revisorerna föreslår att regeringen vidtar de åtgärder som krävs för att kontrollen av sällskapens verksamhet skall förbättras.

2 Motionerna

I motion T1 anför Per-Richard Molén m.fl. (m) att Sjöfartsverkets ställning som normgivande, utförande och granskande myndighet innebär konflikter och att den inte är lämplig från rättssäkerhetsynpunkt. Samtidigt kan det finnas fördelar med att inspektionen finns kvar inom verket. Under alla förhållanden bör inspektionen, som revisorerna föreslår, få en mer självständig ställning på samma sätt som järnvägsinspektionen har i dag. Men även om ansvaret för normgivning och tillsyn läggs direkt på inspektionen bör beslut kunna överklagas (yrkande 1). I samma motion tillstyrks revisorernas förslag om en tydligare fartygssäkerhetslagstiftning. Det är enligt motionärerna angeläget att såväl lagstiftning som tillämpningsbestämmelser utformas så att olika tolkningar utesluts. Svenska särregler bör undvikas och de engelskspråkiga texterna bör i stor utsträckning kunna användas utan översättning (yrkande 2). Revisorernas förslag om utveckling av analysverksamheten inom sjöfartsinspektionen avstyrks. Enligt motionärerna bör analysverksamheten flyttas över till Statens haverikommission. Förslaget motiveras med att det i analysverksamheten ingår att granska såväl normgivning som tillsynsverksamhet (yrkande 3). Motionärerna tillstyrker slutligen revisorernas förslag om förbättrad kontroll av klassificeringssällskapen. I sammanhanget kritiserar dock det förhållandet att ett statligt verk, Sjöfartsverket, både utför kvalitetscertifiering och utövar tillsyn. I stället borde i enlighet med EU:s principer den fortlöpande tillsynen utföras av enskilda organ (yrkande 4).

Enligt vad Karin Svensson Smith m.fl. (v) hävdar i motion T2 har riksdagen vid flera tillfällen uttalat sig för en fristående statlig inspektion inom luftfarten och vägtrafiken. Självständighet och integritet är en förutsättning för att granskningen skall bli effektiv. Samma argument är tillämpliga inom sjöfarten, anser motionärerna (yrkande 1). Revisorernas förslag om förbättrad sä-

kerhetslagstiftning tillstyrks. Om tillsynen skall bli effektiv måste regelverket vara relevant och stringent, framhåller motionärerna. Men så är inte förhållandet i dag. Bland annat konstateras att arbetsmiljöreglerna är av gammalt datum, från 1970-talet. Utredningen om fartygssäkerhetslagstiftningen bör återkomma med förslag till en modernisering, anser motionärerna (yrkande 2). Motionärerna tillstyrker även revisorernas förslag om en utvecklad analysverksamhet. Det finns, menar motionärerna, analysmetoder på andra områden. Dessa bör kunna användas också inom transportsektorn (yrkande 3). Slutligen tillstyrks revisorernas förslag om förbättrad kontroll av klassificeringsällskapens verksamhet (yrkande 4).

Johnny Gylling m.fl. (kd) noterar i motion T3 att konflikten mellan Sjöfartsverkets olika roller enligt revisorernas bedömning kan inverka menligt på sjösäkerhetsarbetet. Enbart detta är tillräcklig grund för att sjöfartsinspektionen bör bli en egen, självständig myndighet, anser motionärerna. Att det kan finnas fördelar med ett nära samarbete mellan verk och inspektion är inget skäl för att behålla nuvarande organisatoriska samordning (yrkande 1). Revisorernas övriga förslag tillstyrks (yrkande 2).

Kent Härstedt (s) tar i motion T4 upp frågan om hur informationen till allmänheten om säkerhetsförhållandena ombord på passagerarfärjor kan förbättras. Motionären noterar att denna fråga behandlades i revisionsrapporten men inte i revisorernas förslag till riksdagen. Enligt Kent Härstedt bör sjöfartsinspektionen och rederierna snarast analysera denna fråga med utgångspunkt i passagerarnas behov. I detta arbete skulle Konsumentverket kunna bidra med kunskaper. Härutöver kunde fristående och opartiska sakkunniga knytas till ett informationsprojekt. Rikstrafiken skulle kunna ha en samordnande roll, anser motionären.

3 Utskottets ställningstagande

3.1 Sjöfartsinspektionens ställning

Utskottet behandlar först frågan om sjöfartsinspektionens ställning. Som revisorerna redovisar prövades denna fråga senast inom ramen för den s.k. Inspektionskommitténs arbete (SOU 1996:82). Kommitténs huvuduppgift var att pröva förutsättningarna för och värdet av att slå samman tillsynsverksamheten inom transportområdet till en gemensam myndighet. En sådan lösning avvisades. Men kommittén övervägde också frågan om inspektionernas organisatoriska hemvist inom respektive trafikverk. Härvidlag fann kommittén att luftfartsinspektionen och järnvägsinspektionen, däremot inte sjöfartsinspektionen, borde skiljas ut från sina respektive verk. Det främsta argumentet för att tillsynen inom sjöfarten även fortsättningsvis borde vara organiserad inom Sjöfartsverket var, som framgår av revisorernas redogörelse, att sjöfartens infrastruktur är betydligt mindre än luftfartens och järnvägens. Inspektionskommitténs förslag i fråga om luftfartsinspektionen och järnvägsinspektionen har som bekant inte genomförts. I stället har åtgärder vidtagits för att öka

förutsättningarna för integritet inom ramen för fortsatt organisatorisk tillhörighet till respektive affärsverk. Bland annat har inom Luftfartsverket genomförts organisationsförändringar syftande till en ökad renodling av verkets olika roller. Härutöver har regeringen låtit utreda verkets organisationsstruktur. Frågan är under fortsatt beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i revisorenas förslag och i motionerna, nämligen att sjöfartsinspektionens självständighet och integritet i förhållande till Sjöfartsverket och omvärlden måste säkerställas så långt detta är möjligt. Det får inte finnas utrymme för misstankar om att inspektionen tar otillbörliga hänsyn i samband med fastställande av normer, vid tillsynen över att normerna följs samt vid undersökning av tillbud och olyckor.

I två av de nu behandlade motionerna, T2 (v) och T3 (kd), förordas att sjöfartsinspektionen ombildas till egen myndighet. I en tredje motion, T1 (m), redovisas samma principiella tveksamhet till en organisation som innebär risker för rollkonflikter i ett verk som har normgivnings- och tillsynsuppgifter såväl som andra uppgifter. Men samtidigt uttalas i motionen att det kan finnas fördelar med en ordning där sjöfartsinspektionen finns kvar inom Sjöfartsverket. Under alla förhållanden bör inspektionen ges en mer självständig ställning. Enligt motionärerna kan härvid järnvägsinspektionens ställning i förhållande till Banverket tjäna som förebild.

Utskottet instämmer i motionärernas bedömning att det finns ett principiellt integritetsproblem inbyggt i nuvarande organisationsform. Samtidigt kan det inte bestridas att en samlad organisation innebär fördelar, vilket inte minst sjöfartsinspektionen själv betonar. Vid en samlad bedömning finner utskottet, i likhet med revisorerna, att inspektionens ställning – inom ramen för en oförändrad organisatorisk hemvist inom Sjöfartsverket – bör tydliggöras i den lagstiftning som reglerar sjöfartsinspektionens verksamhet. I avvaktan på att så sker är utskottet – i likhet med revisorerna – inte berett att förorda att sjöfartsinspektionen skiljs ut från Sjöfartsverket.

Vid en jämförelse av de författningar som styr järnvägsinspektionens respektive sjöfartsinspektionens verksamhet kan utskottet, liksom Riksdagens revisorer, konstatera att det finns viktiga skillnader. I järnvägssäkerhetslagen (1988:594) stadgas sålunda redan inledningsvis (1 §) att vissa säkerhetsfrågor självständigt handhas av järnvägsinspektionen. Lagen anger också klart att det är järnvägsinspektionen som prövar vissa frågor om tillstånd (5 §) och frågor om tillsynen över efterlevnaden av lagen (20 §). Järnvägsinspektionens uppgifter specificeras ytterligare i förordningen (1990:1157) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg. I motsvarande författningar rörande sjöfarten, fartygssäkerhetslagen (1988:594) och fartygssäkerhetsförordningen (1988:594), nämns sjöfartsinspektionen över huvud taget inte.

Fartygssäkerhetslagstiftningen är för närvarande föremål för översyn. Ett betänkande med förslag till ny, moderniserad fartygssäkerhetslag och fartygssäkerhetsförordning har avgivits i februari 2001 (SOU 2001:17). Frågan om ett tydliggörande av sjöfartsinspektionens ställning i dessa författningar är

emellertid inte behandlad i utredningen. Enligt utskottets mening bör regeringen i samband med den fortsatta beredningen av utredningens förslag överväga på vilket sätt sjöfartsinspektionens uppgifter vad gäller bl.a. normgivning och tillsyn skall regleras i fartygssäkerhetslagstiftningen. Utskottet utesluter inte att också instruktionen (1995:589) för Sjöfartsverket – där sjöfartsinspektionens ansvar och beslutskompetens regleras i 13 § – behöver ses över. Som exempel på att viss otydlighet tycks präglade författningsrummet vill utskottet peka på en formulering som innebär att chefen för inspektionen ansvarar för och beslutar i bl.a. frågor om ”fastställande” av tekniska säkerhetsnormer för fartyg m.m. I instruktionen för Banverket (15 §) synes motsvarande befogenhet uttryckas på ett klarare sätt, nämligen så att direktören vid järnvägsinspektionen ”skall ansvara för och besluta om” sådana säkerhetsnormer som ligger inom Banverkets beslutskompetens.

3.2 En förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning

Utskottet övergår nu till att behandla revisorernas förslag om en förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning. Som utskottet redan nämnt har en särskild utredare på regeringens uppdrag nyligen gjort en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen och utarbetat förslag till ny författningsreglering. Skälen för översynen redovisas i direktiven för utredningen (dir. 1999:50). Sålunda har såväl fartygssäkerhetslagen (1988:48) som fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) sedan utfärdandet ändrats vid flera tillfällen. Någon samlad översyn har emellertid inte gjorts. Detta har medfört att vissa avsnitt, bl.a. de om arbetsmiljön ombord på fartyg och bestämmelserna om s.k. tillsynsbok, är föråldrade och behöver moderniseras så de bättre anpassas till Sjöfartsverkets datoriserade tillsynssystem och till framtida behov. Dessutom krävs en anpassning av lagstiftningen till den EG-rättsliga ordningen. Utskottet bedömer att syftet med revisorernas och motionärernas förslag om en modernare lagstiftning blir tillgodosett med den lagstiftningsarbete som inletts genom utredningens arbete. Dessutom vill utskottet peka på att riksdagen, sedan ärendet färdigberetts inom Regeringskansliet, kan väntas föreläggas förslag till ny fartygssäkerhetslag. Riksdagen bereds därmed möjlighet att bedöma om lagstiftningen tillgodoser de krav som kan ställas, bl.a. på det område som revisorerna särskilt nämner, nämligen arbetsmiljön.

När det gäller den av revisorerna särskilt aktualiserade frågan om översättning av internationella regler vill utskottet anföra följande. Enligt regeln i 14 § lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar skall en överenskommelse som inte har svensk text kungöras tillsammans med en svensk översättning, om inte särskilda skäl föranleder något annat. För Sjöfartsverkets del är det, enligt vad utskottet inhämtat, huvudsakligen fråga om översättning av IMO-regler. Frågan om översättning behövs eller ej aktualiseras i princip varje gång det kommer internationella regler. Verket har då att bedöma huruvida reglerna är av intresse för allmänheten. Om så är fallet krävs översättning. Endast i fall reglerna enbart berör en begränsad grupp specialister, för vilka engelska är arbetsspråket, kan man välja att ta in texten

oöversatt i verkets författningssamling. Enligt Sjöfartsverket är rationaliseringsutrymmet därmed begränsat. Härtill kommer att de internationella reglerna vanligen inte är anpassade till svensk författningsskrivningstradition. En sådan anpassning kräver en tämligen omfattande och därmed tidskrävande omarbetning. Utskottet för sin del förutsätter att översättningsverksamheten inte görs mer omfattande än vad som betingas av allmänhetens berättigade krav.

3.3 Analys av tillbud och olyckor

Som framgår av revisorernas redovisning uppmärksammades behovet av en utvecklad tillbuds- och olycksanalys år 1995 av en särskild utredare. Med anledning av att utredaren fann brister i analysverksamheten inrättades året därpå vid inspektionens utredningsenhet en särskild tjänst för analysarbete. Detta arbete har, enligt vad inspektionen uppger, hittills bl.a. resulterat i en omfattande översyn av säkerheten hos fiskefartyg. Översynen sägs ha bidragit till att säkerheten hos fiskefartyg förbättrats i olika hänseenden.

Det av revisorerna aktualiserade problemet med en otillräckligt utvecklad tillbuds- och olycksanalys består enligt sjöfartsinspektionen inte i att analysera en enskild olycka eller incident som kommer till inspektionens kännedom. Problemet gäller i stället att analysera resultaten av den ordinarie tillsynen. Enligt inspektionen finns det ingen bra metod att ur den stora mängd data som erhålls vid tillsynen sälla ut relevanta trender av betydelse för den olycksförebyggande verksamheten. Men metodutveckling pågår och frågan är prioriterad, anför inspektionen.

Utskottet instämmer i revisorernas och sjöfartsinspektionens egen bedömning att en del har gjorts men att mycket återstår att göra innan resultaten av den ordinarie tillsynen kan systematiseras så att de på ett effektivt sätt nyttiggörs i det olycksförebyggande arbetet. Utskottet utgår från att Sjöfartsverket avsätter de resurser som krävs för att sjöfartsinspektionens ambitioner på detta viktiga område skall kunna förverkligas. I sammanhanget erinrar utskottet om de högt ställda säkerhetsmål som regeringen lagt fast för sjöfarten och till vars uppfyllelse Sjöfartsverket skall bidra. Sålunda skall antalet allvarliga olyckor halveras under perioden 1998–2007. Detta mål gäller såväl handels-sjöfarten som trafiken med fiske- och fritidsbåtar. För färjetrafiken och övrig passagerarsjöfart är målet ännu högre satt; inga allvarliga olyckor skall inträffa inom sådan sjöfart.

I revisorernas förslag riktas kritik mot sjöfartsinspektionen för att erfarenheterna från Estoniakatastrofen inte tagits till vara i det olycksförebyggande arbetet. Kritiken avser förhållanden som rör utrymning, livräddningsbåtar och flottar. I sin skrivelse till utskottet medger inspektionen att inga grundläggande förändringar har genomförts av evakuerings- och livräddningssystemen. Det krävs internationellt samarbete för att åstadkomma förbättringar i dessa hänseenden, hävdar inspektionen. Utskottet för sin del är medvetet om att många problem på sjösäkerhetsområdet endast kan lösas i internationell

samverkan och utgår från att sjöfartsinspektionen aktivt driver dessa viktiga frågor inom IMO och i andra internationella sammanhang.

3.4 Tillsyn av klassificeringssällskap

Revisorena kräver i sitt förslag en förbättrad kontroll av klassificeringssällskapen. Utskottet har inhämtat att klassificeringssällskapen har regler för och utövar tillsyn av skrovkonstruktioner, maskininstallationer och elektriska anläggningar. När det däremot gäller krav enligt SOLAS – 1974 års internationella konvention om säkerheten till sjöss – och MARPOL – 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg – är det de nationella myndigheterna som utfärdar nationella regler och bedriver tillsyn av efterlevnaden. I vissa fall träffas dock avtal med sällskap om att dessa skall utföra tillsynen på myndigheternas vägnar.

I skrivelsen till utskottet säger sig sjöfartsinspektionen i vissa hänseenden ha god kontroll över sällskapens verksamhet. Inspektionen strävar efter att göra sina periodiska besiktningar när sällskapen gör sina besiktningar. Denna tidsmässiga samordning möjliggör samverkan och kontroll. Motsvarande gäller vid nybyggnadsbesiktning. De brister som i dag finns avser, enligt inspektionen, främst kontrollen av sällskapens kontor, dvs. deras rapporterings- och kvalitetssystem samt deras administrativa rutiner. Emellertid pågår inom EU för närvarande arbetet med det s.k. Erika I-paketet, vari ingår ett förslag om skärpning av kraven på klassificeringssällskapen. Beslut i ärendet väntas enligt inspektionen under våren 2001.

Som utskottet ser det förtjänar revisorernas förslag om förbättrad kontroll av klassificeringssällskapen beaktande. Samtidigt bedömer utskottet att de med sällskapen förknippade problemen är av internationell karaktär och bäst löses i internationell samverkan. Utskottet anser därför att resultatet av arbetet med Erika I-paketet – vilket utskottet förutsätter att regeringen redovisar för riksdagen – bör avvaktas.

3.5 Information om säkerheten på passagerarfärjor

I en av de nu behandlade motionerna, T4 (s), aktualiserar Kent Härstedt en viktig fråga, nämligen hur informationen om säkerhetsförhållanden på passagerarfärjorna kan förbättras. Enligt utskottets mening kan motionärens förslag avse två aspekter på sjösäkerhet. Den första aspekten avser det generella sjösäkerhetsläget för passagerarfärjorna. Vad gäller de svenska passagerarfärjorna måste säkerheten betraktas som god. Med något undantag har det under lång tid inte inträffat några olyckor som drabbat passagerare ombord i svenska färjor. Detta torde bl.a. sammanhålla med att svenska rederier präglas av ett starkt säkerhetsmedvetande och att tillsynen över svenska passagerarfärjor fungerar väl. Beträffande säkerhetsläget för de utländska passagerarfartyg som går i linjetrafik mellan utländska och svenska hamnar har svenska myndigheter svårare att uttala sig. Detta beror på att det svenska regel- och tillsynssystemet inte kan tillämpas på sådana fartyg.

Den andra aspekten gäller informationen till passagerarna ombord i enskilda fartyg. Efter att ha tagit del av sjöfartsinspektionens synpunkter bedömer utskottet att denna information kan förbättras. Enligt vad inspektionen uppger pågår för närvarande inom FN-organet IMO – The International Maritime Organization – ett arbete som gäller säkerheten i stora passagerarfartyg. Det är Sjöfartsverkets avsikt att inom ramen för detta arbete aktualisera ett antal områden inom vilka säkerheten kan förbättras. Utskottet utgår från att verket i detta sammanhang kraftfullt driver de angelägna informationsfrågor som tas upp i motionen.

3.6 Utskottets förslag till tillkännagivande

Utskottet anser sammanfattningsvis att riksdagen som sin mening bör ge regeringen tillkänna vad utskottet anfört med anledning av Riksdagens revisorers förslag om sjöfartsinspektionens tillsyn och nu behandlade motioner. Regeringen bör vidta åtgärder för att i lagstiftningen stärka sjöfartsinspektionens ställning. Syftet med behandlade förslag om en förbättrad fartygssäkerhetslagstiftning får anses tillgodosett genom den översyn av lagstiftningen som pågår. Sjöfartsinspektionens analysverksamhet bör utvecklas. Sjöfartsverket förutsätts avsätta tillräckliga resurser för att inspektionen skall kunna förverkliga sina ambitioner inom analysområdet. Det finns behov av en skärpt tillsyn av klassificeringssällskapen men resultatet av pågående arbete inom EU bör avvaktas. Det är viktigt att informationen om säkerheten ombord på passagerarfärjor förbättras. Sjöfartsverket förutsätts arbeta aktivt med informationsfrågorna inom IMO och i andra internationella sammanhang.

Särskilt yttrande

Sjöfartsinspektionens ställning

Johnny Gylling och Tuve Skånberg (båda kd) anför:

Enligt Riksdagens revisorer finns det risk för att konflikten mellan Sjöfartsverkets olika roller inverkar menligt på sjösäkerhetsarbetet. Vår uppfattning, som närmare redovisas i motion T3 (kd), är att denna risk utgör tillräcklig grund för att sjöfartsinspektionen bör ombildas till en egen, självständig myndighet. Att det kan finnas fördelar med ett nära samarbete mellan verk och inspektion är, menar vi, inget avgörande skäl för att behålla nuvarande organisatoriska samordning.

Vi står kvar vid denna bedömning. Men med hänsyn dels till värdet av ett enigt utskottsbetänkande, dels till att utskottet genom sitt ställningstagande ändå tillkännager regeringen behovet av ökad självständighet för sjöfartsinspektionen genom lagstiftning, avstår vi från att reservera oss.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Riksdagens revisorers förslag

I Riksdagens revisorers förslag 2000/01:RR8 angående sjöfartsinspektionens tillsyn föreslås

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om sjöfartsinspektionens ställning,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om effektivare tillsyn genom bättre lagstiftning,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om utvecklad analys av tillbud och olyckor,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om förbättrad kontroll av klassificeringssällskapens verksamhet.

Följdmotioner

2000/01:T1 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartsinspektionen bör få en mer självständig ställning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en omarbetning av lagstiftningen kring sjöfartsinspektionen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den nuvarande analysverksamheten inom sjöfartsinspektionen bör flyttas till Haverikommissionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU:s principer bör vara gällande för de med Sjöfartsverket samarbetande klassificeringssällskapen.

2000/01:T2 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartsinspektionens ställning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om effektivare tillsyn genom bättre lagstiftning vad gäller arbetsmiljö och andra relevanta områden.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvecklad analys av tillbud och olyckor.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrad kontroll av klassificeringssällskapens verksamhet.

2000/01:T3 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en egen myndighet oberoende av Sjöfartsverket.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Riksdagens revisorers förslag i övrigt genomförs.

2000/01:T4 av Kent Härstedt (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om information till passagerare om säkerhetsförhållandena ombord på färjorna.