

Regeringens proposition

2002/03:109

Sjösäkerhet

Prop.
2002/03:109

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 13 mars 2003

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till en ny lag som skall ersätta den nuvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49). Förslaget till den nya lagen – som också föreslås benämnas fartygssäkerhetslagen – innehåller i förhållande till den nuvarande huvudsakligen redaktionella ändringar som syftar till att göra lagen mer användarvänlig. I vissa avseenden medför dock den nya lagen ändringar även i sak. Exempelvis föreslås när det gäller arbetsmiljön ombord på fartyg, som tidigare reglerades uteslutande i fartygssäkerhetslagen, att arbetsmiljölagen (1977:1160) skall gälla. I princip skall samma arbetsmiljoregler tillämpas vid arbete ombord på fartyg som på land, utom när sjöfartens speciella förhållanden gör att detta inte är möjligt eller lämpligt. Vissa arbetsmiljöbestämmelser som är speciella just för fartygsarbete föreslås alltså finnas i fartygssäkerhetslagstiftningen. Enligt förslaget skall Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket utöva tillsyn över arbetsmiljön till sjöss.

Det föreslås även att fler fartyg än i dag skall omfattas av kravet på fartcertifikat. I dag krävs fartcertifikat för fartyg som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som är passagerarfartyg, men enligt förslaget skall alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 inneha fartcertifikat. För fritidsfartygens del skall dock alltså den tidigare gränsen gälla. Det föreslås också att fiskefartyg skall omfattas av kravet på minsta tillåtna fribord, vilket de inte gör i dag.

Till följd av den nya fartygssäkerhetslagen och det sätt varpå arbetsmiljön till sjöss föreslås regleras, behöver ändringar göras i arbetsmiljölagen. Den nya lagen medför också behov av följdändringar i ett antal andra lagar.

Vidare innehåller propositionen förslag till genomförande av fyra EG-direktiv på sjöfartsområdet, nämligen direktivet 2001/105/EG om ändring i direktivet om klassificeringssällskap, direktivet 2001/106/EG om ändring i det s.k. hamnstatskontrolldirektivet, det nya direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg, samt direktivet 2000/34/EG om ändring i det s.k. arbetstidsdirektivet. Det föreslås även vissa kompletterande bestämmelser med anledning av EG-förordningen 417/2002 om krav på dubbelskrov för oljetankfartyg.

I propositionen finns även ett förslag om att vissa vaktindelade personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg skall få undantas från vilotidsbestämmelserna i samma utsträckning som vaktgående sjömän.

En sjöman bör ha rätt att lämna sin befattning ombord om fartyget t.ex. är på väg in i en krigszon eller till hamn där en farlig smittsam sjukdom härjar, såvida han eller hon inte har godtagit att följa med fartyget under de aktuella förhållandena. Även om fartyget har sådana brister att sjömannen kan antas bli utsatt för allvarlig fara bör sjömannen kunna frånträda sin befattning ombord. Om befattningen frånträds mot bakgrund av sådana omständigheter skall detta enligt förslaget inte innebära att sjömannen förlorar sin anställning. Han eller hon skall då i stället kunna omplaceras av arbetsgivaren.

Inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har en internationell konvention för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, den s.k. AFS-konventionen, utarbetats. Konventionen innebär bl.a. att det skall vara förbjudet att måla fartygsskrov med färger som innehåller tennorganiska föreningar och att det fr.o.m. den 1 januari 2008 inte längre får förekomma tennorganiska föreningar som aktivt ämne på fartygsskrov. Sverige har undertecknat konventionen. Ett svenskt tillträde till konventionen förutsätter en ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Konventionen behöver därför godkännas av riksdagen. Ett sådant godkännande och den nödvändiga lagändringen behandlas i denna proposition.

De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 21 juli 2003, med undantag av lagen om lastning och lossning av bulkfartyg som föreslås träda i kraft den 1 mars 2004.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	7
2	Lagtext.....	8
2.1	Förslag till fartygssäkerhetslag	8
2.2	Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	35
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	44
2.4	Förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg....	50
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	56
2.6	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	60
2.7	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	64
2.8	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	65
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring	66
2.10	Förslag till lag om ändring i föräldraledighetslagen (1995:584).....	67
3	Ärendet och dess beredning.....	68
4	Allmänna utgångspunkter.....	70
4.1	Fartygssäkerhetslagen	70
4.2	EG-rättsakter på sjöfartsområdet	70
5	Regeringens förslag	72
5.1	En ny fartygssäkerhetslag	72
5.1.1	Lastning och lossning av fartyg	73
5.1.2	Begreppet teknisk chef.....	74
5.1.3	Fart- och fribordscertifikat.....	75
5.1.4	Regleringen av arbetsmiljön ombord på fartyg	77
5.1.5	Tillsyn	96
5.1.6	Möjlighet för utländska myndigheter att utfärda certifikat.....	98
5.1.7	Föreläggande om varnings- information m.m.	99
5.1.8	Möjlighet till undantag från vissa bestämmelser	100
5.1.9	Följdändringar i andra lagar.....	101
5.2	Genomförande av EG-direktiv m.m.	102
5.2.1	Direktivet 94/57/EG om klassificerings- sällskap med ändringsdirektiv 2001/105/EG.....	103
5.2.2	Direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll med ändringsdirektiv 2001/106/EG.....	106

5.2.3	Förordningen (EG) 2001/417 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg	118
5.2.4	Direktivet 2001/96 om lastning och lossning av bulkfartyg.....	123
5.2.5	Direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning med ändringsdirektiv 2000/34/EG.....	136
5.3	Undantag från vilotidslagen för personer som inte är anställda m.m.	144
5.4	Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning	147
5.4.1	Krigsrisk, smittorisk m.m.	147
5.4.2	Annan allvarlig fara för de ombordvarande.....	150
5.5	Konventionen för kontroll av skadliga påväxt-hindrare system för fartyg	153
5.5.1	Inledning	153
5.5.2	EU-arbete med anledning av konventionen..	154
5.5.3	Godkännande av AFS-konventionen	156
5.5.4	Lagändringar med anledning av åtagandena i AFS-konventionen	156
6	Kostnader och andra konsekvenser	160
6.1	En ny fartygssäkerhetslag	160
6.1.1	Krav att vissa fartyg skall inneha certifikat m.m.	160
6.1.2	Ny arbetsmiljöreglering	162
6.2	Genomförande av EG-direktiv m.m.	162
6.2.1	Ändringar i direktivet om klassificeringssällskap	162
6.2.2	Ändringar i direktivet om hamnstatskontroll.....	163
6.2.3	EG-förordningen om dubbelskrov	163
6.2.4	Direktivet om lastning och lossning av bulkfartyg.....	163
6.2.5	Ändringar i arbetstidsdirektivet	164
6.3	Undantag från vilotidsreglerna.....	164
6.4	Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning	164
6.5	AFS-konventionen	165
7	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	166
8	Författningskommentar	168
8.1	Förslaget till fartygssäkerhetslag	168
8.2	Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	181
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	186
8.4	Förslaget till lag om lastning och lossning av bulkfartyg.....	188
8.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	190

8.6	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	192	Prop. 2002/03:109
8.7	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	193	
8.8	Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	194	
8.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring	194	
8.10	Förslaget till lag om ändring i föräldraledighetslagen (1995:584).....	194	
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanser – Fartygssäkerhetsutredningen	195	
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed	196	
Bilaga 3	Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed	204	
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framför i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)	212	
Bilaga 5	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).....	227	
Bilaga 6	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94.....	235	
Bilaga 7	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg.....	240	

Bilaga 8	Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet.....	252
Bilaga 9	Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden	257
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanser – Genomförande av EG-direktiv på sjöfartsområdet m.m.....	264
Bilaga 11	Internationell konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg	265
Bilaga 12	Kemikalieinspektionens och Sjöfartsverkets lagförslag avseende AFS—konventionen	291
Bilaga 13	Förteckning över remissinstanser —AFS-konventionen.....	293
Bilaga 14	Lagrådsremissens lagförslag	294
Bilaga 15	Lagrådets yttrande	355
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 mars 2003		362
Rättsdatablad.....		363

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg,
2. antar regeringens förslag till fartygssäkerhetslag,
3. antar regeringens förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
4. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
5. antar regeringens förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg,
6. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
7. antar regeringens förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
8. antar regeringens förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
9. antar regeringens förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
10. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring,
11. antar regeringens förslag till lag om ändring i föräldraledighetslagen (1995:584).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till fartygssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagen gäller örlogsfartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Definitioner

Besättning och redare

2 § I denna lag avses med

1. ombordanställd: den som till följd av anställning tjänstgör ombord på fartyget med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål,

2. fartygsarbete: arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av någon som följer med fartyget,

3. säkerhetsbesättning: det minsta antal besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i, och

4. minderårig: den som inte har fyllt 18 år.

¹ Jfr rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 319, 12.12.1994, s. 20, Celex 31994L0057), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53, Celex 32002L0084), och 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) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53, Celex 32002L0084).

Vad som sägs i denna lag om redare skall gälla även den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift. Detta gäller dock inte vid tillämpningen av 3 kap. 16 §.

Passagerarfartyg

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

Som passagerare räknas varje person ombord utom

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

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik med sådana fartyg avses detsamma som sägs i artikel 2 i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik², senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG³.

Certifikat och dokument

4 § I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,
2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,
3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,
4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstamma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, och
5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

Erkänd organisation

5 § Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts av Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med

² EGT L 138, 1.6.1999, s. 1 (Celex 31999L0035).

³ EGT L 324, 29.11.2002, s. 53 (Celex 32002L0084).

rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed⁴, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

En organisation enligt denna lag kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.

2 kap. Allmänna krav på fartyg och deras bemanning samt på rederiverksamhet

Sjövärdighet

1 § Ett fartyg är sjövärdigt bara om det 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.

Lastning och lossning

2 § Ett fartyg får inte vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sätts i fara på annat sätt. Lastning och lossning får inte ske så att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande äventyras.

Certifikat

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

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

Sjöfartsverket skall förklara ett certifikat ogiltigt om

1. förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits, eller
2. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Bemanning

4 § Ett fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt.

5 § Varje medlem av ett fartygs besättning skall ha så god syn och hörsel som hans eller hennes uppgifter kräver.

Bestämmelser om hälsoundersökning av sjömän finns i 18–21 §§ mönstringslagen (1983:929).

⁴ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20 (Celex 31994L0057).

6 § Befälhavaren skall se till att ha den kännedom om fartyget som han eller hon behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om säkerheten på fartyget och för att förhindra förorening.

Innan en resa påbörjas, skall befälhavaren se till att fartyget görs sjöklart.

När en ombordanställd tillträder sin befattning ombord, skall befälhavaren se till att han eller hon får behövlig kännedom om fartyget, om grundläggande säkerhetsbestämmelser, om bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg och om åtgärder vid sjöolycka.

7 § Om det finns en teknisk chef ombord är han eller hon ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar samt för fartygets brandsäkerhet.

Innan en resa påbörjas, skall den tekniska chefen se till att maskineriet med de anordningar som hör till detta är i behörigt skick, att brandskyddsanordningarna är klara till omedelbart bruk och att vad som behövs för maskineriets drift finns ombord.

Vad som anges om den tekniska chefens ansvar inskränker inte befälhavarens ansvar och befogenheter enligt sjölagen (1994:1009).

8 § Bestämmelserna i 6 och 7 §§ gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Rederiverksamhet

9 § Rederiverksamhet skall bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas.

10 § Ett rederi skall ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i 3 kap. 9 §. Dokumentet skall utfärdas för en bestämd tid, som får förlängas. Dokumentet får innehålla särskilda villkor.

Dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdas av Sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

Sjöfartsverket skall förklara ett rederis dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt om

1. förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits,
2. rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation, eller
3. rederiet inte medverkar till en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

Fartcertifikat

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

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

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

Passagerarfartygscertifikat

2 § Ett svenskt passagerarfartyg skall ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat skall det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende skall fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg skall ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

3 § Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om ett utländskt fartyg, motsvarande handling.

Fribord

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

5 § Varje fartyg för vilket minsta tillåtna fribord har fastställts skall på vardera sidan ha fribordsmärken som visar minsta tillåtna fribord.

6 § Ett fartyg får inte lastas djupare än fribordsmärkena anger.

7 § Ett fartyg som skall ha fribordsmärken enligt 5 § skall också ha ett fribordscertifikat.

8 § Bestämmelserna i 4–7 §§ gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

För ett utländskt fartyg får en annan handling som anger fartygets minsta tillåtna fribord godtas som fribordscertifikat.

9 § Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter

10 § För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare skall säkerhetsbesättning fastställas.

På begäran skall säkerhetsbesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från någon annan.

11 § Ett fartyg för vilket säkerhetsbesättning skall fastställas enligt 10 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket 3 får inte framföras innan ett sådant beslut har meddelats.

Ett fartyg för vilket säkerhetsbesättning har fastställts får inte framföras om inte besättningen har den storlek och den sammansättning i övrigt som anges i beslutet. Fartyget får inte heller framföras i annan fart än som anges i beslutet.

12 § Säkerhetsbesättning fastställs av Sjöfartsverket.

För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift skall säkerhetsbesättning fastställas av den myndighet som förvaltar fartyget, om inte regeringen föreskriver eller för särskilda fall beslutar annat. Myndigheten skall samråda med Sjöfartsverket före beslutet.

13 § Den myndighet som har meddelat ett beslut om säkerhetsbesättning får återkalla eller ändra beslutet om

1. fartyget eller dess utrustning har ändrats på ett sätt som kan antas ha betydelse för säkerhetsbesättningens sammansättning, eller
2. andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats.

14 § Ett fartygs befälhavare får besluta att fartyget skall framföras trots att besättningen inte uppfyller kraven i beslutet om säkerhetsbesättning under förutsättning att

1. orsaken till att kraven inte uppfylls är att det har inträffat ett plötsligt sjukdomsfall inom besättningen eller någon annan oförutsedd händelse,
2. bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, och
3. den besättning som finns på fartyget är så sammansatt att fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Beslutet får inte innebära att fartyget framförs i någon annan fart än som anges i beslutet om säkerhetsbesättning eller att detta beslut frångås i fråga om befälhavarens kvalifikationer.

Beslutet får avse högst en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit.

I ett beslut om säkerhetsbesättning får befälhavarens rätt att fatta beslut enligt första stycket inskränkas ytterligare.

15 § Innan befälhavaren fattar ett beslut enligt 14 § skall han eller hon samråda med skyddskommittén eller, om denna inte är tillgänglig, med skyddsombudet.

16 § Fartygets redare eller ägare skall anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Om det finns särskilda skäl till det, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att sådan personal anställs av någon annan. Innan ett medgivande lämnas, skall organisationer som företräder redare och ombordanställda höras.

17 § Ett fartyg som inte skall ha säkerhetsbesättning fastställd kan i stället omfattas av bemanningsföreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 4 §. Fartyget får då framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna efterlevs.

18 § Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter gäller inte utländska fartyg.

4 kap. Arbetsmiljö

Om arbetsmiljön

1 § Arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller fartygsarbete om inte annat sägs där eller följer av denna lag.

2 § Arbetsmiljön på fartyg skall vara sådan som sägs i 2 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) och i 3–5 §§.

3 § Ett fartyg skall i förekommande fall erbjuda ombordanställda en tillfredsställande bostads- och fritidsmiljö. Där skall finnas tillräckligt många sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymmen för matlagning, utrymmen för personlig hygien, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad. Alla dessa utrymmen skall vara tillräckligt stora samt inredda och utrustade på lämpligt sätt.

4 § För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord skall sådana åtgärder vidtas som behövs med hänsyn till antalet ombordanställda, fartygets beskaffenhet och den fart som fartyget används i.

5 § Den kost som de ombordanställda får skall vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Vatten för de ombordanställdas behov skall finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för hantering av livsmedel finns i livsmedelslagen (1971:511).

Befälhavarens skyldigheter för arbetsmiljön

6 § Befälhavaren skall se till att kost och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet medförs på fartyget. Befälhavaren skall även ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

7 § Befälhavaren skall se till att minderåriga som anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet har fyllt sexton år och har fullgjort sin skolplikt.

Trots första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lättare fartygsarbete inom fiskerinäringen om arbetet inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Första och andra styckena gäller inte minderåriga som är arbetstagare. Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i sjömanslagen (1973:282).

8 § Befälhavaren skall se till att ingen minderårig anlitas till eller utför fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall, överansträngning eller annan skadlig inverkan på den minderåriges hälsa eller utveckling.

9 § Vad som sägs i 3 kap. 2 §, 2 a § första och andra styckena samt 3 § arbetsmiljölagen (1977:1160) om arbetsgivares skyldigheter skall vid fartygsarbete också gälla befälhavaren.

Skyddsombud och skyddskommitté

10 § Bestämmelserna om skyddsombud och skyddskommitté i 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) gäller även skyddsombud och skyddskommitté på fartyg om inte annat anges i den lagen eller i 11–17 §§.

11 § På ett fartyg med minst fem ombordanställda skall bland dessa ett eller flera skyddsombud utses. Skyddsombud skall utses även på andra fartyg, om det behövs. Ersättare bör utses för varje skyddsombud.

Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller sådan ledamot av skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att ett eller flera skyddsombud utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. Ett sådant skyddsombud utses enligt samma grunder som ett annat skyddsombud eller av företrädare för de ombordanställda på fartygen.

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

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

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

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

13 § Ett beslut av ett skyddsombud enligt 12 § gäller i fråga om ett fartyg som är förtöjt eller ligger till ankars i svensk hamn till dess Sjöfartsverket har tagit ställning i saken.

I andra fall eller då det är fråga om räddningstjänst gäller skyddsombudets beslut till dess befälhavaren har tagit ställning. Befälhavaren får beordra arbete mot skyddsombudets beslut endast om han eller hon finner att beslutet är ogrundat eller att arbetet är nödvändigt för att undanröja eller förebygga en fara som han eller hon bedömer vara större än den risk som har föranlett skyddsombudets beslut. Innan befälhavaren beordrar arbete i strid mot skyddsombudets beslut skall han eller hon höra skyddskommittén, om det finns en sådan ombord enligt 14 § första stycket och det inte föreligger tvingande hinder.

14 § På ett fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer skall det finnas en skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté skall tillsättas även på ett annat fartyg, om de ombordanställda begär det.

I skyddskommittén kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare.

Sjöfartsverket kan, om förhållandena kräver det, medge att en skyddskommitté utses gemensamt för flera fartyg som har samma redare. En sådan gemensam skyddskommitté utses enligt samma grunder som andra skyddskommittéer.

15 § En uppsägning av ett anställningsavtal eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 6 kap. 10 § tredje stycket arbetsmiljölagen (1977:1160) är ogiltig.

Om ett skyddsombud påstår att han eller hon med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har blivit uppsagd från sin anställning eller har fått sina arbetsförhållanden eller anställningsvillkor försämrade, har han eller hon rätt att stå kvar i sin befattning under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan har prövats slutligt. På yrkande av redaren får dock domstol förordna att detta inte skall gälla.

Om ett skyddsombud efter det att anställningen upphört har väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen är ogiltig enligt första stycket, får domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall få återgå i arbetet för tiden intill dess ett beslut eller en dom i frågan har vunnit laga kraft. För den tid förordnandet gäller har skyddsombudet rätt till de anställningsvillkor som är förenade med hans eller hennes tidigare befattningsområde.

Vad som sägs i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattningsområde eller återgå i arbetet utesluter inte tillämpningen av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973:282).

16 § Den som vill väcka talan enligt 15 § eller fordra skadestånd enligt 6 kap. 11 § arbetsmiljölagen (1977:1160) skall underrätta motparten om detta inom ett år och sex månader från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på. Har inom den tiden förhandling i fråga om anspråket begärts enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom sex månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd som anspråket grundas på.

Första stycket skall tillämpas också i fråga om anspråk på anställningsförmåner enligt 6 kap. 5 § arbetsmiljölagen.

Iakttas inte vad som föreskrivs i första eller andra stycket är rätten till talan förlorad.

Vid mål som avses i första stycket gäller vad som sägs i 6 kap. 13 § arbetsmiljölagen.

17 § I förhållande till redaren eller annan arbetsgivare skall 12, 13, 15 och 16 §§ börja tillämpas när de som har utsett skyddsombudet har underrättat redaren eller arbetsgivaren om valet.

Vad som sägs om skyddsombud i denna paragraf och i 15 § skall tillämpas också i fråga om ledamöter av en skyddskommitté.

Utländska fartyg

18 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

5 kap. Tillsyn

Tillsynsmyndigheter

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.

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen också avse efterlevnaden av arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter meddelade med stöd av dessa lagar. Sådan tillsyn utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshandlingen finns i livsmedelslagen (1971:511).

2 § Tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods utövas av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat. Myndigheten skall samråda med Sjöfartsverket.

3 § Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Sjöfartsverket.

Tillsynsförrättningar

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

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

Besiktning

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

6 § Ett fartyg som byggs för en svensk beställare och som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall ha certifikat, skall besiktigas innan det används till sjöfart för undersökning av om det är sjövärdigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning för att undersöka sjövärdigheten äga rum om inte tillsynsmyndigheten finner

det onödigt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt. Besiktning skall göras även för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, om inte tillsynsmyndigheten finner att det är onödigt med hänsyn till att fartyget redan har ett giltigt certifikat om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av ett organ som är behörigt enligt denna lag.

7 § Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning skall göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats.

Inspektion

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. fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,
5. fartyget i övrigt är i behörigt skick, och
6. fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

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

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

10 § När det vid en inspektion undersöks om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän efterlevs ombord på ett utländskt fartyg, skall tillsynsmyndigheten inledningsvis kontrollera att det finns en arbetsordning och att anteckningar om arbetstid förs i enlighet med vad som följer av den lagen.

Om klagomål har mottagits eller om det på grund av iakttagelser ombord finns anledning att misstänka att de anställda ombord på ett utländskt fartyg är utmattade, skall tillsynsmyndigheten kontrollera om bestämmelserna i lagen om vilotid för sjömän har efterlevts.

Värdstatskontroll

11 § Bestämmelserna i 12–15 §§ gäller ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används eller skall användas i reguljär trafik där fartyget anlöper eller avgår från en svensk hamn på internationella resor, eller på inrikes resor inom de fartområden som regeringen bestämmer.

12 § Innan ett fartyg som avses i 11 § tas i bruk i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten göra

1. en inledande kontroll av fartyget och av det företag som avser att använda fartyget i reguljär trafik (rederiet), och
2. en inledande besiktning av fartyget.

En inledande kontroll och besiktning skall också göras när ett fartyg tas i bruk i annan reguljär trafik än tidigare, om det inte med hänsyn till omständigheterna är onödigt.

Den inledande besiktningen skall göras inom en månad från det att tillsynsmyndigheten har mottagit det underlag som behövs för den inledande kontrollen.

13 § Fartyg som avses i 11 § skall besiktigas enligt en uppgjord plan, varvid tillsynsmyndigheten en gång inom varje tolv månadersperiod skall göra dels en särskild besiktning, dels en besiktning under en reguljär resa.

Ett sådant fartyg skall dessutom besiktigas särskilt

1. när det i något väsentligt avseende har reparerats, byggts om eller förändrats,
2. när det byter flagg, när det förs över till en ny klass eller när rederiets ledning ändras på sådant sätt som kan antas inverka på fartygets säkra drift.

En särskild besiktning enligt andra stycket 2 behöver inte göras om det med hänsyn till omständigheterna är onödigt.

14 § Tillsynsmyndigheten får avstå från en tillsynsförrättning som avses i 12 eller 13 §, om motsvarande förrättning har utförts av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och den reguljära trafiken omfattar en hamn i den staten.

15 § Om ett ersättningsfartyg på grund av oförutsedda omständigheter snabbt måste sättas in i sådan trafik som avses i 11 § för att kontinuiteten skall kunna upprätthållas, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget används även om det inte har kontrollerats eller besiktigats enligt 12 §, under förutsättning att fartyget kan antas uppfylla kraven för säker drift.

Tillsynsmyndigheten skall inom en månad från det att tillåtelse givits utföra den inledande kontrollen av fartyget och rederiet samt den inledande besiktningen av fartyget.

16 § Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i 2 kap. 9 § och i de föreskrifter om rederiers säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av denna lag.

Om rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation, skall en rederikontroll utföras.

Verkställande av tillsynsförrättningar

17 § Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar och ta de prov där som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. För uttagna prov lämnas inte någon ersättning.

Vid förrättningarna skall det om möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

18 § Polismyndigheter, Tullverket, Kustbevakningen samt miljö- och hälsoskyddsnämnder är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

19 § När Kustbevakningen utövar tillsyn enligt vad som sägs i 1 § andra stycket eller biträder enligt 18 §, har tjänstemän vid Kustbevakningen de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

Skyldigheter för redare m.fl.

20 § Ett fartygs redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförrättningar och lämna de upplysningar som den begär vid sådana förrättningar.

21 § Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Redaren skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver och de upplysningar den begär vid tillsynen.

22 § På uppmaning av Sjöfartsverket eller av någon annan tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer är redaren skyldig att låta undersöka ämnen och material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande

skyldighet gäller i fråga om maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar på fartyget.

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

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

23 § Om någon inte följer en uppmaning enligt 22 § eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan uppmaning utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som beslutet riktar sig till.

24 § Den som använder en viss produkt vid fartygsarbete eller som har uppdragit åt någon annan att utföra ett visst fartygsarbete är skyldig att på uppmaning av en tillsynsmyndighet upplysa om vem som har levererat produkten eller utför arbetet.

Den som för användning på fartyg har överlåtit eller upplåtit en teknisk anordning eller överlåtit ett ämne, som kan föranleda ohälsa eller olycksfall, är skyldig att på uppmaning av en tillsynsmyndighet lämna tillgängliga upplysningar om till vilka överlåtelsen eller upplåtelsen har skett.

25 § En uppmaning enligt 22 eller 24 § får förenas med vite.

Ritningar

26 § Om ett fartyg byggs eller byggs om för en svensk beställare och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen skall besiktigas, skall ritningar till fartyget ges in till Sjöfartsverket i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna ges in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför skall undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten skall ges in till Sjöfartsverket så snart som möjligt.

27 § Ett fartygs redare eller beställare skall se till att ritningar som avses i 26 § ges in till Sjöfartsverket inom den tid som anges där.

28 § På begäran av en beställare, redare eller skeppsbyggare skall Sjöfartsverket granska ritningar som avses i 26 § och avge det yttrande som granskningen ger anledning till med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar till maskineri, utrustning eller särskilda anordningar ombord skall granskas även på begäran av en tillverkare.

29 § Svenska passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok. Fritidsfartyg behöver dock ha en tillsynsbok endast om bruttodräktigheten är minst 100.

30 § Befälhavaren skall se till att en kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets tillsynsbok och de certifikat eller andra handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

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

Meddelande till skyddsombud

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

6 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Förbud mot resa

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, eller
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.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills 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 tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

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

3 § Ett fartygs resa skall förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation,
2. fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
3. om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje styckena inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller
4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det skall vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

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

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

4 § Om 3 § andra eller tredje stycket inte tillämpas skall ett förbud att resa gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförättningen eller kvarhållandet som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Förbud för hamnar att ta emot fartyg

5 § Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §, får svenska hamnar förbjudas att ta emot fartyget.

Förbud mot användning i reguljär trafik

6 § Ett fartyg som avses i 5 kap. 11 § skall förbjudas att användas i reguljär trafik, om

1. rederiet vid en inledande kontroll enligt 5 kap. 12 § inte har visat att kraven för sådan trafik är uppfyllda, eller
2. flaggstaten, utan att först ha samrått med Sjöfartsverket, har utfärdat
 - a) dispenscertifikat enligt regel I B/12 (a) (vi) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974), eller

b) trafiktillstånd för höghastighetsfartyg enligt punkt 1.9.3 i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) (1994 års Internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg) eller enligt punkt 1.9.3 i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC 97(73) (2000 års Internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg).

Beslutande myndighet

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

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

8 § Om en sådan inledande kontroll eller inledande besiktning, som skall ske innan ett fartyg som avses i 5 kap. 11 § sätts i trafik, föranleder ett förbud mot resa enligt 1, 2 eller 3 § eller ett förbud mot användning i reguljär trafik enligt 6 §, skall ett sådant beslut fattas inom en månad från den inledande besiktningen.

9 § Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Lotsmyndigheten skall inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på den.

Om fartyget står under tullkontroll, får tullmyndigheten inte tillåta det att avgå. Tullmyndigheten får också tillfälligt ta hand om fartygets nationalitetshandling, när det behövs för att hindra fartygets avgång.

Om förbudet gäller ett svenskt fartyg som befinner sig utomlands, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandling till myndigheten.

10 § För att säkerställa ett förbud enligt 1 § andra eller tredje stycket får den myndighet som meddelar beslutet även besluta om försegling eller annan avstängning av anordningar eller utrymmen som är bristfälliga. Ett sådant beslut verkställs av myndigheten.

Föreläggande

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

12 § Gentemot befälhavaren eller den som har skyddsansvar på fartyg enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) får en myndighet som avses i 7 § meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna om

fartygsarbete i dessa lagar eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av dem skall efterlevas.

I ett föreläggande mot den som har skyddsansvar enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen får han eller hon också åläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt. Därvid skall bestämmelserna i 7, 8 och 10–12 §§ produktsäkerhetslagen (1988:1604) tillämpas. Vad som sägs där om Marknadsdomstolen skall dock i stället avse Sjöfartsverket och vad som sägs om näringsidkare i stället avse den som har skyddsansvar enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen.

13 § Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

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

Vite

14 § Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får förenas med vite.

7 kap. Bemyndiganden

Fartområden

1 § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som skall finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Sjöfartsverket att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde skall ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

Sjövärdighet m.m.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § skall anses vara sjövärdigt,
2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,
3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,
4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare och befälhavare att anmäla
 - a. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009), och
 - b. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

Certifikat och dokument

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,
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.

Bemannings

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. fartygs bemanning,
2. syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 5 § samt hälsoundersökning och läkarintyg som avser dessa krav,
3. att säkerhetsbesättning skall fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,
4. anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och underrättelser om sådana beslut,
5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningföreskrifter) för fartyg som inte skall ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, samt
6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningföreskrifter för andra fartyg än de som avses i 3 kap. 10 § första stycket.

Arbetsmiljö

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. arbetsmiljön och befälhavarens allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön,
2. arbete som utförs av minderåriga enligt 4 kap. 7 § andra stycket,

3. skyddsombud och skyddskommitté, samt
4. anteckning av beslut enligt 4 kap. 12 och 13 §§ samt underrättelser om sådana beslut.

Bemyndiganden att meddela föreskrifter om fartygsarbete i frågor som omfattas av arbetsmiljölagen (1977:1160) finns i den lagen.

Tillsyn m.m.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,
2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)⁵, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,
3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som skall ges in,
4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg,
5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,
6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt
7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Förbud att anlöpa svensk hamn

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

Särskilda föreskrifter för vissa fartyg och undantag från lagen

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fiskefartyg och andra fartyg som är av särskild beskaffenhet meddela särskilda föreskrifter i de frågor som behandlas i 2–5 kap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också för sådana fartyg i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i dessa kapitel.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

⁵ EGT L 157, 7.7.1995 s. 1 (Celex 31995L0021).

1. meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och
2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller medge undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda föreskrifter som avviker från bestämmelserna i 4 kap. för myndigheter som bedriver verksamhet i enlighet med lagen (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap.

Uppdrag till organisationer m.m.

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning skall vara förenlig med vad som anges i detta avseende i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

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

12 § Regeringen får besluta att en svensk utlandsmyndighet skall utöva tillsyn utanför Sverige. Regeringen får vidare föreskriva att tillsynen av vissa slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord skall utövas av en särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

13 § Sjöfartsverket och svenska utlandsmyndigheter som har förordnats att utöva tillsyn av fartyg får uppdra åt

1. svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige,
2. svenska eller utländska sakkunniga att biträda vid sådana förrättningar.

Ersättning åt sakkunniga som avses i denna paragraf betalas av redaren.

Straff

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

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,
2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,
3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,
4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

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

2 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som skall ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av lagen,

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

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

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

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

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

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av

oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

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

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 6.

3 § Till böter döms

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts honom med stöd av 7 kap. 2 § 5.

4 § Bestämmelser om ansvar för den som överträder vad som sägs om tystnadsplikt i 9 kap. 5 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

5 § Till ansvar enligt denna lag skall inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller sjölagen (1994:1009).

Förverkande

6 § Har vid ett brott som avses i detta kapitel en anordning eller ett ämne använts i strid med ett förbud enligt 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket, skall egendomen förklaras förverkad, om det inte är uppenbart oskäligt.

I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

Behörig domstol

7 § Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 21 kap. 1 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

9 kap. Övriga bestämmelser

Beslut

1 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Underställning och överklagande

2 § Har ett beslut om förbud enligt 6 kap. 1, 2 eller 3 § meddelats av en annan myndighet än Sjöfartsverket, skall det genast underställas verket.

Ett beslut som skall underställas Sjöfartsverket får inte överklagas. Detsamma gäller ett beslut som har meddelats inom Sjöfartsverket och som, enligt vad regeringen föreskriver, skall underställas någon inom verket.

3 § Ett beslut enligt denna lag som inte skall underställas någon får överklagas

1. hos Sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos allmän förvaltningsdomstol i andra fall än som avses i 1 och 2.
Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

4 § För att ta till vara arbetstagarnas intresse får ett beslut enligt denna lag överklagas av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud. Även en arbetstagarorganisation får överklaga ett beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse.

Om rätten för dem som anges i första stycket att överklaga beslut enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser i den lagen.

Tystnadsplikt

5 § Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om yrkeshemligheter eller arbetsförfaranden eller i övrigt om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket. I fråga om den som är skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg i det allmännas verksamhet tillämpas 14 kap. 7, 9 och 10 §§ sekretesslagen.

1. Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003, då fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall upphöra att gälla.

2. Bestämmelserna i 1 kap. 1 och 4 §§, 2 kap. 3, 9 och 10 §§, 3 kap. 9 §, 5 kap. 1, 4–6, 8, 9, 16, 21 och 30 §§, 6 kap. 1–3 §§, 7 kap. 2, 3, 6 och 9 §§ samt 8 kap. 2 och 3 §§ tillämpas dock såvitt avser rederiverksamhet, rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation från och med den dag som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att de bestämmelser som nämnts i denna punkt skall få tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg.

3. Om ett fartyg enligt en bestämmelse i denna lag skall ha ett certifikat som tidigare inte har krävts, skall certifikatet vara utfärdat senast den 21 juli 2008.

4. För skada som inträffat före ikraftträdandet av denna lag är fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämplig.

5. En föreskrift som har meddelats med stöd av fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag skall fortfarande gälla och vid tillämpningen anses ha meddelats med stöd av denna lag.

6. Om det i en lag eller i en annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

7. Om begreppet maskinchef förekommer i en lag eller i en annan Prop. 2002/03:109
författning skall med det begreppet avses teknisk chef enligt denna lag.

2.2 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Prop. 2002/03:109

Härigenom föreskrivs i fråga om arbetsmiljölagen (1977:1160)

dels att 1 kap. 2 och 4 §§, 2 kap. 1, 4, 7, 8 och 10 §§, 3 kap. 2 a och 7 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 2, 4, 6 a, 7–9, 12 och 16 §§, 7 kap. 1 § samt 9 kap. 3 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 kap. 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag gäller, med de inskränkningar som anges i 4 §, varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning.

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Denna lag gäller, med den inskränkning som anges i 4 §, varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning. *I fråga om fartygsarbete gäller lagen även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium.*

I fråga om fartyg och fartygsarbete skall vad som sägs i denna lag om Arbetsmiljöverket i stället gälla Sjöfartsverket. Vad som sägs om en arbetsgivare i denna lag skall såvitt avser fartyg också gälla en redare, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren. Med redare likställs i denna lag den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

Om skyldigheter i vissa avseenden för andra än arbetsgivare och arbetstagare finns bestämmelser i 3 och 5 kap.

Om befälhavarens skyldigheter vid fartygsarbete finns bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

2 a §

Bestämmelserna i 2 kap. 1 § första stycket, 2 och 3 §§ samt 3 kap. 4 § andra stycket gäller utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium. I övrigt gäller

¹ Senaste lydelse 1991:677.

4 §²

Lagen gäller inte
1. fartygsarbete som avser andra fartyg än örlogsfartyg,
2. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll av den som har fyllt 18 år.

Lagen gäller inte arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll av den som har fyllt 18 år.

2 kap.

1 §³

Arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället.

Arbetsmiljön skall vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. *Vid fartygsarbete skall arbetsmiljön vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav.*

Arbetsförhållandena skall anpassas till människors olika förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende.

Arbetsstagaren skall ges möjlighet att medverka i utformningen av sin egen arbetsituation samt i förändrings- och utvecklingsarbete som rör hans eget arbete.

Teknik, arbetsorganisation och arbetsinnehåll skall utformas så att arbetsstagaren inte utsätts för fysiska eller psykiska belastningar som kan medföra ohälsa eller olycksfall. Därvid skall även löneformer och förläggning av arbetstid beaktas. Starkt styrt eller bundet arbete skall undvikas eller begränsas.

Det skall eftersträvas att arbetet ger möjligheter till variation, social kontakt och samarbete samt sammanhang mellan enskilda arbetsuppgifter.

Det skall vidare eftersträvas att arbetsförhållandena ger möjligheter till personlig och yrkesmässig utveckling liksom till självbestämmande och yrkesmässigt ansvar.

4 §

Luft-, ljud- och ljusförhållanden och övriga arbetshygieniska förhållanden skall vara tillfredsställande.

De arbetshygieniska förhållandena när det gäller luft, ljud, ljus, vibrationer och liknande skall vara tillfredsställande.

Betryggande skyddsåtgärder skall vidtagas mot skada genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande.

² Senaste lydelse 1995:1239.

³ Senaste lydelse 1994:579.

7 §

Kan betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall icke nås på annat sätt, skall personlig skyddsutrustning användas. Denna skall tillhandahållas genom arbetsgivarens försorg.

Vid fartygsarbete skall den personliga skyddsutrustningen tillhandahållas av redaren, om inte någon annan som arbetstagaren är anställd hos har åtagit sig detta ansvar.

8 §

I den utsträckning som föranledes av arbetets art och arbetstagarnas behov skall finnas utrymmen och anordningar för personlig hygien, förtäring och vila samt första hjälp vid olycksfall eller sjukdom.

Fordon för personaltransport skall vara lämpat för ändamålet.

Om utrymmen, anordningar, åtgärder för hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom samt kost och vatten för ombordanställda på fartyg finns ytterligare bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

10 §⁴

Om arbetstid finns bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673) och med stöd av denna meddelade föreskrifter.

Bestämmelser om arbetstiden och vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Särskilda bestämmelser om arbetstid för minderåriga finns i 5 kap. 5 §.

3 kap.2 a §⁵

Arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller kraven i denna lag och i föreskrifter som har meddelat med stöd av lagen. Han skall utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta

⁴ Senaste lydelse 1982:674.

⁵ Senaste lydelse 1994:579.

verksamheten och vidta de åtgärder som föränleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart skall tidsplaneras.

Arbetsgivaren skall i den utsträckning verksamheten kräver dokumentera arbetsmiljön och arbetet med denna. Handlingsplaner skall därvid upprättas.

Arbetsgivaren skall vidare se till att det i hans verksamhet finns en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet för fullgörande av de uppgifter som enligt denna lag och enligt 22 kap. lagen (1962:381) om allmän försäkring vilar på honom.

7 §⁶

Den som låter utföra byggnads- eller anläggningsarbete är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på gemensamt arbetsställe för verksamheten. Om fast driftsställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter, har den som råder över arbetsstället motsvarande ansvar. Ansvaret för samordningen kan överlåtas till någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället.

Den som låter utföra byggnads- eller anläggningsarbete är ansvarig för samordning av åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall på gemensamt arbetsställe för verksamheten. Om fast driftsställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter, har den som råder över arbetsstället motsvarande ansvar. *Om ett fartyg är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter är redaren ansvarig för samordning av åtgärder mot ohälsa och olycksfall. Har ett fartyg tagits in på ett varv i Sverige, vilar dock i stället ansvaret på den som svarar för varvsdriften. Ansvaret för samordning av skyddsåtgärder som föränleds av att ett fartyg är under lastning eller lossning i en svensk hamn åvilar den arbetsgivare som har ansvaret för detta arbete.*

Ansvaret för samordningen enligt första stycket kan överlåtas till någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället eller, i fråga om lastning och lossning av ett fartyg i svensk hamn, på hamnen eller redaren.

I fråga om annat gemensamt arbetsställe än som avses i första stycket kan de som bedriver arbete där överenskomma att en av dem skall ha ansvar för samordningen.

Den som har ansvar enligt denna paragraf skall se till att

⁶ Senaste lydelse 1994:579.

1. arbetet med att förebygga risker för ohälsa och olycksfall samordnas på det gemensamma arbetsstället,

2. arbete tidsplaneras på det sätt som behövs för att förebygga risker för ohälsa och olycksfall till följd att olika verksamheter pågår på arbetsstället,

3. allmänna skyddsanordningar inrättas och underhålls och allmänna skyddsregler för arbetsstället utfärdas,

4. ansvaret för de speciella skyddsanordningar som kan behövas för ett visst eller vissa arbeten klargörs, och

5. personalutrymmen och sanitära anordningar inrättas på arbetsstället i behövlig omfattning.

Övriga arbetsgivare och de som arbetar på det gemensamma arbetsstället skall följa de anvisningar som den samordningsansvarige lämnar.

5 kap.

2 §⁷

En minderårig får inte som arbetstagare eller på annat sätt anlitas till eller utföra arbete före det kalenderår under vilket den minderårige fyller sexton år och inte heller innan den minderårige har fullgjort sin skolplikt.

Utan hinder av första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lätt arbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket får meddela föreskrifter om undantag från första stycket för anlitan av en minderårig som inte har fyllt tretton år. Sådant undantag får endast avse mycket lätt arbete av sådant slag att speciella och betydande tillämpningsproblem skulle uppstå, om inte undantag meddelades.

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Arbetsmiljöverket meddelar föreskrifter i fråga om arbete som avses i andra och tredje styckena.

*Särskilda bestämmelser om
minimiålder för fartygsarbete finns
i sjömanslagen (1973:282) och
fartygssäkerhetslagen (0000:00).*

6 kap.

2 §⁸

På arbetsställe, där minst fem arbetstagare regelbundet sysselsätts, skall bland arbetstagarna utses ett eller flera skyddsombud. Skyddsombud skall utses även på annat arbetsställe, om arbetsförhållandena påkallar det. För skyddsombud bör ersättare utses.

Skyddsombud utses av lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetstagarna.

För arbetsställe där skyddskommitté som avses i 8 § inte har tillsatts får lokal avdelning av förbund eller med sådan avdelning jämförlig

⁷ Senaste lydelse 2000:764.

⁸ Senaste lydelse 1989:960.

sammanslutning av arbetstagare utse skyddsombud utanför kretsen av arbetstagarna på arbetsstället (regionalt skyddsombud). Rätten att utse regionalt skyddsombud gäller endast om avdelningen eller sammanslutningen har någon medlem på arbetsstället.

Bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg skall utses finns i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

4 §⁹

Skyddsombud företräder arbetstagarna i arbetsmiljöfrågor och skall verka för en tillfredsställande arbetsmiljö. I detta syfte skall ombudet inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över att arbetsgivaren uppfyller kraven i 3 kap. 2 a §.

Skyddsombud företräder arbetstagarna i arbetsmiljöfrågor och skall verka för en tillfredsställande arbetsmiljö. I detta syfte skall ombudet inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över att arbetsgivaren uppfyller kraven i 3 kap. 2 a §. *Skyddsombud på fartyg skall vidare vaka över att fartyget har den bemanning som det skall ha enligt beslut eller föreskrifter.*

Skyddsombud skall delta vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser, arbetsmetoder och av arbetsorganisation liksom vid planering av användning av ämnen som kan medföra ohälsa eller olycksfall. Skyddsombud skall vidare delta vid upprättande av handlingsplaner enligt 3 kap. 2 a §.

Arbetsgivaren skall underrätta skyddsombud om förändringar av betydelse för arbetsmiljöförhållandena inom ombudets område.

Arbetsgivare och arbetstagare svarar gemensamt för att skyddsombud får erforderlig utbildning.

6 a §¹⁰

Om ett skyddsombud anser att åtgärder behöver vidtas för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö, skall skyddsombudet vända sig till arbetsgivaren och begära sådana åtgärder. Skyddsombudet kan också begära att en viss undersökning skall göras för kontroll av förhållandena inom skyddsområdet. På framställning skall arbetsgivaren genast lämna skyddsombudet en skriftlig bekräftelse på att han mottagit dennes begäran. Arbetsgivaren skall

Om ett skyddsombud anser att åtgärder behöver vidtas för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö, skall skyddsombudet vända sig till arbetsgivaren och begära sådana åtgärder. Skyddsombudet kan också begära att en viss undersökning skall göras för kontroll av förhållandena inom skyddsområdet. På framställning skall arbetsgivaren genast lämna skyddsombudet en skriftlig bekräftelse på att han mottagit dennes begäran. Arbetsgivaren skall

⁹ Senaste lydelse 1991:677.

¹⁰ Senaste lydelse 2000:764.

utan dröjsmål lämna besked i frågan. Gör han inte det eller beaktas inte begäran inom skälig tid, skall Arbetsmiljöverket efter framställan av skyddsombudet pröva om föreläggande eller förbud enligt 7 kap. 7 § skall meddelas.

Sådan framställning av ett skyddsombud på fartyg skall i stället lämnas till Sjöfartsverket, som skall pröva om föreläggande eller förbud enligt fartygssäkerhetslagen (0000:00) skall meddelas.

Där skyddskommitté finns, kan skyddsombud direkt påkalla kommitténs behandling av en arbetsmiljöfråga.

7 §¹¹

Innebär visst arbete omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa och kan rättelse icke genast uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren, kan skyddsombud bestämma att arbetet skall avbrytas i avvaktan på ställningstagande av Arbetsmiljöverket.

Om det är påkallat från skyddssynpunkt och rättelse icke genast kan uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren kan skyddsombud i avvaktan på Arbetsmiljöverkets ställningstagande avbryta arbete som arbetstagare utför ensam.

Överträdes tillsynsmyndighets förbud, som har vunnit laga kraft eller som på grund av förordnande enligt 9 kap. 5 § skall lända till efterrättelse omedelbart, kan skyddsombud avbryta arbete som avses med förbudet.

För skada till följd av åtgärd som avses i denna paragraf är skyddsombud fri från ersättningskyldighet.

Bestämmelser om rätten för ett skyddsombud att avbryta arbete på fartyg och om verkan av en sådan åtgärd finns i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

8 §

Vid arbetsställe, där minst femtio arbetstagare regelbundet sysselsättes, skall finnas skyddskommitté, sammansatt av företrädare för arbetsgivaren och arbetstagarna. Skyddskommitté skall tillsättas även vid arbetsställe med mindre antal arbetstagare, om det begäres av arbetstagarna.

Företrädare för de anställda utses bland arbetstagarna av lokal arbetsorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns ej sådan organisation utses företrädare av arbetstagarna.

Bestämmelser om hur en

¹¹ Senaste lydelse 2000:764.

skyddskommitté på fartyg skall tillsättas finns i fartygssäkerhetslagen (0000:00). Prop. 2002/03:109

9 §¹²

Skyddskommittén skall delta i planeringen av arbetsmiljöarbetet på arbetsstället samt följa arbetets genomförande. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande arbetsmiljöförhållanden.

Skyddskommittén skall delta i planeringen av arbetsmiljöarbetet på arbetsstället samt följa arbetets genomförande. Den skall noga följa utvecklingen i frågor som rör skyddet mot ohälsa och olycksfall samt verka för tillfredsställande arbetsmiljöförhållanden. *En skyddskommitté på fartyg skall vidare vaka över att fartyget har den bemanning som det skall ha enligt beslut eller föreskrifter.*

I skyddskommittén skall behandlas frågor om

1. företagshälsovård,
2. handlingsplaner enligt 3 kap. 2 a §,
3. planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser, arbetsmetoder och av arbetsorganisation,
4. planering av användning av ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall,
5. upplysning och utbildning rörande arbetsmiljön,
6. arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten på arbetsstället.

12 §

Den som vill fordra skadestånd enligt 11 § skall underrätta motparten om sitt anspråk inom fyra månader från det skadan inträffade. Har inom den tiden förhandling rörande anspråket påkallats enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller med stöd av kollektivavtal, skall talan väckas inom fyra månader efter det att förhandlingen avslutades. I annat fall skall talan väckas inom åtta månader från skadans uppkomst.

Första stycket skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om anspråk på anställningsförmåner enligt 5 §.

Iakttages ej vad som föreskrives i första eller andra stycket, är rätten till talan förlorad.

För skyddsombud på fartyg gäller fartygssäkerhetslagen (0000:00) i stället för vad som anges i denna paragraf.

16 §

Beträffande skyddsombud och ledamot av skyddskommitté, vilka

¹² Senaste lydelse 1991:677.

har utsetts av organisation som avses i 2 § andra eller tredje stycket, äger även lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen tillämpning. Detta gäller dock *ej* i den mån ombuds eller ledamots rättigheter enligt detta kapitel därigenom skulle inskränkas.

har utsetts av organisation som avses i 2 § andra eller tredje stycket, äger även lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen tillämpning. *Har skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté på fartyg utsetts av de ombordanställda, tillämpas lagen som om han eller hon var utsedd av sin lokala arbetstagarorganisation. Det som sägs i denna paragraf gäller dock inte i den mån ombuds eller ledamots rättigheter enligt detta kapitel eller enligt fartygssäkerhetslagen (0000:00) därigenom skulle inskränkas.*

7 kap. 1 §¹³

Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen följs.

Såvitt avser örlogsfartyg utövas tillsynen dock av Sjöfartsverket. Ifråga om örlogsfartyg skall även i övrigt vad som sägs i denna lag om Arbetsmiljöverket i stället gälla Sjöfartsverket. *Med undantag för 13 § gäller detta kapitel inte fartygsarbete. Bestämmelser om tillsyn vid fartygsarbete och inskränkningar i rätten att använda fartyg finns i fartygssäkerhetslagen (0000:00).*

9 kap. 3 §¹⁴

För att ta till vara arbetstagarnas intressen i ärenden enligt denna lag får överklagande enligt 2 § göras av ett huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av ett annat skyddsombud.

Om det inte finns något skyddsombud, får överklagande göras av en arbetstagarorganisation i den mån saken rör medlemmarnas intressen och organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet. Om det inte finns något skyddsombud, får överklagande göras av en arbetstagarorganisation i den mån saken rör medlemmarnas intressen. *Om talan avser annat än fartygsarbete krävs att organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet.*

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

¹³ Senaste lydelse 2000:764.

¹⁴ Senaste lydelse 2000:764.

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

Prop. 2002/03:109

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg²

dels att 1 kap. 1 §, 6 kap. 3 och 6 §§, 7 kap. 6 a, 7 a, 8 och 10 §§ samt 10 kap. 3 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 7 kap. 12 §, av följande lydelse.

1 kap.

1 §³

I denna lag finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även avser att skydda miljön, finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även avser att skydda miljön, finns i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

6 kap.

3 §⁴

Vid en inspektion skall det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga förorening. Vid en inspektion får det även kontrolleras om det har skett en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Inspektionen får vidare gälla kontroll av efterlevnaden av sådana bestämmelser som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1.

I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter skall inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar

I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter skall inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar

¹ Jfr 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) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1, Celex 31995L0021), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002 s. 53, Celex 32002L0084) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 978/94 (EGT L 64, 7.3.2002, s. 1, Celex 32002R0417).

² Lagen omtryckt 1983:463. Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

³ Senaste lydelse 2001:1294.

⁴ Senaste lydelse 2001:1294.

och av handlingar som avses i 5 kap. 1 §, såvida

1. det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna, eller

2. innehållet i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

och av handlingar som avses i 5 kap. 1 § *samt till kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov*, såvida

1. det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna, eller

2. innehållet i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag från den begränsning som anges i andra stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll)⁵, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG⁶, eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

6 §⁷

Har en sådan organisation som anges i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) företagit undersökning av fartyg

Har en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (0000:00) företagit undersökning av fartyg

⁵ EGT L 157, 07.07.1995 s. 1 (Celex 31995L0021).

⁶ EGT L 324, 29.11.2002 s. 53 (Celex 32002L0084).

⁷ Senaste lydelse 1996:995.

och utrustning eller utfärdat certifikat efter en sådan undersökning, har undersökningen eller certifikatet samma giltighet som en undersökning verkställd av eller ett certifikat utfärdat av en svensk myndighet.

och utrustning eller utfärdat certifikat efter en sådan undersökning, har undersökningen eller certifikatet samma giltighet som en undersökning verkställd av eller ett certifikat utfärdat av en svensk myndighet.

7 kap.

6 a §

Ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet,

2. ett förbud mot fartygets resa hävts av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en annan stat inom EES för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen.

Ett förbud att anlöpa svenska hamnar skall bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har för den myndighet som förbjudit resa visat att bristen avhjälpes.

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

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får Sjöfartsverket även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94⁸.

Tillsynsmyndigheten får trots

⁸ EGT L 64, 7.3.2002, s. 1 (Celex 32002R0417).

bestämmelserna i denna paragraf tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn

1. om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,

2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister skall avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlöp till hamnen.

7 a §⁹

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen *eller kvarhållandet* som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

8 §¹⁰

I beslut enligt 4, 5 eller 6 b § får vite sättas ut. Ett föreläggande eller förbud som förenas med vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

I beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § får vite sättas ut. Ett föreläggande eller förbud som förenas med vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

10 §¹¹

Den myndighet som med stöd av 4, 5, 6, 6 a eller 6 b § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast

Den myndighet som med stöd av 4, 5, 6, 6 a eller 6 b § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 4 eller 5 §, Sveriges ekonomiska zon, genast

⁹ Senaste lydelse 2001:876.

¹⁰ Senaste lydelse 2001:1294.

¹¹ Senaste lydelse 2001:1294.

anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna, samt Kustbevakningen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen *samt berörda hamnar*. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom en främmande stats sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandlingar till myndigheten.

12 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

10 kap.

3 §¹²

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

1. en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läkring av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, *eller*

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 a §.

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller *föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §, eller*

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig

¹² Senaste lydelse 2001:1294.

6 §

1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid med ett förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid med en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §,

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 eller 6 a §, *eller*

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller *föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §,*

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket, *eller*

6. används ett fartyg i strid med ett beslut som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov,

döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

2.4 Förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg

Prop. 2002/03:109

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller

1. alla bulkfartyg, oavsett i vilken stat de är registrerade, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fasta bulklaster, och
2. alla terminaler som anlöps av sådana bulkfartyg.

Lagen skall dock inte tillämpas

1. på terminaler som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av fasta bulklaster, eller
2. när lastning och lossning sker endast med bulkfartygets egen utrustning.

Definitioner

2 § I lagen används beteckningar med följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
1974 års SOLAS-konvention	Den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar.
BLU-koden	Koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg såsom den återges i bilagan till IMO:s resolution A.862(20).
Bulkfartyg	– Ett fartyg som är byggt med enkelt däck, toppvingar och hoppertankar i lastrummen, och som huvudsakligen är avsett att frakta fasta bulklaster, eller – ett malmfartyg, dvs. ett havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, och som är avsett att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller – ett kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/3.27 i 1974 års SOLAS-konvention.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (EGT L 13, 16.1.2002, s 9, Celex 32001L0096), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29/11/2002, s. 53, Celex 32002L0084).

IMO	Förenta Nationernas Internationella Sjöfartsorganisation
Fast bulklast	Fast bulklast enligt definitionen i regel XII/1.4 i 1974 års SOLAS-konvention, med undantag av spannmål enligt definitionen i regel VI/8.2 i 1974 års SOLAS-konvention.
Terminal	Varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa fasta bulkklaster i eller ur bulkfartyg.
Terminaloperatör	Ägaren av en terminal eller den fysiska eller juridiska person till vilken ägaren har överlämnat ansvaret för den lastning och lossning av ett enskilt bulkfartyg som utförs vid terminalen.
Terminalrepresentant	Den person som utsetts av terminaloperatören att ha det övergripande ansvaret för och rätten att vid terminalen kontrollera lastningen eller lossningen av ett enskilt bulkfartyg
Erkänd organisation	En organisation som erkänts i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ² , senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG ³ .
Flaggstatens administration	De behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra.
Behörig myndighet	En nationell, regional eller lokal myndighet i en medlemsstat som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att tillämpa och verkställa kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om

² EGT L 319, 12.12.1994, s. 20 (Celex 31994L0057).

³ EGT L 324, 29.11.2002, s. 53 (Celex 32002L0084).

	fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg ⁴ , senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG ⁵ .
Lastinformation	De upplysningar om lasten som krävs enligt regel VI/2 i 1974 års SOLAS-konvention.
Lastnings- eller lossningsplan	Den plan som avses i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention och som har den form som anges i bilag 2 till BLU-koden.
Bulkdensitetsdeklaration	De upplysningar om lastens bulkdensitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i 1974 års SOLAS-konvention.

3 § Vad som sägs i denna lag om redare skall även gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

På samma sätt skall det som sägs om befälhavare även gälla den som av befälhavaren har utsetts att ansvara för lastning eller lossning.

Bemyndiganden

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka krav som bulkfartygen skall uppfylla för att anses lämpliga för lastning och lossning av fasta bulklast, och
2. vilka krav som en terminal skall uppfylla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela närmare föreskrifter om

1. sådana informationsbroschyrer och kvalitetssäkringssystem som avses i 6 § 4 respektive 5,
2. befälhavares skyldigheter i samband med lasthantering,
3. terminalrepresentantens skyldigheter,
4. förfarandet inför och i samband med lastning och lossning av bulkfartyg, och
5. sådana lastnings- och lossningsplaner som avses i 9 §.

5 § Regeringen bestämmer den myndighet som skall utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillsynen och om avgifter till staten för denna.

⁴ EGT L 013, 16.1.2002, s. 9 (Celex 32001L0096).

⁵ EGT L 324, 29.11.2002, s. 53 (Celex 32002L0084).

6 § Terminaloperatören skall

1. förvissa sig om att ett bulkfartyg kan lastas eller lossas på ett säkert sätt genom att kontrollera att fartyget uppfyller de krav som har föreskrivits med stöd av 4 § första stycket 1,
2. kontrollera att en terminal uppfyller kraven i de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § första stycket 2,
3. ansvara för att en eller flera terminalrepresentanter utses,
4. ansvara för att informationsbroschyrer utarbetas och tillhandahålls befälhavaren på bulkfartyg som anlöper terminalen för att lasta eller lossa fasta bulklaster, och
5. ansvara för att ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och upprätthålls.

Befälhavarens ansvar

7 § Befälhavaren skall

1. ansvara för att lastning och lossning av bulkfartyget sker på ett säkert sätt,
2. i god tid före fartygets ankomst informera terminalen i enlighet med de bestämmelser som meddelats med stöd av 4 § andra stycket 4,
3. innan lastning sker kontrollera att han eller hon har fått nödvändig lastinformation och, om så krävs, en bulkdensitetsdeklaration för fast bulklaster, och
4. i övrigt fullgöra de skyldigheter som följer av denna lag eller av bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § andra stycket 2.

Terminalrepresentantens ansvar

8 § Terminalrepresentanten skall

1. utan dröjsmål till befälhavaren och till den myndighet som regeringen utser med stöd av 5 § anmäla sådana uppenbara brister ombord på ett bulkfartyg och andra sådana omständigheter som kan äventyra säkerheten vid lastning eller lossning av fasta bulklaster, och
2. i övrigt fullgöra de skyldigheter som terminalrepresentanten har enligt denna lag eller enligt bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 § andra stycket 3.

Förfarandet i samband med lastning och lossning

9 § Innan fasta bulklaster lastas eller lossas skall befälhavaren och terminalrepresentanten komma överens om en lastnings- eller lossningsplan.

10 § Med förbehåll för befälhavarens rättigheter och skyldigheter enligt regel VI/7.7 i 1974 års SOLAS-konvention skall den myndighet som regeringen utser med stöd av 5 § stoppa lastning och lossning av fasta bulklaster om det finns klara indikationer på att lastningen eller lossningen medför säkerhetsrisker för fartyget eller besättningen.

Myndigheten skall även ingripa om befälhavaren och terminalrepresentanten inte är överens om hur lastningen eller lossningen skall ske och ett ingripande krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön.

Skador i samband med lastning eller lossning

11 § Om fartyget eller dess utrustning skadas i samband med lastning eller lossning skall terminalrepresentanten rapportera detta till befälhavaren.

12 § En skada som uppstår i samband med lastning eller lossning skall repareras om det är nödvändigt för att fartygets eller besättningens säkerhet skall upprätthållas.

13 § Om en skada på fartyget eller dess utrustning är sådan att fartygets sjövärdighet försämras och försämringen inte är obetydlig, skall terminalrepresentanten lämna information om skadan till den myndighet som regeringen har utsett med stöd av 5 § samt till flaggstatens administration eller till en erkänd organisation som staten företräds av. Myndigheten skall därefter, med beaktande av eventuella synpunkter från fartygets befälhavare samt den administration eller organisation som nyss sagts, avgöra om fartyget måste repareras innan det får avgå.

Om myndigheten anser att en omedelbar reparation är nödvändig skall myndigheten förbjuda fartyget att avgå från terminalen. Ett sådant beslut skall innehålla uppgifter om de åtgärder som skall vidtas innan fartyget får avgå och när åtgärderna senast skall vidtas.

14 § Ett beslut enligt 13 § andra stycket får förenas med vite. Ett förbud som förenas med vite får riktas till fartygets befälhavare, redare eller ägare.

15 § Ett beslut enligt 13 § andra stycket skall gälla till dess att nödvändig reparation har utförts och godkänts av den myndighet som har fattat beslutet och fartygets befälhavare samt betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

16 § Om någon inte inom den förelagda tiden vidtar en åtgärd som åligger honom eller henne enligt beslut som har meddelats med stöd av 13 § andra stycket, eller om han eller hon inte kan underrättas om beslutet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får den myndighet som har fattat beslutet låta verkställa åtgärden på bekostnad av redaren eller fartygets ägare. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats om att omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som beslutet riktar sig till.

17 § Den myndighet som med stöd av 13 § andra stycket har förbjudit ett fartyg att avgå skall genast anmäla beslutet till polis-, tull- och

lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt den berörda hamnen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra att förbudet överträds. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

18 § Ett beslut enligt 13 § andra stycket gäller omedelbart om inte annat beslutas.

Beslutet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Ansvar

19 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den terminaloperatör som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 6 §,

2. den befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 7 §, och

3. den terminalrepresentant som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 8 §.

20 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud som har meddelats med stöd av 13 § andra stycket.

21 § Överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 13 § andra stycket döms fartygets redare eller ägare som om han eller hon själv hade begått gärningen, om han eller hon underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras för att förhindra det inträffade.

22 § Om ett förbud enligt 13 § andra stycket har förenats med vite, skall den som bryter mot förbudet inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2004.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Prop. 2002/03:109

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

dels att 2, 3, 3 a, 8, 10 och 13 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas tre nya paragrafer, 7 b, 15 och 16 §§, samt närmast före 15 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen gäller inte när fråga är om

1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske,

2. räddningsfartyg när de används som sådana,

3. fritidsfartyg.

Lagen gäller inte när fråga är om

1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske, *i annat fall än som sägs i 15 och 16 §§,*

2. räddningsfartyg när de används som sådana, *eller*

3. fritidsfartyg.

3 §

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation, som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Sådant undantag gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. *Sådant*

Undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § *och om arbetstid i 7 b §* får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. *Undantagen skall så långt det är möjligt följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått. Hänsyn får dock tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet.*

Undantag som avses i första stycket gäller dock inte om det strider mot ett beslut om fartygets säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen

¹ Jfr rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning (EGT L307, 13.12.1993, s. 18, Celex 31993L104), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG (EGT L195, 1.8.2000, s.41, Celex 32000L0034).

undantag gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.

(0000:00). Undantag från 4 § gäller inte heller vaktgående sjömän, i annat fall än som anges i 3 a §.

3 a §²

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. Sådana undantag får inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.

För vaktgående sjömän får undantag göras, på det sätt som är föreskrivet i 3 §, från bestämmelserna om vilotid i 4 § ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (0000:00) och som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte på sådana passagerarfartyg i trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn. Sådana undantag får inte stå i strid med vad som sägs i andra och tredje styckena.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje tjugofyrtimmarsperiod och
2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden enligt andra stycket 1 får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar.

Perioden på tio vilotimmar enligt andra stycket 1 får minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande fyrtioåttatimmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

Undantag enligt första stycket får även, utan att det förfarande som anges i 3 § behöver iakttas, göras för sådana personer som avses i 1 § tredje stycket 2.

7 a §

För sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn skall klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 iakttas.

För sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn skall klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och

² Senaste lydelse 2002:453.

7 b §

Arbetstiden för sjömän får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader.

8 §⁴

Bestämmelser om tillsyn över fartyg och om inskränkningar i rätten att använda fartyg med anledning av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Bestämmelser om tillsyn över fartyg och om inskränkningar i rätten att använda fartyg med anledning av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns i fartygssäkerhetslagen (0000:00).

10 §

Befälhavaren eller den han utser skall tillse att det på fartyget förs anteckningar om *vilotid*. Anteckningarna skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

Befälhavaren eller den han utser skall se till att det på fartyget förs anteckningar om *arbetstid*. Anteckningarna skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

Sjömän har rätt att själva eller genom någon annan ta del av anteckningarna och få en kopia av dessa. Samma rätt har fackliga organisationer som företräder de anställda.

13 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsordning och anteckningar om *vilotid*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om arbetsordning och anteckningar om *arbetstid*.

Särskilda bestämmelser för fiskefartyg

15 §

Bestämmelserna i 3, 4, 6, 7 b, 8, 10 och 13 §§ gäller för anställda

³ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33 (Celex 31999L0063).

⁴ Senaste lydelse 2002:453.

ombord på sådana fartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 10 § om befälhavare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för anställda ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1.

Bestämmelserna i 14 § 3 gäller för befälhavare ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1. Vad som sägs i 14 § 4 om redare gäller i motsvarande mån arbetsgivare för anställda ombord på ett sådant fiskefartyg som avses i 2 § 1.

16 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om läkarundersökning av en anställd ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1 om han eller hon normalt utför minst tre timmar av sitt arbetspass under natten eller troligen kommer att fullgöra minst en tredjedel av sin årsarbetstid under natten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även föreskriva om skyldighet för arbetsgivaren att bekosta läkarundersökningen.

Med natt avses perioden mellan klockan 22 och klockan 6.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282) dels att 9–11, 30, 32 och 58 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 11 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §¹

Föreligger fara för att fartyg skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller ökar faran härför väsentligt har sjöman, som har befattning på fartyget eller av arbetsgivaren anvisats arbete där eller ålagts att följa med detta, rätt att bli fri från anställningen, om sjömannen ej har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena.

Första stycket gäller även när en sjukdom som avses i 1.1 eller 1.2 bilagan till smittskyddslagen (1988:1472) har vunnit utbredning i hamn, till vilken fartyget är bestämt.

Vill sjöman frånträda sin anställning på grund av förhållande som avses i första eller andra stycket, skall han säga upp avtalet utan dröjsmål efter det han fått kunskap om förhållandet. Efter uppsägning upphör avtalet omedelbart, om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall i första hamn, som fartyget anlöper.

En sjöman har rätt att frånträda sin befattning på fartyget

1. om det är fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada, eller

2. om en sjukdom som avses i 1.1 eller 1.2 bilagan till smittskyddslagen (1988:1472) har vunnit utbredning i den hamn som fartyget är destinerat till.

Rätten att frånträda befattningen gäller dock inte om sjömannen har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena.

Vill en sjöman frånträda sin befattning på grund av förhållande som avses i första stycket skall sjömannen underrätta arbetsgivaren utan dröjsmål efter det att han eller hon fått kunskap om förhållandet. Sjömannen har där efter rätt att frånträda befattningen innan fartyget anländer till det område där förhållandet råder.

10 §

Är en sjöman anställd för en bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han rätt att bli fri från anställningen. Därvid äger 9 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

Är en sjöman anställd för en bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han eller hon rätt att bli fri från anställningen. Han eller hon skall då säga upp avtalet utan dröjsmål efter det att han eller hon fått kunskap om förhållandet.

¹ Senaste lydelse 1989:295.

Därefter upphör avtalet omedelbart om fartyget befinner sig i hamn och i annat fall i första hamn som fartyget anlöper.

11 §

Sjöman har rätt att *bli fri från anställningen*, om fartyget

1. *ej* är sjövärdigt för resa i avsedd fart,

2. *ej* är behörigen lastat eller barlastat,

3. medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller

4. *ej* är bemannat på betryggande sätt, allt under förutsättning att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan *antagas* bli utsatta för allvarlig fara under resan och felet eller bristen *ej undanröjes*.

Sjöman har rätt att *bli fri från anställningen* även när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse *ej* sker.

I fall som avses i första eller andra stycket äger 9 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

En sjöman har rätt att *frånträda sin befattning på fartyget*, om fartyget

1. *inte* är sjövärdigt för resa i avsedd fart,

2. *inte* är behörigen lastat eller barlastat,

3. medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

4. *inte* är bemannat på betryggande sätt, allt under förutsättning att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan *antas* bli utsatta för allvarlig fara under resan och felet eller bristen *inte undanröjs*.

En sjöman har rätt att *frånträda sin befattning på fartyget* även när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse *inte* sker.

Vill en sjöman frånträda sin befattning på grund av förhållande som avses i första eller andra stycket skall sjömannen underrätta arbetsgivaren utan dröjsmål efter det att han eller hon fått kunskap om förhållandet. Sjömannen har därefter rätt att frånträda befattningen innan nästa resa börjar om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall så snart fartyget har möjlighet att komma i förbindelse med land.

11 a §

En sjöman som frånträder sin befattning med stöd av 9 eller 11 § kan av arbetsgivaren omplaceras till ett annat fartyg.

29 §

Sjöman, som har varit anställd i utrikes fart under nio månader i

En sjöman, som har varit anställd i utrikes fart under nio

följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg, har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om han i annat land än där *han* är bosatt får semester eller annan ledighet *eller* frånträder sitt anställningsavtal. När sjömannen utnyttjat rätt till sådan fri hemresa, har han rätt till ny fri resa först nio månader efter det han trätt i tjänst efter den föregående ledigheten. Rätten till fri hemresa gäller under förutsättning, i fråga om sjöman som får semester eller annan ledighet, att han *ej* haft tillfälle att under de senaste 60 dagarna åtnjuta semestern eller ledigheten i det land där han är bosatt eller, i fråga om sjöman som frånträder sitt avtal, att han *ej* under samma tid haft tillfälle att lämna anställningen i bosättningslandet.

månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg, har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om *sjömannen* i annat land än där han *eller hon* är bosatt får semester eller annan ledighet, frånträder sitt anställningsavtal *eller frånträder sin befattning med stöd av 9 eller 11 §*. När sjömannen utnyttjat rätt till sådan fri hemresa, har han *eller hon* rätt till ny fri resa först nio månader efter det han *eller hon* trätt i tjänst efter den föregående ledigheten. Rätten till fri hemresa gäller under förutsättning, i fråga om sjöman som får semester eller annan ledighet, att han *eller hon inte* haft tillfälle att under de senaste 60 dagarna åtnjuta semestern eller ledigheten i det land där han *eller hon* är bosatt eller, i fråga om sjöman som frånträder sitt avtal, att han *eller hon inte* under samma tid haft tillfälle att lämna anställningen i bosättningslandet.

Inträder rätt till fri resa enligt första stycket medan sjömannen har befattning på fartyg, som inom 30 dagar beräknas nå hamn, från vilken hemresan kan ske med avsevärt mindre kostnad, gäller rätten endast om sjömannen stannar kvar i sin befattning på fartyget tills det når sådan hamn. Om särskilda skäl föreligger, kan nämnda tid genom kollektivavtal förlängas till högst 90 dagar i fråga om den som har befattning på fartyg i regelbunden linjetrafik på Sverige. Sådant avtal skall på arbetstagersidan ha slutits eller godkänts av organisation, som är att anse som huvudorganisation enligt lagen (1936:506) om förenings- och förhandlingsrätt.

Vad som anges i andra stycket gäller inte om sjömannen frånträder sin befattning med stöd av 9 eller 11 §.

30 §

Sjöman, som vill utnyttja rätt till fri resa enligt 29 §, skall göra skriftlig framställning därom samtidigt som han begär semester eller annan ledighet *eller* säger upp sitt anställningsavtal.

En sjöman, som vill utnyttja rätten till fri resa enligt 29 §, skall göra en skriftlig framställning därom samtidigt som han eller hon begär semester eller annan ledighet, säger upp sitt anställningsavtal eller underrättar

32 §

Sjöman, som blir fri från sin anställning enligt 9, 10 eller 11 § och ej är berättigad till resa enligt 29 §, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida.

En sjöman, som blir fri från sin anställning enligt 10 § och inte är berättigad till resa enligt 29 § eller som frånträder sin befattning enligt 9 eller 11 §, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Om sjömannen omedelbart skall omplaceras enligt 11 a §, har han eller hon rätt till fri resa med underhåll till den ort dit omplacering skall ske.

I fall som avses i första stycket äger 30 § motsvarande tillämpning.

58 §²

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (1988:49), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren skall även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (0000:00), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren skall även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

² Senaste lydelse 2002:457.

2.7 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen
(1980:100)

Prop. 2002/03:109

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 43 § sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.
43 §²

Sekretess gäller hos Sjöfartsverket vid tillsyn enligt 10 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49) för anmälan eller annan utsaga av enskild, om det kan antas att den enskilde eller någon *honom* närstående lider men om uppgiften röjs.

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

Sekretess gäller hos Sjöfartsverket vid tillsyn enligt 5 kap. fartygssäkerhetslagen (0000:00) för anmälan eller annan utsaga av enskild, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående *till den enskilde* lider men om uppgiften röjs.

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

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2002:456.

2.8 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen
(1983:929)

Prop. 2002/03:109

Härigenom föreskrivs att 14 § mönstringslagen (1983:929) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §¹

Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av fartygssäkerhetslagen (0000:00).

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

¹ Senaste lydelse 1988:55.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 9 § lagen (1962:381) om allmän försäkring skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.
9 §¹

En försäkrad kvinna har rätt till havandeskapspenning, om havandeskap har satt ned hennes förmåga att utföra uppgifterna i sitt förvärvsarbete med minst en fjärdedel och hon inte kan omplaceras till annat mindre ansträngande arbete enligt 19 § föräldraledighetslagen (1995:584).

En kvinna har även rätt till havandeskapspenning om hon inte får sysselsättas i sitt förvärvsarbete på grund av en föreskrift om förbud mot arbete under havandeskap, som har meddelats med stöd av 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen (1977:1160) eller 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49), om hon inte kan omplaceras till annat arbete enligt 18 § föräldraledighetslagen.

En kvinna har även rätt till havandeskapspenning om hon inte får sysselsättas i sitt förvärvsarbete på grund av en föreskrift om förbud mot arbete under havandeskap, som har meddelats med stöd av 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen (1977:1160), om hon inte kan omplaceras till annat arbete enligt 18 § föräldraledighetslagen.

Havandeskapspenning utges i fall som avses i första stycket för varje dag som nedsättningen består, dock tidigast från och med den sextionde dagen före den beräknade tidpunkten för barnets födelse, och i fall som avses i andra stycket för varje dag som förbudet gäller. Havandeskapspenning utges längst till och med den elfte dagen före den beräknade tidpunkten för barnets födelse.

Havandeskapspenning utges med belopp som motsvarar kvinnans sjukpenning enligt 4 §.

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

¹ Senaste lydelse 1997:98.

Härigenom föreskrivs att 18 § föräldraledighetslagen (1995:584) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

En kvinnlig arbetstagare som väntar barn, nyligen fött barn eller ammar har rätt att bli omplacerad till ett annat arbete med bibehållna anställningsförmåner under förutsättning att hon har förbjudits att fortsätta sitt vanliga arbete enligt föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen (1977:1160) eller 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49).

En kvinnlig arbetstagare som väntar barn, nyligen fött barn eller ammar har rätt att bli omplacerad till ett annat arbete med bibehållna anställningsförmåner under förutsättning att hon har förbjudits att fortsätta sitt vanliga arbete enligt föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen (1977:1160).

Denna lag träder i kraft den 21 juli 2003.

¹ Senaste lydelse 1997:99.

Till grund för denna proposition ligger Fartygssäkerhetsutredningens betänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17), departementspromemorian Genomförande av EG-direktiv på sjöfartsområdet m.m. (Ds 2002:39) och en rapport från Kemikalieinspektionen och Sjöfartsverket om ett svenskt tillträde till den internationella konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, den s.k. AFS-konventionen (Miljödepartementets ärende M2002/1748/Kn). Förslagen har utformats i samarbete med vänsterpartiet.

Fartygssäkerhetsutredningen

Regeringen beslutade i juni 1999 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs. Utgångspunkten för utredarens uppdrag var att hela lagstiftningen skulle moderniseras, förenklas och bringas att överensstämma med de internationella regelverk som Sverige har anslutit sig till på området. Utredningen, som antog namnet Fartygssäkerhetsutredningen, överlämnade i mars 2000 delbetänkandet Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet (SOU 2000:16), med förslag till införlivande av dels vissa artiklar i rådets direktiv 95/21/EG, dels rådets direktiv 1999/35/EG. Delbetänkandet resulterade i ändringar i bl.a. fartygssäkerhetslagen (1988:49), se regeringens proposition Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet (prop. 2000/01:137).

I februari 2001 överlämnade Fartygssäkerhetsutredningen sitt slutbetänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17). Betänkandet har remissbehandlats, och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. I december 2001 hölls även ett remissmöte. En sammanställning av remissyttranden och protokollsanteckningar från remissmötet finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2000/2435/TP).

Genomförande av EG-direktiv på sjöfartsområdet m.m.

Inom Näringsdepartementet utarbetades våren 2002 en promemoria med förslag till genomförande av fyra EG-direktiv på sjöfartsområdet, nämligen direktivet 2001/105/EG om ändring i direktivet om klassificeringssällskap (*bilagorna 2 och 3*), direktivet 2001/106/EG om ändring i det s.k. hamnstatskontrolldirektivet (*bilagorna 4 och 5*), det nya direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg (*bilaga 7*), och direktivet 2000/34/EG om ändring i det s.k. arbetstidsdirektivet (*bilagorna 8 och 9*). Dessutom fanns i promemorian förslag till vissa bestämmelser med anledning av förordningen (EG) nr 417/2002 om krav på dubbelskrov för oljetankfartyg (*bilaga 6*).

Utöver förslagen med EG-rättslig anknytning lämnades i promemorian förslag i ett par andra avseenden, gällande dels undantag från vilotidsbestämmelser för personer ombord som inte är anställda, dels

möjligheter för sjömän att i vissa situationer frånträda sin befattning utan att behöva säga upp anställningsavtalet, t.ex. om fartyget är på väg in i en krigszon.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 10*, och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2002/7215/RS).

Konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg

Kemikalieinspektionen har haft i uppdrag att tillsammans med Sjöfartsverket och Naturvårdsverket ta fram underlag för ett svenskt tillträde till den internationella konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, den s.k. AFS-konventionen. Konventionstexten finns i *bilaga 11*. Kemikalieinspektionen och Sjöfartsverket överlämnade i maj 2002 en gemensam rapport med redovisning av uppdraget. Sjöfartsverket överlämnade därefter i juni 2002 en kompletterande promemoria. Kemikalieinspektionens och Sjöfartsverkets lagförslag finns i *bilaga 12*. Rapporten och promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 13*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Miljödepartementet (M2002/1748/Kn).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 6 februari 2003 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 14*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 15*. Regeringen har i huvudsak beaktat Lagrådets synpunkter, vilka har medfört vissa justeringar i lagtexten och tillhörande specialmotivering. Kommentarer till Lagrådets synpunkter finns i övrigt i den allmänna motiveringen (se avsnitt 5.1.5, 5.2, 5.2.3.2, 5.2.3.3, 5.2.5.5 och 7). Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4.1 Fartygssäkerhetslagen

Den nuvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49) trädde i kraft den 1 juli 1988. Den är en ramlag, vilket innebär att den innehåller bestämmelser av övergripande karaktär i fråga om säkerheten till sjöss, och den reglerar således inte detaljerna. Lagen kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (1988:594), verkställighetsföreskrifter och sådana föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndiganden i lagen.

Med årens lopp har fartygssäkerhetslagen blivit föremål för så många ändringar att den numera har blivit mycket svårsläst och oöverskådlig. Bland annat infördes år 1995 FN:s sjöfartsorganisations (International Maritime Organisation – IMO) resolution A.741(18), dvs. ISM-koden (International Safety Management Code) i svensk rätt, vilket skedde genom ändringar i fartygssäkerhetslagen. Ändringar har även i stor utsträckning tillkommit med anledning av Sveriges anslutning till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och därefter medlemskapet i Europeiska unionen, vilka krävt anpassningar i det svenska regelverket. Ytterligare anpassningar påkallas nu med anledning av nya EG-direktiv, vilket gör att behovet av en fullständig revidering av fartygssäkerhetslagen framträder än tydligare.

Målsättningen är att fartygssäkerhetslagen skall bli modernare och mer användarvänlig. Dispositionen av lagen bör därför ändras och sådana bestämmelser som är av det slaget att reglering på lagnivå inte är nödvändig bör flyttas från lagen.

För en utförligare redogörelse för fartygssäkerhetslagen, dess uppbyggnad och de ändringar som tidigare har gjorts i lagen hänvisas till Fartygssäkerhetsutredningens betänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17).

4.2 EG-rättsakter på sjöfartsområdet

Efter att oljetankern Erika i december 1999 förläste utanför Frankrikes kust med omfattande utsläpp som följde, vidtog ett intensivt sjösäkerhetsarbete inom EU. Detta arbete har resulterat i ett flertal rättsakter, bland annat de s.k. Erikapaketen. Det första av dessa paket, Erika I, innehåller följande tre rättsakter:

1. Direktivet 2001/105/EG om ändring i direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap. Ändringen innebär i korthet att kommissionen (och inte som tidigare medlemsstaterna) skall erkänna de aktuella organisationerna och att skärpta krav ställs på organisationernas verksamhet.

2. Direktivet 2001/106/EG om ändring i direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll. Ändringen innebär bl.a. att en mer omfattande kontroll skall göras av de fartyg som utgör en säkerhetsrisk i europeiska vatten.

3. Förordningen (EG) nr 417/2002 om krav på dubbelskrov för oljetankfartyg. Prop. 2002/03:109

Direktiven skall vara genomförda i medlemsstaternas regelverk senast den 22 juli 2003. En EG-förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och skall således inte genomföras i de nationella regelverken. Det kan däremot behövas vissa kompletterande bestämmelser. Förordningen om krav på dubbelskrov tillämpas inom EU sedan den 1 september 2002. Erika I-paketet och de svenska lagändringar som är påkallade behandlas vidare i denna proposition.

Det andra Erika-paketet, Erika II, innehåller dels direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet), dels förordningen (EG) 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Dessutom finns i Erika II-paketet ett förslag till en förordning om upprättande av en europeisk oljeskadefond. Förhoppningen är emellertid att det i den delen i stället skall kunna åstadkommas en global överenskommelse inom IMO, varför det europeiska arbetet har avstannat i avvaktan på utgången inom IMO. Övervakningsdirektivet är däremot antaget och skall vara genomfört i medlemsstaterna senast den 5 februari 2004. Förordningen om den europeiska sjösäkerhetsbyrån är tillämplig sedan den 1 september 2002, och förberedelser pågår för närvarande för att byrån så snart som möjligt skall kunna påbörja sin operativa verksamhet.

Andra EG-direktiv som har antagits och som skall vara genomförda inom en relativt snar framtid är dels direktivet 2000/34/EG om ändring i direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning (arbetstidsdirektivet), dels det nya direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg. Genomförandet av dessa båda direktiv behandlas i denna proposition.

Nedan följer regeringens förslag med anledning av Fartygssäkerhetsutredningens betänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17), departementspromemorian Genomförande av EG-direktiv på sjöfartsområdet m.m. (Ds 2002:39) och Kemikalieinspektionens och Sjöfartsverkets rapport om ratificering av den internationella konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, den s.k. AFS-konventionen (finns tillgänglig i Miljödepartementets ärende (M2002/1748/Kn).

De förslag som regeringen här lägger fram följer i princip de remitterade förslagen, med vissa mindre avvikelser som huvudsakligen är av lagteknisk natur.

För en djupare redogörelse för förhållandena till sjöss såsom de ser ut i dag, hänvisas till Fartygssäkerhetsutredningens betänkande (SOU 2001:17).

Regeringen vill i detta sammanhang också ta upp vad riksdagens trafikutskott uttalat i sitt betänkande 2000/01:TU8 om Sjöfartsinspektionens ställning. Utskottet framhåller där att regeringen bör överväga på vilket sätt Sjöfartsinspektionens uppgifter avseende bl.a. normgivning och tillsyn skall regleras i fartygssäkerhetslagstiftningen.

Sjöfartsinspektionen är en del av Sjöfartsverket. Riksdagens beslut med anledning av det ovannämnda betänkandet från Trafikutskottet innehåller inte något förslag om att Sjöfartsinspektionen skall skiljas från Sjöfartsverket (rskr. 2000/01:158). Av förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket framgår att det inom verket finns en inspektion, samt vilket ansvar och vilka uppgifter som åligger chefen för inspektionen. Vid en jämförelse mellan inspektionerna inom de olika trafikslagen (i första hand sjöfart, luftfart och järnväg) framgår att deras ansvar är olika långtgående och utformat på olika sätt. I vad mån detta är befogat, eller om ändringar bör göras för att åstadkomma en tydligare och mer likriktad reglering där även inspektionens självständighet markeras, kräver ytterligare utredning innan regeringen kan ta ställning. De behov av ändringar som dessa överväganden kan leda till för Sjöfartsverkets del, kan sannolikt åstadkommas inom ramen för förordningen med instruktion för Sjöfartsverket.

5.1 En ny fartygssäkerhetslag

Regeringens förslag: En ny fartygssäkerhetslag skall ersätta den nuvarande.
--

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga de remissinstanser som har uttalat sig är positiva till en ny fartygssäkerhetslag.

Skälen för regeringens förslag: Den nuvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49) har med åren blivit svåröverskådlig och svårläst. Anledningen är det stora antalet ändringar som har gjorts i lagen sedan den trädde i kraft den 1 juli 1988. Ändringarna har ofta föranletts av anpassningar till internationella regler. T.ex. anpassades lagen år 1995 till ISM-koden

(International Safety Management Code) och därefter har ett flertal EG-direktiv genomförts genom ändringar i lagen.

När det gäller lagens bestämmelser om arbetsmiljön ombord på fartyg har dessa däremot inte ändrats, vilket har lett till att arbetsmiljörégleringen för sjöfarten inte har moderniserats i samma takt som för övriga arbetsplatser.

Fartygssäkerhetsutredningen har lämnat förslag till en helt ny fartygssäkerhetslag, med en struktur som gör lagen betydligt mer användarvänlig än den nuvarande. Utredningen har föreslagit att arbetsmiljön ombord på fartyg huvudsakligen skall regleras i arbetsmiljölagen (1977:1160) i stället för som nu i fartygssäkerhetslagen (se avsnitt 5.1.4). Regeringen delar uppfattningen att en ny fartygssäkerhetslag är nödvändig för att regleringen skall bli rimligt enkel att tillämpa. Regeringen lämnar således här förslag till en ny fartygssäkerhetslag, som i stort överensstämmer med utredningens förslag. I regeringens förslag har även de ändringar som krävs för att genomföra vissa EG-direktiv arbetats in. Det gäller Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utöver tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (direktivet om klassificeringssällskap) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för sjösäkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), vilka antogs i december 2001, dvs. efter det att utredningen lämnat sitt betänkande. Hur dessa direktiv kan genomföras har behandlats i departementspromemorian Genomförande av EG-direktiv på sjöfartsområdet m.m. (Ds 2002:39), som ligger till grund för regeringens förslag i den delen. Även vissa andra ändringar som har gjorts i fartygssäkerhetslagen efter det att Fartygssäkerhetsutredningen överlämnade sitt betänkande har arbetats in i förslaget till ny lag.

Den nya fartygssäkerhetslagen har, såsom förslaget ser ut, till stor del samma sakliga innehåll som den nuvarande. I den mån förslaget innehåller sakliga ändringar redogörs det särskilt för dessa nedan. I övrigt är det alltså endast fråga om redaktionella ändringar. De bestämmelser som föranleds av nya EG-direktiv behandlas särskilt.

5.1.1 Lastning och lossning av fartyg

Regeringens förslag: En bestämmelse införs om att lastning och lossning inte får ske så att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande äventyras.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* anser att lossningen av ett fartyg inte har med fartygets sjövärdighet att göra och att regleringen som avser lossning därför bör tas

in under regler om arbetsmiljön eller i separat skyddslagstiftning. Övriga remissinstanser har inte framfört några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Av 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) framgår att ett fartyg skall vara lastat så att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande inte äventyras. I samma kapitel finns ytterligare bestämmelser vars syfte är att lasten inte skall äventyra fartygets sjövärdighet. Som *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* har påpekat har lossning visserligen inte samma betydelse för sjövärdigheten som lastning, men är ett arbetsmoment som ändå inte obetydligt i sjövärdighetshänseende. Det är dessutom riskfyllt och bör även av den anledningen nämnas särskilt i lagen. Även om andra placeringar av en sådan bestämmelse skulle vara möjlig, anser regeringen att en allmän bestämmelse om säker lastning och lossning av fartyg väl hör hemma i det kapitel som handlar om allmänna krav på fartyg, dess bemanning och rederiverksamhet. Regeringen föreslår därför att en bestämmelse om att lastning och lossning inte får ske så att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande äventyras tas in i 2 kap. 2 §.

5.1.2 Begreppet teknisk chef

Regeringens förslag: Titeln ”maskinchef” som tidigare använts i lagstiftningen ersätts i den nya fartygssäkerhetslagen av ”teknisk chef”.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* avstyrker förslaget medan *Sjöbefälsförbundet* tillstyrker detsamma. *Sveriges Fartygsbefälsförening* anser att det av lagtexten klart bör framgå att maskinchefens/den tekniska chefens ansvar inte på något sätt inskränker befälhavarens övergripande ansvar.

Skälen för regeringens förslag: Efter en överenskommelse mellan Sveriges Redareförening och *Sjöbefälsförbundet* har titeln ”maskinchef” inom sjöfarten ersatts av ”teknisk chef”. Vidare har ”1:e maskinist och 2:e maskinist” ersatts av ”1:e och 2:e Fartygsingenjör”. Utredningen har anpassat sitt förslag till denna överenskommelse.

Sjöfartsverket har motsatt sig att titulaturen ändras, bl.a. för att verket anser att en förändring inte skulle motsvara utländskt språkbruk och de befattningsbeteckningar som finns i bl.a. STCW-konventionen (1978 års konvention om utbildning, certifiering och bemanning av sjöfolk) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk (chief engineer officer). Dessutom anser *Sjöfartsverket* att benämningen ”teknisk chef” kan leda till missuppfattningar i fråga om befälhavarens övergripande ansvar, och att ett byte av nomenklatur skulle medföra ett omfattande föreskriftsarbete som inte framstår som meningsfullt. *Sjöbefälsförbundet* anser däremot att den titulatur som används i branschen också bör komma till uttryck i lagstiftningen.

Såvida det inte finns vägande skäl häremot bör lagstiftningen när det gäller frågor av det nu aktuella slaget anpassa sig till den utveckling som sker inom branschen. De argument som har förts fram mot en ändring av titulaturen har inte sådan tyngd att de bör hindra en ändring. För att

minimera eventuell risk för missförstånd angående vem som har det yttersta ansvaret ombord kan dessutom en uttrycklig hänvisning göras i fartygssäkerhetslagen till sjölagen (1994:1009) i detta avseende. Regeringen föreslår därför att begreppet ”maskinchef” utmönstras ur lagstiftningen och ersätts av ”teknisk chef”. Detta kommer till uttryck i 2 kap. 7 § i förslaget till ny fartygssäkerhetslag. Ändringen kommer att leda till ett behov av följdändringar i ett antal andra författningar, både på förordnings- och föreskriftsnivå. Dessa torde kunna genomföras successivt, eventuellt i anslutning till att andra ändringar görs. I syfte att undvika oklarheter föreslår regeringen att det i en övergångsbestämmelse till den nya fartygssäkerhetslagen anges att vad som i lagen sägs om teknisk chef i andra författningar motsvaras av maskinchef, tills nödvändiga ändringar är genomförda i dessa författningar.

5.1.3 Fart- och fribordscertifikat

Regeringens förslag: Det skall krävas fartcertifikat för användning av alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 20, med undantag av fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100.

Kravet på minsta tillåtna fribord skall även gälla fiskefartyg vars bruttodräktighet är minst 20.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har dock föreslagit att även CE-märkta fritidsbåtar med en bruttodräktighet över 100 skall vara befriade från kravet på certifikat.

Remissinstanserna: *SEKO* ser mycket positivt på förslaget om fartcertifikat. *Åklagarmyndigheten i Göteborg* anser att förslaget om sänkt gräns för krav på fartcertifikat är ägnat att klargöra vilka sjövärdighetskrav som skall ställas på en kategori fartyg som ofta förekommer i rapporter till åklagaren angående bristfällig bemanning. *Fiskeriverket* anser det vara befogat med den säkerhetsmässiga genomgång som ett fartcertifikat innebär, och påtalar att fribordsmärkningen i första hand är viktig för det 20-tal fiskefartyg som fiskar pelagiskt, dvs. sådana arter som fiskas i stora mängder, eftersom övriga fiskefartyg aldrig, eller ytterst sällan, utnyttjar sin fulla kapacitet. *Sveriges Fiskares Riksförbund* avstyrker förslagen, som förbundet anser onödiga och endast skulle leda till större byråkratiskt krångel och ökade kostnader. Gränsen för fribordsmärkning borde enligt förbundet sättas vid fartyg över 24 meter, eftersom det är på dessa som större kvantiteter fångas och fartygen lastas mer. *Kustbevakningen* anser att förslaget om minsta tillåtna fribord på fiskefartyg är i hög grad välgrundat. *Åklagarkammaren i Kalmar* anser att förslaget om fribordsmärkning för fiskefartyg är mycket tillfredsställande, eftersom det i många fall har förekommit grova överlastar utan att åtal har kunnat väckas. Vidare väcker åklagarkammaren frågan om det inte bör föreskrivas i vart fall någon form av regelbunden kontroll av sådana CE-märkta fritidsfartyg som i enstaka fall kan vara av betydande storlek och komplexitet. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet* konstaterar att CE-märkning av fritidsbåtar inte utgör någon individuell

eller kontinuerlig sjövärdighetskontroll, utan innebär ett förbud mot att marknadsföra fartyg utan denna märkning.

Skälen för regeringens förslag: Certifikat utfärdas som bevis på att ett fartyg vid en besiktning har uppfyllt de för certifikatet gällande kraven på sjösäkerhet. För att vara giltigt måste ett certifikat förnyas med viss regelbundenhet, vilket sker efter periodiska besiktningar. Att vissa fartyg skall besiktigas periodiskt följer således av att det finns ett krav på certifikat. Sjöfartsverket får genom bemyndigande föreskriva om detta.

För närvarande skall ett fartyg inneha fartcertifikat om det har en bruttodräktighet av minst 100 eller om det är ett passagerarfartyg, vilket följer av 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (1988:49). Det innebär att kravet på fartcertifikat i dag inte omfattar exempelvis fiskefartyg med en bruttodräktighet mindre än 100. Eftersom de ombordanställdas trygghet och säkerhet rimligen måste tillvaratas på samma sätt på mindre fartyg som på större, har utredningen – efter ett tidigare förslag från Sjöfartsverket – föreslagit att gränsen i stället skall sättas vid fartyg med en bruttodräktighet av minst 20. Enligt förslaget skall dock fartcertifikat inte krävas för fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 eller för sådana fritidsfartyg som har CE-märkts enligt lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Regeringen delar i huvudsak utredningens uppfattning. En CE-märkning innebär dock endast att en kontroll görs av att fartyget uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när det släpps ut på marknaden, men inte att någon kontinuerlig sjövärdighetskontroll därefter görs. Det finns därför enligt regeringens uppfattning inte någon anledning att undanta fritidsfartyg från tillsyn på den grunden att de har CE-märkts. Däremot är det inte meningsfullt att besiktiga alla fritidsfartyg med en bruttodräktighet av 20 eller däröver, med tanke dels på att de allra flesta fritidsfartyg som är inblandade i olyckor har en bruttodräktighet under 20, dels de enorma resurser som då skulle tas i anspråk och stora kostnader det skulle medföra för båtägare. Kravet på fartcertifikat bör således i fråga om fritidsfartyg gälla när bruttodräktigheten är 100 eller däröver, oavsett om CE-märkning har skett eller inte. Regeringen förslår att en bestämmelse om krav på fartcertifikat införs i 3 kap. 1 § i den nya fartygssäkerhetslagen.

Utredningen har vidare – också efter förslag från Sjöfartsverket – föreslagit att den nuvarande bestämmelsen om krav på fastställelse av minsta tillåtna fribord även skall omfatta fiskefartyg. Även här är skälet att tryggheten och säkerheten för de som arbetar ombord skall tillvaratas på samma sätt på fiskefartyg som på andra fartyg. Förslaget innebär att Sjöfartsverket skall fastställa minsta tillåtna fribord även för fiskefartyg som har en bruttodräktighet av minst 20, att fribordsmärkning skall ske och att dessa fiskefartyg skall inneha fribordscertifikat. *Sveriges Fiskares Riksförbund* har avstyrkt förslaget och anser att endast de större fiskefartygen över 24 meter borde omfattas av bestämmelsen. Som även *Fiskeriverket* har påtalat är det endast ett mindre antal fiskefartyg som regelbundet utnyttjar sin fulla kapacitet. Även om det är fråga om ett mindre antal fiskefartyg som i sin verksamhet påverkas av att fartygets minsta tillåtna fribord har fastställts, anser regeringen att det av säkerhetsskäl är befogat att så sker. Fiskefartyg bör alltså inte undantas från de bestämmelser som i detta avseende gäller andra fartyg som transporterar gods eller passagerare, och som har en bruttodräktighet

över 20. Regeringen föreslår att en bestämmelse om vilka fartyg som minsta tillåtna fribord skall fastställas för införs i 3 kap. 4 § i den nya fartygssäkerhetslagen.

Det saknas praktisk möjlighet för de fartyg som omfattas av de nya kraven om certifikat att hinna genomgå tillsyn för att erhålla certifikaten i tid till den nya fartygssäkerhetslagens ikraftträdande. För dessa fartyg bör därför de nya kraven gälla först fem år därefter, så att tillsynsmyndigheten inom ramen för den i övrigt planlagda tillsynen kan samordna denna tillsyn. Regeringen föreslår en övergångsbestämmelse med detta innehåll.

I detta sammanhang kan nämnas att lagstiftningen gör skillnad i fråga om kraven på fartcertifikat respektive passagerarfartygscertifikat för statligt ägda fartyg som används för statsändamål. Enligt den nuvarande fartygssäkerhetslagen behöver sådana fartyg inte ha fartcertifikat, men motsvarande undantag saknas när det gäller kravet på passagerarfartygscertifikat. Dessa bestämmelser har utan ändring i sak förts över till regeringens förslag till ny fartygssäkerhetslag. Undantaget i fråga om fartcertifikat föreslås där regleras i 3 kap. 1 § andra stycket. Det finns enligt regeringens uppfattning anledning att se över om skillnaden i fråga om kraven på certifikat för de aktuella fartygen är motiverad. Med regeringens förslag kommer det dock att vara möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att genom föreskrifter eller enskilda beslut medge undantag från bl.a. kraven på certifikat (se också avsnitt 5.1.8).

5.1.4 Regleringen av arbetsmiljön ombord på fartyg

Regeringens förslag: Arbetsmiljön ombord på fartyg skall i huvudsak regleras i arbetsmiljölagen (1977:1160). Bestämmelser om bl.a. bostads- och fritidsutrymmen samt om kost och vatten ombord, dvs. bestämmelser som endast gäller ombord på fartyg, skall dock finnas i den nya fartygssäkerhetslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Malmö tingsrätt, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Arbetsmiljöverket, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges Hamnar, Sjöbefälsförbundet och SEKO* ställer sig positiva till eller har inget att erinra mot förslaget. *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet, Sveriges Redareförening* och *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* anser däremot att bestämmelser om arbetsmiljön på fartyg alltjämt bör regleras uteslutande i fartygssäkerhetslagen. Enligt Sveriges Redareförening och Sjöfartens Arbetsgivareförbund kan lagen med fördel kompletteras med regler i det särskilda arbetsmiljövtalet som finns mellan de sjöfackliga organisationerna. Även *Fiskeriverket* anser att det är i fartygssäkerhetslagen som arbetsmiljön ombord på fartyg bör stärkas, men påtalar att särskilda regler bör tillskapas för yrkesfisket med tanke på dess specifika krav och förhållanden. *Sveriges Fiskares Riksförbund* påtalar att arbetsmiljölagens bestämmelser inte kan tillämpas i alla delar inom fiskeflottan med tanke på de speciella förhållanden som där råder.

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet och Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet anser att det kunde vara bättre att införa en särskild lag i ämnet.

Skälen för regeringens förslag: Målsättningen vid fartygssäkerhetslagens och dess föregångares, lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, tillkomst var att principerna i fråga om arbetarskyddet för landanställda också skulle gälla för ombordanställda, dvs. en utveckling av arbetsmiljörätten i land skulle följas av en motsvarande utveckling av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg (prop. 1987/88:3 s. 50 resp. 1965:132 s. 55 f). Fartygssäkerhetslagen anpassades till arbetsmiljölagen i så stor utsträckning som sjöfartens förhållanden medgav. Efter lagens ikraftträdande år 1988 har dock arbetsmiljölagen kontinuerligt setts över. Vissa bestämmelser har fått ett nytt innehåll och nya bestämmelser har tillkommit. Någon motsvarande översyn av fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljö har inte gjorts, utan dessa har i princip förblivit oförändrade.

Utgångspunkten bör vara att arbetsmiljön ombord på fartyg skall vara av lika god kvalitet samt förebygga olyckor och ohälsa i lika hög grad som på land. Regleringen bör alltså i princip vara densamma, utom när sjöfartens särskilda förhållanden påkallar andra bestämmelser. Som särskilda förhållanden kan betraktas t.ex. att fartyg under långa tidsperioder kan befinna sig utanför svenskt sjöterritorium och då kan vara svåråtkomliga för svensk myndighetsutövning. Befälhavarens ställning i olika sammanhang är också typisk för sjöfarten, liksom det förhållandet att sjösäkerheten givetvis alltid måste beaktas ombord på fartyg. Ett fartyg är vidare en arbetsplats som även skall fungera som bostad för de ombordanställda, och sjöfartens internationella prägel medför att vad som skall anses vara god arbetsmiljö påverkas av förhållandena i andra traditionella sjöfartsnationer.

Utredningen har föreslagit att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete, med undantag av vissa särbestämmelser som bör finnas i fartygssäkerhetslagen. Detta skulle undanröja problemet med att bestämmelserna om arbetsmiljö ombord på fartyg inte moderniseras i den takt som sker i fråga om andra arbetsplatser. Efter fartygssäkerhetslagens tillkomst har det i arbetsmiljölagen införts nya bestämmelser om bl.a. sanktionsavgifter, systematiskt arbetsmiljöarbete, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård. Några sakliga skäl till varför fartygssäkerhetslagen inte har anpassats till arbetsmiljölagen i dessa avseenden synes inte finnas eftersom de flesta av dessa nya bestämmelser kan antas vara relevanta också för arbetsmiljön på fartyg. Högt ställda krav på arbetsmiljön ombord torde vara till gagn för verksamheten. En högkvalitativ arbetsmiljö bidrar också till att det goda anseendet som den svenska sjöfartsnäringen åtnjuter internationellt stärks ytterligare.

År 1995 träffades ett arbetsmiljöavtal mellan Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet (tidigare Svenska Maskinbefälsförbundet), Svenska Sjöfolksförbundet och Tjänstemannaförbundet HTF. Avtalet innebär att parterna genom en nämnd, Svenska arbetsmiljönämnden (SAN), kommer överens i vissa frågor som rör arbetsmiljön. Avtalet innehåller bestämmelser som liknar arbetsmiljölagens bestämmelser om bl.a. systematiskt arbetsmiljöarbete,

rehabilitering och företagshälsovård. Vid det remissmöte som hölls på Näringsdepartementet i december 2001 var den allmänna uppfattningen bland de närvarande att arbetet inom SAN hittills har fungerat väl. Några problem med tanke på att vissa oceangående fartyg sällan anlöper svensk hamn påtalades heller inte, utom att Sjöfartsverket menade att det för sådana fartyg kan bli problem med företagshälsovården. Enligt Sjöbefälsförbundet finns det dock inte många oceangående fartyg som går under svensk flagg.

Det kan ifrågasättas om en lagreglering är nödvändig med tanke på det arbetsmiljöavtal som finns och som till synes fungerar väl. Avtalet garanterar emellertid inte på samma sätt som en lagreglering att villkoren följs ombord på samtliga fartyg, dels på grund av att alla rederier och fartyg inte omfattas av avtalet, dels för att någon tillsyn inte sker på det sätt som lagen möjliggör. Arbetsmiljön bör i aktuella avseenden därför regleras i lag. Det befintliga avtalet medför emellertid att de rederier och fartyg som i dag följer avtalet inte torde påverkas av den nya regleringen i någon större utsträckning.

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet och Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet har föreslagit att en ny särskild lag införs i ämnet. Även om den lösningen i och för sig framstår som tilltalande, skulle det då fortfarande finnas en överhängande risk för att bestämmelserna i den lagen inte moderniserades i samma takt som arbetsmiljölagens, och att regleringen för sjöfartens del således halkade efter. Regleringen löper samma risk om den finns kvar i fartygssäkerhetslagen. När det gäller fartygssäkerhetslagen upptar bestämmelserna om arbetsmiljön dessutom i den nuvarande fartygssäkerhetslagen ett oproportionerligt stort utrymme, vilket skulle öka ytterligare om lagen uppdaterades på detta område med arbetsmiljölagen som förebild. Regeringen instämmer därför i utredningens förslag om att det mest ändamålsenliga är att tillämpa arbetsmiljölagens bestämmelser även på fartygsarbete, i den mån det är möjligt och lämpligt. Arbetsmiljölagen gäller verksamheter där arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning, vilket innebär att fiskenäringen – med vissa undantag – omfattas av lagens bestämmelser endast i den mån verksamheten bedrivs med arbetstagare. Undantagen hänför sig till att det i 1 kap. 2 § andra stycket anges att det i 3 och 5 kap. finns bestämmelser om skyldigheter i vissa avseenden för andra än arbetstagare och arbetsgivare. Endast ett fåtal av dessa bestämmelser blir tillämpliga på fiskefartyg, men det kan komma i fråga t.ex. när det gäller 3 kap. 5 § andra stycket. Där anges bl.a. att den som ensam eller gemensamt med familjemedlem driver yrkesmässig verksamhet utan anställd är skyldig att följa lagen i fråga om teknisk anordning och ämne som kan förorsaka ohälsa eller olycksfall. Något underlag för att, såsom *Fiskeriverket* har föreslagit, skapa särskilda regler för arbetsmiljön ombord på fiskefartyg saknas för närvarande.

Regeringen väljer således att föreslå att arbetsmiljölagen huvudsakligen skall tillämpas ombord på fartyg. Framtida ändringar i arbetsmiljölagen måste givetvis beakta sjöfartens särskilda förhållanden, och sjöfartsnäringens parter måste ges tillfälle att yttra sig över förslag till ändringar.

Frågan är då hur arbetsmiljölagens regler i dag förhåller sig till sjöfartens speciella krav, där hänsyn alltid måste tas till bl.a. sjösäkerheten. Det förhållandet att fartygen kan befinna sig till sjöss under en längre och sammanhängande tid ställer naturligtvis också särskilda krav på personal- och sjukvårdsutrymmen samt på kost-, och vattenhållning. Bestämmelserna för fartyg skall vidare kunna tillämpas även när svenska fartyg befinner sig utanför svenskt sjöterritorium.

De flesta av arbetsmiljölagens bestämmelser är enligt regeringens uppfattning väl förenliga med sjöfartens särskilda förhållanden. En hel del av de nya bestämmelserna i arbetsmiljölagen är resultatet av att EG-direktiv har införts i svensk arbetsmiljörätt, bl.a. rådets direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet. Det direktivet skall tillämpas på all verksamhet, utom vissa offentliga verksamheter som exempelvis försvaret och polisen. Således omfattas även förhållandena på fartyg av direktivet.

Bestämmelserna om produktsäkerhet och produktkontroll bör enligt regeringens uppfattning vara desamma för produkter som används på fartyg som för produkter som används i land (se avsnitt 5.1.4.5). Detsamma gäller bemyndiganden att föreskriva om vissa register, där Sjöfartsverket för fartygsarbetets del bör bemyndigas på samma sätt som Arbetsmiljöverket (se avsnitt 5.1.4.6). Det finns även skäl att reglera det systematiska arbetsmiljöarbetet, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten samt företagshälsovården på samma sätt vid fartygsarbete som vid annat arbete (se avsnitt 5.1.4.4). Som nämnts ovan finns detta redan i dag reglerat i det s.k. arbetsmiljöavtalet och tillämpningen anses av parterna, enligt vad som framkommit i remissförfarandet, inte möta några särskilda hinder. Vidare bör bestämmelserna om sanktionsavgifter gälla vissa överträdelse oavsett om de sker på land eller ombord på fartyg.

Det finns emellertid vissa arbetsmiljöbestämmelser i nuvarande fartygssäkerhetslag som inte bör regleras i arbetsmiljölagen, eftersom de faller utanför ramarna för vad som i övrigt regleras där och är speciella just för arbetet ombord på fartyg. I viss mån berör dessa bestämmelser dels hur ett fartyg skall vara konstruerat eller utrustat, dels säkerhetsfrågor som omfattar även andra som vistas ombord, t.ex. passagerare. De hör därför även fortsättningsvis naturligen hemma i fartygssäkerhetslagen. Det gäller t.ex. bestämmelser som tar sikte på befälhavarens särskilda ansvar för arbetsmiljön och speciella bestämmelser om utformningen av bostads- och sjukvårdsutrymmen ombord. Tillsynen av arbetsmiljön bör regleras i fartygssäkerhetslagen så att den lagen därmed omfattar all tillsyn av fartygen. Slutligen bör vissa bestämmelser om skyddsombud och skyddskommittéer regleras i fartygssäkerhetslagen eftersom dessa måste utformas på särskilt sätt (se avsnitt 5.1.4.3 om skyddsverksamhet). De arbetsmiljöbestämmelser som således alltså bör finnas i fartygssäkerhetslagen föreslås samlas i 4 kap. I den mån bemyndiganden ges i fartygssäkerhetslagen som avser regler om arbetsmiljö bör dock dessa finnas i samma kapitel som övriga bemyndiganden, nämligen i 7 kap. Att fartygssäkerhetslagen innehåller vissa specialregler skall tydligt framgå av arbetsmiljölagen.

Några mer omfattande ändringar behöver inte göras i arbetsmiljölagen för att den skall kunna tillämpas ombord på fartyg. Det behövs dock bl.a. en bestämmelse som anger att en redare har skyldigheter för arbetsmiljön ombord på fartyg även när arbetet utförs av någon som inte är anställd av redaren. Samordningen av skyddsansvaret fordrar också vissa tillägg. Detsamma gäller andra enstaka frågor, t.ex. att arbetsmiljön vid fartygsarbete skall vara tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerhetens krav.

5.1.4.1 Arbetsmiljölagens tillämpningsområde m.m.

Regeringens förslag: Arbetsmiljölagens (1977:1160) bestämmelser skall tillämpas på svenska fartyg även utanför det svenska sjöterritoriet.

Särskilda föreskrifter skall få meddelas för örlogsfartyg. Vissa av bestämmelserna skall även gälla utländska fartyg som används till sjöfart inom det svenska sjöterritoriet. Det som i arbetsmiljölagen sägs om Arbetsmiljöverket skall när det gäller fartygsarbete i stället gälla Sjöfartsverket.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens, utom att utredningen har föreslagit att bestämmelsen som anger vilka av arbetsmiljölagens bestämmelser som skall gälla för utländska fartyg placeras i fartygssäkerhetslagen i stället för i arbetsmiljölagen.

Remissinstanserna: *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* anser att det är mindre lämpligt att regleringen om vilka bestämmelser i arbetsmiljölagen som skall tillämpas på utländska fartyg placeras i fartygssäkerhetslagen. I övrigt framför remissinstanserna inte några särskilda synpunkter, förutom de som framgår under avsnitten 5.1.4 och 5.1.4.8.

Skälen för regeringens förslag: När det gäller fartygsarbete tillämpas i dag inte arbetsmiljölagen ombord på andra fartyg än örlogsfartyg. Som regeringen har föreslagit i föregående avsnitt bör dock arbetsmiljölagen generellt tillämpas på fartygsarbete. Det saknas enligt regeringens uppfattning anledning att göra skillnad på örlogsfartyg och andra fartyg. Det innebär naturligtvis inte att arbetsmiljölagen skall tillämpas fullt ut på örlogsfartyg, eftersom det – liksom i dag – finns skäl att i vissa avseenden reglera arbetsmiljön på örlogsfartyg annorlunda än på fartyg i handelsflottan. Det förslås därför att Sjöfartsverket i föreskrifter alltså skall kunna meddela bestämmelser om örlogsfartyg som avviker från arbetsmiljölagens, se 1 kap. 5 § arbetsmiljölagen och 21 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166).

Arbetsmiljölagen är – till skillnad från fartygssäkerhetslagen – tillämplig enbart på arbetsplatser inom landet. Bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg bör emellertid omfatta svenska fartyg även när de befinner sig utanför svenskt territorialvatten. Det föreslås att detta skall framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen. Vissa grundläggande bestämmelser t.ex. om att arbetsmiljön skall vara utformad på ett säkert och lämpligt sätt, bör också gälla utländska fartyg som befinner sig inom det svenska territorialvattnet (2 kap. 1 § första stycket, samt 2 och 3 §§,

3 kap. 4 § andra stycket). Regeringen föreslår att detta föreskrivs i en ny paragraf, 1 kap. 2 a § arbetsmiljölagen, där det även bör anges att lagens bestämmelser i övrigt enbart skall gälla utländska fartyg i den mån regeringen föreskriver det. Eftersom det även i 4 kap. fartygssäkerhetslagen kommer att finnas vissa bestämmelser som rör arbetsmiljö, bör det även där anges att det kapitlet gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Enligt 7 kap. 1 § andra stycket arbetsmiljölagen i dess nuvarande lydelse gäller det som sägs om Arbetsmiljöverket i stället Sjöfartsverket när lagen tillämpas på örlogsfartyg. Det innebär bl.a. att Sjöfartsverket i dag utfärdar de föreskrifter som gäller för örlogsfartygen och att verket svarar för tillsynen av dessa fartyg. Regeringen anser att den föreskrivande myndigheten i fråga om allt fartygsarbete bör vara Sjöfartsverket. Att det som sägs i arbetsmiljölagen om Arbetsmiljöverket i stället bör gälla Sjöfartsverket när det är fråga om fartygsarbete bör framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen.

5.1.4.2 Skyddsansvaret

Regeringens förslag: Redaren skall ha ett övergripande skyddsansvar på fartyg. Befälhavarens skyddsansvar skall omfatta systematiskt arbetsmiljöarbete och de arbetsanpassningsfrågor som avses i 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen (1977:1160).

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag

Redarens och befälhavarens skyldigheter

Vid fartygsarbete har redaren en speciell ställning som innebär ett arbetsgivaransvar i förhållande till de anställda. Som deras arbetsgivare skall redaren svara bl.a. för att arbetsmiljön är tillfredsställande. Redaren bör emellertid ha ett sådant övergripande ansvar ombord på fartyg att det som sägs om hans eller hennes ansvar gentemot de anställda också skall gälla gentemot andra som utför fartygsarbete. Gentemot dessa tar redaren inte över arbetsgivaransvaret men bör i vissa avseenden ha samma ansvar som arbetsgivaren. Vem av dem som i praktiken kommer att ha ansvaret för enskilda moment i arbetsmiljöarbetet får lösas genom bestämmelserna om samordning av skyddsansvaret (3 kap. 7 § arbetsmiljölagen). Redarens särskilda ställning bör framgå redan av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen. Där bör finnas en bestämmelse som anger att det som sägs om arbetsgivare också skall gälla redare, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren. Av samma bestämmelse bör – precis som i fartygssäkerhetslagen – framgå att med redaren skall likställas den som i redarens ställe har ett väsentligt inflytande över fartygets drift. På det sättet kommer skyddsansvaret alltid att falla på den som i realiteten är ansvarig för fartygets drift.

Befälhavaren, som i dag har ett ansvar enligt 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen, är den som har störst möjlighet att övervaka att man på fartyget lever upp till de krav som ställs på bl.a. arbetsmiljön ombord. Det är därför rimligt att befälhavaren, vid sidan av redaren, har ett visst skyddsansvar. Regeringen föreslår att befälhavarens skyddsansvar skall omfatta det systematiska arbetsmiljöarbetet och de arbetsanpassningsfrågor som avses i 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen. Befälhavarens skyddsansvar bör dock inte regleras i arbetsmiljölagen eftersom ansvaret är så intimt kopplat till befälhavarens befattning ombord och till de övriga skyldigheter i fråga om fartygets säkerhet som följer därmed. Ansvaret bör därför även fortsättningsvis regleras i fartygssäkerhetslagen. En bestämmelse om detta föreslås i 4 kap. 9 §. Det bör framgå av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen att befälhavarens skyldigheter regleras i fartygssäkerhetslagen.

I 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen finns en bestämmelse om personlig skyddsutrustning, där det sägs att sådan utrustning skall tillhandahållas genom arbetsgivarens försorg. Ombord på fartyg bör redaren tillhandahålla sådan utrustning såvida inte någon annan arbetsgivare har påtagit sig detta, vilket även gäller i dag enligt 7 kap. 4 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen. Regeringen föreslår att detta regleras genom ett tillägg i 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen.

5.1.4.3 Skyddsverksamhet

Regeringens förslag: Bestämmelser om val av och tillsättning av skyddsombud och skyddskommittéer, om skyddsombudens stoppningsrätt samt om tidsfrister för väckande av talan skall finnas i 4 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. I övrigt skall 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) gälla för skyddsverksamheten på fartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört några synpunkter på förslaget. Däremot anser *SEKO* att det bör finnas samma möjligheter till sjöss som i övrigt att utse regionala skyddsombud.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna om skyddsverksamhet skiljer sig i viss mån åt i 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) och 9 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49). Det gäller t.ex. hur skyddsombud utses och möjligheten att utse ett skyddsombud för flera arbetsplatser, skyddsombudens stoppningsrätt och tider för skyddsombuden att väcka talan om skadestånd i anledning av uppdraget. Motsvarande skillnader finns i fråga om skyddskommittéer. Att fartygssäkerhetslagens bestämmelser i dessa avseenden avviker från arbetsmiljölagens är motiverat med hänsyn till de speciella förhållanden som råder till sjöss (se prop. 1987/88:3 s. 90–103).

Vad *SEKO* har framfört om möjligheten att utse regionalt skyddsombud får i vart fall för närvarande anses tillgodosett genom möjligheten att i vissa fall utse ett eller flera skyddsombud gemensamt för flera fartyg som har samma redare. En sådan bestämmelse, som i dag finns i 9 kap. 2 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen (1988:49), föreslås införas i 4 kap. 11 § tredje stycket i den nya fartygssäkerhetslagen.

I möjligaste mån bör arbetsmiljölagens bestämmelser gälla även ombord på fartyg, och till stor del är behovet av avvikelser inte större än att fartygens särskilda förhållanden kan tillgodoses genom smärre tillägg till bestämmelserna i arbetsmiljölagen. När det gäller hur skyddsombud utses, tillsättandet av skyddskommitté och skyddsombudets stoppningsrätt samt tidsfrister för väckande av talan avviker dock fartygssäkerhetslagens bestämmelser på ett flertal väsentliga punkter från vad som gäller i land. Dessa avvikelser bör finnas reglerade i den nya fartygssäkerhetslagen. Regeringen föreslår att dessa bestämmelser införs i 4 kap. och att det i de aktuella paragraferna i arbetsmiljölagen hänvisas till fartygssäkerhetslagen.

5.1.4.4 Systematiskt arbetsmiljöarbete m.m.

Regeringens förslag: Redaren skall vara skyldig att utöva systematiskt arbetsmiljöarbete och ansvara för att arbetsmiljölagens krav i fråga om arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård uppfylls. Även befälhavaren skall ha ett ansvar i fråga om det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Redaren skall även vara ansvarig för samordningen ombord på fartyg. Om ett fartyg har tagits in på ett varv i Sverige skall dock samordningsansvaret åvila den som svarar för varvsdriften. Vid lastning och lossning i svensk hamn skall samordningsansvaret åvila den arbetsgivare som ansvarar för detta arbete. Det skall i samtliga fall vara möjligt att överlåta samordningsansvaret till någon annan som bedriver arbete på arbetsstället utan att någon myndighets tillåtelse krävs.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges Hamnar anser att begreppet "hamnansvarig" i förslaget till 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen (1977:1160) måste förtydligas.

Skälen för regeringens förslag

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Systematiskt arbetsmiljöarbete regleras i 3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen (1977:1160). Där framgår bl.a. att arbetsgivaren systematiskt skall planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller kraven i lagen och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna. Vidare skall arbetsgivaren enligt paragrafens andra stycke i den utsträckning som verksamheten kräver dokumentera arbetsmiljön och arbetet med denna, samt upprätta handlingsplaner. Arbetsmiljöverket har meddelat föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete och allmänna råd om tillämpning av föreskrifterna (AFS 2001:1). Arbetsmiljölagens bestämmelse om systematiskt arbetsmiljöarbete uttrycker de krav på systematiskt arbetsmiljöarbete som följer av EG-direktivet 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, och av ISM-koden, dvs.

International Safety Management Code. Bestämmelsen kan också sägas förtydliga regleringen i 3 kap. 2 § samma lag, där det anges att arbetsgivaren skall vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. En motsvarande bestämmelse, riktad till redaren och befälhavaren, finns i 7 kap. 2 § i den nuvarande fartygssäkerhetslagen.

Bestämmelserna i 3 kap. 2 a § första och andra styckena arbetsmiljölagen bör även gälla fartygsarbete, men en ändring behöver då göras i första stycket så att även de arbetsmiljöbestämmelser som skall finnas i den nya fartygssäkerhetslagen omfattas av det systematiska arbetsmiljöarbetet. Det övergripande ansvaret för detta arbete bör vila på företagsledningen, vilken i fråga om fartygsarbete är redaren och – i förekommande fall – andra arbetsgivare för den som utför fartygsarbete. Eftersom befälhavaren i dag har ett skyddsansvar enligt 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen, är det rimligt att han eller hon också fortsättningsvis skall vara delaktig i ansvaret för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Det bör ankomma på redaren att inom ramen för sitt samordningsansvar avgöra hur arbetsmiljöarbetet bör fördelas mellan de skyddsansvariga.

Arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet

Regleringen i 3 kap. 3 § andra stycket arbetsmiljölagen om att arbetsgivaren genom att anpassa arbetsförhållandena eller vidta annan lämplig åtgärd skall ta hänsyn till arbetstagarens särskilda förutsättningar, bör också gälla fartygsarbete. En motsvarande bestämmelse finns i dag i 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen. Ombord på fartyg måste det dock finnas gränser för hur långt redaren skall behöva sträcka sig för att anpassa arbetsmiljön till den enskilde arbetstagaren. Precis som det uttalades i förarbetena till arbetsmiljölagen kan det i vissa fall vara en bättre lösning att undersöka om inte en omplacering är att föredra (se prop. 1990/91:140 s. 136 ff.).

I 3 kap. 2 a § tredje stycket arbetsmiljölagen anges att arbetsgivaren skall se till att det finns en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet för fullgörande av hans eller hennes uppgifter i detta avseende enligt arbetsmiljölagen och 22 kap. lagen (1962:381) om allmän försäkring. Det finns ingen anledning att undanta fartygsarbete från denna bestämmelse. Den skyddsansvarige för arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten vid fartygsarbete bör vara antingen redaren eller en annan arbetsgivare åt den som utför fartygsarbete.

Företagshälsovård

För att kunna kartlägga, bedöma behov av och genomföra åtgärder för att motverka risker för ohälsa och olycksfall, krävs ibland att den skyddsansvarige får stöd av en utomstående expertresurs. Företagshälsovården har, genom sin förtrogenhet med arbetsplatserna och sin breda kompetens, blivit den resurs som generellt sätt har de bästa möjligheterna att vara detta stöd.

Fartygssäkerhetslagen innehåller inga bestämmelser motsvarande 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen om företagshälsovård. I EG-direktivet 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet finns krav på skydds- och förebyggande åtgärder som också gäller ombord på fartyg. Av artikel 7.3 framgår även att arbetsgivaren vid behov skall kunna anlita sakkunnig hjälp utifrån. I arbetsmiljöavtalet, som nämnts i avsnitt 5.1.4, anges att företagsanpassad företagshälsovård utgör en värdefull resurs i det förebyggande arbetet på fartyg. Arbetsmiljöavtalet har stor spännvidd och omfattar en övervägande majoritet av de svenska rederierna och deras anställda. Om nu fartygsarbetet skall regleras i arbetsmiljölagen finns det inte något skäl att undanta fartygsarbete från bestämmelsen om företagshälsovård i 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen. Där anges att arbetsgivaren skall svara för att den företagshälsovård som arbetsförhållandena kräver finns att tillgå. Det innebär således att tillgång till företagshälsovård inte alltid måste finnas. Däremot måste företagshälsovården anlitas när förhållandena är sådana att en oberoende expertresurs krävs för att arbetsmiljölagens bestämmelser om systematiskt arbetsmiljöarbete (tidigare benämnt internkontroll) samt om arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet skall kunna efterlevas (se prop. 1998/99:120 s. 37).

Företagshälsovård definieras i 3 kap. 2 b § arbetsmiljölagen som en oberoende expertresurs inom områdena arbetsmiljö och rehabilitering, som särskilt skall arbeta för att förebygga och undanröja hälsorisker på arbetsplatser samt ha kompetens att identifiera och beskriva sambanden mellan arbetsmiljö, organisation, produktivitet och hälsa. Definitionen är så pass allmän att den inte hindrar att företagshälsovården anpassas till det enskilda rederiets behov.

Enligt Fartygssäkerhetsutredningens betänkande har det från fackligt håll framförts att det ibland brister i läkares kunskaper om fartygsarbete (SOU 2001:17 s. 175 f). Regeringen har i vart fall för närvarande inte för avsikt att ändra i förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk på så sätt att endast läkare med specialistkunskaper skall få utfärda läkarintyg för sjöfolk. Det bör i stället ankomma på rederierna och de fackliga organisationerna att se till att den företagshälsovård som det enskilda företaget ansluter sig till erbjuder den kunskap som behövs i fråga om arbetsmiljön på fartyg och om de ombordanställdas förhållanden där.

Samordningsansvaret

Den närmare innebörden av samordningsansvaret anges inte i fartygssäkerhetslagen. Däremot innehåller 3 kap. 7 § tredje stycket arbetsmiljölagen under fem punkter en katalog av åtgärder som den samordningsansvarige skall svara för. Den samordningsansvarige skall bl.a. se till att arbetet samordnas och tidsplaneras så att risker för ohälsa och olycksfall förebyggs, att skyddsanordningar inrättas och underhålls samt att nödvändiga personalutrymmen inrättas.

Av 7 kap. 6 § första stycket i den nuvarande fartygssäkerhetslagen framgår att redaren är samordningsansvarig på ett fartyg i fråga om åtgärder till skydd mot ohälsa och olycksfall. Den arbetsgivare som svarar för varvsdriften är enligt andra stycket samordningsansvarig när ett fartyg tagits in på ett varv i Sverige. Enligt tredje stycket åvilar

ansvaret för samordning av skyddsåtgärder som påkallas av att fartyget är under lastning och lossning i en svensk hamn den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete. Som det är nu kan redarens ansvar enligt första stycket inte överlåtas på någon annan. I de fall som anges i andra och tredje styckena kan ansvaret överlåtas på redaren. Att överlåta ansvaret enligt andra stycket fordrar dock medgivande från myndighet.

Samordningsansvaret bör fortsättningsvis regleras i arbetsmiljölagen. Det är särskilt viktigt med klara regler om vem som skall vara samordningsansvarig vid fartygsarbete. Regleringen i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen bör därför föras över till 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen, som till följd härav behöver ändras i viss begränsad utsträckning. Regeringen anser inte att några ändringar i sak bör göras, utom i två avseenden. För det första bör ansvaret för samordningen kunna överlåtas i större utsträckning än vad som är möjligt enligt nuvarande fartygssäkerhetslag. Något medgivande från myndighet bör inte vara nödvändigt. Skulle en överlåtelse ske – vilket i praktiken sällan torde förekomma – till någon som inte är lämplig för uppdraget, har Sjöfartsverket i egenskap av tillsynsmyndighet möjlighet att ingripa genom förelägganden. För det andra bör samordningsansvaret vid lastning och lossning av fartyg (vilket ligger på den arbetsgivare som är ansvarig för detta arbete) kunna överlåtas på såväl redaren som hamnen. Vem som inom dessa (vanligen juridiska personer) i så fall övertar ansvaret följer av allmänna regler om ansvarsfördelning inom företag.

5.1.4.5 Produktkontroll

Regeringens förslag: Arbetsmiljölagens bestämmelser om produktkontroll skall gälla på fartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört någon särskild synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: I dag finns bestämmelser om produktkontroll dels i 8 kap. 2 och 3 §§ fartygssäkerhetslagen, dels i 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen. De EG-direktiv inom sjöfartens område som motsvarar de direktiv som delvis bidragit till utformningen av 4 kap. 1 och 2 §§ arbetsmiljölagen, är rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning, och Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar.

Bestämmelsen i 8 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetslag är skriven med tanke på möjligheten att meddela föreskrifter om myndighets förhandsgodkännande. Den är inte anpassad för andra former av bevis om överensstämmelse i fråga om produkter som redan är provade, godkända eller annars kontrollerade på ett visst sätt i Sverige eller i något annat land. Enligt artikel 28 i fördraget om upprättandet av den Europeiska gemenskapen (EG-fördraget) är kvantitativa importrestriktioner och åtgärder med motsvarande verkan mellan medlemsstaterna förbjudna. Som handelshinder räknas bl.a. tekniska handelshinder, t.ex. i form av krav på hur varor skall vara beskaffade och

på vilket sätt de skall provas, godkännas och märkas. Medlemsstaterna får visserligen förbjuda import och export bl.a. med hänsyn till intresset av att skydda människors liv och hälsa (se artikel 30 i EG-fördraget), men förbudet får då inte utgöra medel för godtycklig diskriminering eller innefatta förtäckta begränsningar av handeln. För att undanröja tekniska handelshinder arbetar man inom EU med att harmonisera bl.a. hur en vara skall kontrolleras i syfte att inga farliga produkter skall släppas ut på marknaden. Harmoniseringen av kontroller innebär ett avståndstagande från den typ av nationella myndighetskontroller som 8 kap. 2 § i nuvarande fartygssäkerhetslag avser. Senare års EG-direktiv med bestämmelser om produktkontroll, t.ex. direktivet 98/37/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner (maskindirektivet), och direktivet 89/686/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om personlig skyddsutrustning, senast ändrat genom direktivet 96/58/EG, är utformade så att myndigheters förhandsgodkännande är ersatta av ett förfarande med bevis om överensstämmelse som kan vara utfärdade av privata organisationer.

Produktdirektiven innebär i huvudsak att medlemsstaterna inte får förbjuda eller hindra att produkter som överensstämmer med direktivets krav släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I enklare fall räcker det att en tillverkare som utformat en produkt enligt gällande standard intygar detta genom en tillverkaredeklaration, dvs. ett bevis om överensstämmelse. I vissa fall skall produkten genomgå provning eller certifiering – en bedömning om överensstämmelse – som görs av ett från staten fristående och oberoende organ. Provingen sker då i enlighet med avtal mellan tillverkaren och detta organ, som skall uppfylla vissa harmoniserade kvalitetskrav. En produkt som stämmer överens med den fastställda standarden skall förses med CE-märkning. Den slopade förhandskontrollen ställer krav på medlemsstaterna att i stället utöva en större marknadskontroll. De skall ingripa mot enskilda CE-märkta produkter som kan äventyra säkerheten genom att avlägsna dem från marknaden, förbjuda att de släpps ut och tas i bruk samt begränsa dess fria rörlighet.

För att överensstämman med den reglering av produktkontrollen som framgår av EG-direktiv, bör fartygsarbete för det första omfattas av 4 kap. 1 § arbetsmiljölagen. Paragrafen innehåller ett grundbemyndigande för föreskrifter om krav på produktkontroll, produktinformation och användning av tekniska anordningar och farliga ämnen. Med stöd av den paragrafen, jämte 1 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen i dess nu föreslagna lydelse, skall Sjöfartsverket kunna meddela dels föreskrifter om villkor för hanteringen av produkter i de olika skeden som är avgörande för en produkts utformning och säkerhet (från tillverkning till marknadsföring och användning), dels föreskrifter om kontrollprocedurer m.m. Sistnämnda bemyndigande ger verket befogenhet att meddela alla de föreskrifter om provning och kontroll som behövs för att genomföra bestämmelserna om provning och kontroll i EG:s produktdirektiv. För det andra bör 4 kap. 2 § arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete. Bestämmelsen innehåller – när den läses jämte 1 kap. 2 § andra stycket samma lag i den nu föreslagna lydelsen – ett bemyndigande för regeringen eller Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om de bevis om överensstämmelse som erfordras.

Föreskrifter bör alltså få meddelas om att arbetsprocesser, arbetsmetoder eller anläggningar som är avsedda för verksamhet av visst slag får användas endast efter tillstånd, samt om att tekniska anordningar eller farliga ämnen endast efter tillstånd, godkännande eller annat bevis om överensstämmelse med gällande krav får släppas ut på marknaden. Bemyndiganden för Sjöfartsverket att meddela föreskrifter kommer därmed att anpassas till EG:s produktdirektiv. Bestämmelserna utgör emellertid inte något hinder mot föreskrifter med krav på det äldre förfarandet med typgodkännande m.m. I de fall det alltjämt är berättigat, kan alltså sådana föreskrifter meddelas eller tillåtas kvarstå.

5.1.4.6 Föreskrifter om förande av register

Regeringens förslag: Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Sjöfartsverket skall bemyndigas att utfärda föreskrifter om vissa register, bl.a. expositionsregister, vid fartygsarbete.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag

Expositionsregister och andra register i fråga om arbetsmiljön

I 4 kap. 3 § första stycket 2 arbetsmiljölagen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldighet för arbetsgivare att föra expositionsregister, dvs. ett register över arbetstagare som utsätts för kemiska ämnen som kan medföra ohälsa, med uppgift om arbetet och exponeringen. I paragrafens fjärde stycke finns en bestämmelse om att arbetstagaren skall få ta del av de uppgifter i registren som berör honom eller henne. Bemyndigandet har tillkommit för att tillgodose EG-direktiv som rör användning av olika kemiska ämnen m.m. (bl.a. rådets direktiv 98/24/EG om skydd av arbetstagaren hälsa och säkerhet mot risker som har samband med kemiska agenser i arbetet). Något motsvarande bemyndigande finns inte i nuvarande fartygssäkerhetslag.

Vidare kan föreskrifter enligt 4 kap. 7 § arbetsmiljölagen meddelas om att register skall föras vid läkarundersökningar som föreskrivits med stöd av 4 kap. 5 eller 6 § arbetsmiljölagen. Det är då fråga om läkarundersökningar som visar att en viss arbetstagare företett sjuklighet eller svaghet eller i övrigt visar sig tillhöra en sådan riskgrupp att han eller hon inte bör utföra visst arbete. Slutligen anges i 5 kap. 4 § arbetsmiljölagen att föreskrifter får meddelas om register vid läkarundersökning av minderåriga med stöd av 5 kap. 2 eller 3 § arbetsmiljölagen. Syftet med de register som förs av arbetsgivaren enligt föreskrifter meddelade med stöd av bemyndiganden i 4 resp. 5 kap. arbetsmiljölagen är att arbetsgivaren på detta sätt skall kunna garantera en säkrare arbetsmiljö och skydda den enskilde arbetstagarens hälsa och säkerhet. Med hjälp av bl.a. dessa register kan arbetsgivaren göra en mer korrekt riskbedömning, och kraven på en sådan framgår av artikel 9 i rådets direktiv 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i

arbetet. Det som sägs i detta EG-direktiv gäller också för sjöfarten. Föreskrifter om skyldigheten att föra register med anledning av vissa läkarundersökningar bör därför kunna meddelas även vid fartygsarbete. Detta får anses motiverat i fråga om relevanta uppgifter som framgår vid läkarundersökningar som är obligatoriska för vissa arbetsuppgifter (se 4 kap. 5 § arbetsmiljölagen). Det får också anses motiverat att register skall föras över dem som vid läkarundersökningar visat sig tillhöra en viss riskgrupp för ett visst slags arbete (se 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen), eller är minderåriga (5 kap. 2 § fjärde stycket eller 3 § andra stycket arbetsmiljölagen). Det bör vidare finnas samma möjligheter som vid arbete i land att föreskriva att arbetsgivare som i sin verksamhet hanterar särskilt farliga ämnen skall föra s.k. expositionsregister över dem som kommer i kontakt med eller exponeras för dessa ämnen. Det direktiv som främst reglerar frågan om expositionsregistren, rådets direktiv 98/24/EG, gäller också arbete på fartyg. I direktivets artikel 4.2 sägs att arbetsgivaren på arbetsplatser där farliga kemiska agenser identifierats skall förfoga över en riskbedömning i enlighet med artikel 9 i direktivet 89/391/EEG. Av artikel 10.2 följer att hälso- och expositionsregister skall upprättas och hållas aktuella.

Enligt den föreslagna lydelsen av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen skall det som sägs i lagen om Arbetsmiljöverket vid fartygsarbete i stället gälla Sjöfartsverket. Bemyndigandena i 4 kap. 3 och 7 §§ samt 5 kap. 4 § arbetsmiljölagen innebär alltså vid fartygsarbete att regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Sjöfartsverket får föreskriva om förande av de angivna registren.

5.1.4.7 Minderårigas arbete

Regeringens förslag: De särskilda bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen och sjömanslagen om minimiålder för fartygsarbete skall alltjämt tillämpas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *SEKO* motsätter sig att trettonåringar får utföra "lätt fartygsarbete inom fiskerinäringen", och påtalar dels att det inte finns något lättare arbete ombord på ett fiskefartyg, dels att minimiåldern enligt ILO-konventionen nr 112 är 15 år. Enligt *Malmö tingsrätt* utgör inte det faktum att ILO-konventionen nr 180 inte är bindande för yrkesfisket skäl att tillåta barn under 16 år att arbeta ombord på fiskefartyg. Inte heller fiskerinäringens speciella karaktär utgör enligt tingsrättens mening skäl att tillåta barn att delta i arbetet. Övriga remissinstanser har inte uttalat sig i fråga om minderårigas möjligheter att arbeta ombord på fartyg.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 5 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) får en minderårig inte anlitas till eller utföra arbete före det kalenderår under vilket han eller hon fyller 16 år, och inte heller innan han eller hon har fullgjort sin skolplikt. En minderårig som har fyllt tretton år får dock anlitas till eller utföra visst lätt arbete.

För fartygsarbete gäller emellertid andra bestämmelser. Fartygsarbete som utförs av någon som är arbetstagare regleras i 45 § sjömanslagen

(1973:282), och beträffande andra än arbetstagare gäller 6 kap. 10 a § första stycket fartygssäkerhetslagen (1988:49). Dessa bestämmelser skiljer sig något från vad som gäller vid annat arbete. Fartygsarbete får inte utföras innan den minderårige har fyllt 16 år. Liksom vid annat arbete skall han eller hon även ha fullgjort sin skolplikt. För 13- till 15-åringar är det inte möjligt att arbeta ombord på fartyg, utom inom fiskerinäringen där det i så fall skall vara fråga om ”lätt arbete”. ILO-konventionen (nr 180) om sjömans arbetstid och bemanningen på fartyg – som Sverige har tillträtt – anger visserligen att ingen under 16 år får arbeta ombord på ett fartyg, men konventionen är inte bindande för yrkesfisket utan skall där tillämpas ”så långt den behöriga myndigheten anser det vara möjligt efter att ha samrått med de representativa organisationerna för fiskefartygsägare och fiskare”. När bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen om att 13-åringar får utföra lätt fartygsarbete kom till, angavs att det med hänsyn till bl.a. förhållandena inom yrkesfisket var rimligt att införa en möjlighet för den som inte är anställd och har fyllt 13 år att utföra lätt arbete under vissa förutsättningar (prop. 1989/90:60 s. 24). Bestämmelsen har därefter begränsats till att uttryckligen endast gälla inom fiskerinäringen (prop. 1999/2000:119). Enligt ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder (som har ersatt konventionen nr 112) är det tillåtet för personer som är 13–15 år gamla att utföra lättare och ofarligt arbete som inte hindrar skolgången.

SEKO och *Malmö tingsrätt* har ifrågasatt om det är lämpligt att låta barn som är 13–15 år gamla utföra arbete ombord på fiskefartyg. Regeringen är medveten om att arbetet ombord på fiskefartyg innehåller moment som är förenade med risker, och enligt Sjöfartsverkets årliga sammanställning är yrkesfisket olycksdrabbat. Utredningen har dock från Sveriges Fiskares Riksförbund och från Fiskeriverket inhämtat att det under de senaste åren inte har förekommit några allvarliga olyckor på fiskefartyg med minderåriga inblandade.

ILO:s högsta beslutande organ, Internationella arbetskonferensen, kommer vid sitt möte i juni 2004 att behandla frågan om arbete inom fiskerinäringen, i syfte att år 2005 anta ett nytt instrument. Regeringen anser att det inte finns tillräckliga skäl att föregripa vad som då kan komma att ske, utan resultatet av konferensen bör avvaktas innan eventuella ändringar föreslås. Med den gällande regleringen är det dock nödvändigt att tillämpliga föreskrifter klart anger vilka arbetsuppgifter som är av sådant ”lätt” slag att de kan få utföras av den som fyllt 13 år. Det är vidare av yttersta vikt att befälhavaren tar sitt ansvar på allvar och ser till att den minderårige inte tar del av andra arbetsmoment än de som är tillåtna.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att det i ett nytt stycke i 5 kap. 2 § arbetsmiljölagen anges att särskilda regler om minimiålder för fartygsarbete finns i fartygssäkerhetslagen och i sjömanslagen. Övriga delar av 5 kap. arbetsmiljölagen kan utan ändringar tillämpas på fartygsarbete. För fartygens del är det befälhavaren som är skyldig att se till att den som utför arbete ombord har uppnått erforderlig ålder, och att den som är minderårig inte utför fartygsarbete på ett sätt som medför risk för olycksfall, överansträngning eller annan skadlig inverkan på hans eller hennes hälsa eller utveckling. Detta bör, liksom befälhavarens skyldigheter i övrigt, regleras i fartygssäkerhetslagen.

Regeringens förslag: Tillsynen över arbetsmiljön på fartyg skall regleras i fartygssäkerhetslagen och – liksom nu – utövas av Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket. Arbetsmiljölagens 7 kap. skall därför inte gälla fartygsarbete, med undantag av sekretessbestämmelsen i 7 kap. 13 §.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöbefälsförbundet* och *SEKO* anser att Sjöfartsverket inte prioriterar arbetsmiljöfrågor i tillräckligt hög grad. SEKO förordar därför att Arbetsmiljöverket i stället skall svara för tillsynen av arbetsmiljön även ombord på fartyg. *Kustbevakningen* är positiv till att Sjöfartsverket även fortsättningsvis skall utöva tillsynen. Kustbevakningen anser dock att betänkandet är oklart när det gäller frågan om huruvida den egentillsyn som utövas över statliga fartyg enligt 5 kap. 2 § i förslaget till ny fartygssäkerhetslag innefattar arbetsmiljön.

Skälen för regeringens förslag: Tillsyn över arbetsmiljön på fartyg utövas nu enligt 10 kap. 1 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen av Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket. Inom Sjöfartsverket är det Sjöfartsinspektionen som utövar tillsynen. Regeringen anser inte att det finns skäl att göra någon ändring i fördelningen av ansvaret för tillsynen av fartyg, eftersom denna hittills har fungerat väl och praktiska skäl talar för att samma myndighet utövar tillsyn över fartygen i dess helhet. Att Sjöfartsverket skall utöva tillsynen av fartyg skulle i och för sig inte hindra att arbetsmiljölagens bestämmelser om tillsyn tillämpas på fartyg. Utredningen har emellertid kommit fram till att det är lämpligare att bestämmelserna om tillsynen av arbetsmiljön på fartyg finns kvar i fartygssäkerhetslagen, eftersom frågor som rör arbetsmiljön är så intimt förknippade med frågor som rör sjösäkerheten. Regeringen delar denna uppfattning och föreslår att bestämmelser om denna tillsyn förs in i tillsynskapitlet i den nya fartygssäkerhetslagen, dvs. 5 kap. När det gäller fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods, skall tillsynen – liksom i dag – utövas av den myndighet som förvaltar fartyget, om regeringen inte föreskriver något annat (5 kap. 2 §). Denna s.k. egentillsyn ersätter den tillsyn som Sjöfartsverket annars utövar enligt 5 kap. 1 § och omfattar därmed även arbetsmiljön.

Det föreslås således att 7 kap. arbetsmiljölagen – med ett undantag – inte skall gälla fartygsarbete. Undantaget avser 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen, som innehåller en sekretessbestämmelse som riktar sig till skyddsombud, ledamot i skyddskommitté och den som har deltagit i arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet enligt arbetsmiljölagen. Regeringen delar utredningens uppfattning att sekretessbestämmelsen bör gälla i fråga om fartygsarbete.

Inskränkningar i rätten att använda fartyg föreslås regleras i 6 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Sjöfartsverket bör ha möjlighet att besluta om inskränkningar i rätten att använda fartyg på grund av brister i arbetsmiljön.

Tillsynen av örlogsfartyg föreslås också omfattas av fartygssäkerhetslagen. Detta får inga praktiska konsekvenser eftersom

Sjöfartsverket i den nya lagen ges samma möjligheter att meddela de avvikande föreskrifter som behövs för örlogsfartygen som verket i dag har enligt arbetsmiljölagen.

Prop. 2002/03:109

5.1.4.9 Påföljder vid överträdelser av arbetsmiljöbestämmelser

Regeringens förslag: Den som bryter mot ett förbud eller föreläggande avseende arbetsmiljön på fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. fartygssäkerhetslagen skall dömas till ansvar enligt fartygssäkerhetslagens bestämmelser. Den som däremot bryter mot ett förbud eller ett villkor som har beslutats enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. arbetsmiljölagen skall dömas till ansvar enligt 8 kap. arbetsmiljölagen. Det blir därmed inte längre möjligt att döma till fängelse för överträdelser av arbetsmiljöföreskrifter som Sjöfartsverket har meddelat. I stället blir det i dessa fall möjligt att föreskriva om sanktionsavgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Riksåklagaren och Åklagarkammaren i Kalmar* framhåller att det finns vissa oklarheter när det gäller forumfrågan vid konkurrens mellan arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen, exempelvis om en föreskrift med stöd i nuvarande fartygssäkerhetslag kompletteras med en ny föreskrift som grundas på arbetsmiljölagen. De anser att det är angeläget med en samordning, och Åklagarkammaren i Kalmar förordar då sjörättsdomstol.

Skälen för regeringens förslag: Med regeringens förslag får tillsynsmyndigheten med stöd av 6 kap. 1, 3, 12 och 13 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen meddela förbud och förelägganden bl.a. om användningen av arbetslokaler, arbetsmetoder eller arbetsredskap ombord på fartyg. Det straffrättsliga ansvaret för den som överträder ett sådant beslut föreslås bedömas enligt 8 kap. samma lag.

Förbud eller villkor kan emellertid också meddelas enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av bemyndiganden. Med vissa undantag skall bemyndiganden att meddela föreskrifter om arbetsmiljön på fartyg fortsättningsvis finnas i arbetsmiljölagen. Bl.a. kommer de bemyndiganden som avser produkter som används på fartyg att finnas i arbetsmiljölagen. Med stöd av dessa kommer Sjöfartsverket att kunna föreskriva om villkor för användningen av en produkt eller förbud att använda produkten. Straffansvaret för överträdelser av sådana förbud eller villkor bör följaktligen inte längre finnas i fartygssäkerhetslagen, utan regleras i arbetsmiljölagen. Det som sägs i 12 kap. 1 § första stycket 1 i nuvarande fartygssäkerhetslag skall alltså inte föras över till den nya lagen.

Som har framgått av avsnitt 5.1.4 kommer vissa bestämmelser om arbetsmiljön även i fortsättningen att finnas i såväl arbetsmiljölagen som fartygssäkerhetslagen. Det är dock endast befälhavaren som kan dömas till ansvar för brott mot fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön. Överträdelserna avser brott mot regler om minderårigas arbete (8 kap. 3 § 8), tillhandahållande av kost och vatten samt tillsyn över bostads- och hälsovårdsförhållanden (8 kap. 3 § 9), samt beordrande av arbete i strid mot skyddsombuds beslut (8 kap. 3 § 10). Ingen av dessa

bestämmelser har någon exakt motsvarighet i arbetsmiljölagens påföljdsbestämmelser. Med anledning av *Riksåklagarens* och *Åklagarkammarens i Kalmar* farhågor kan det således konstateras att ett åtal mot en och samma person för brott mot både arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen inte torde kunna bli aktuellt.

Riksåklagaren och *Åklagarkammaren i Kalmar* har vidare framfört önskemål om att en samordning sker i forumfrågan vid överträdelse mot arbetsmiljöföreskrifter. Det har också påtalats att det kan uppstå osäkerhet om vilket forum som skall gälla om en föreskrift som har meddelats med stöd av nuvarande fartygssäkerhetslag kompletteras med en ny föreskrift som grundas på arbetsmiljölagen. Brott mot arbetsmiljölagen eller mot föreskrifter som utfärdats med stöd av arbetsmiljölagen kommer att hamna under allmänna forumregler även när överträdelsen har skett på ett fartyg, medan brott mot arbetsmiljöföreskrifter i fartygssäkerhetslagen eller mot föreskrifter meddelade med stöd av denna lag kommer att hanteras av sjörättsdomstol. Denna lösning av forumfrågan kan ha vissa nackdelar. Översynen av fartygssäkerhetslagen har också präglats av synsättet att regleringen av arbetsmiljön till sjöss och i land i princip bör vara densamma, men utredningen lämnade öppet för en avvikelse från detta synsätt när sjöfartens särskilda förhållanden påkallar en särreglering (SOU 2001:17 s. 131). Så har också skett genom att vissa särskilda frågor om arbetsmiljön fortfarande skall regleras i fartygssäkerhetslagen. Det är dock enbart påföljder till följd av överträdelse av dessa särskilda arbetsmiljöbestämmelser som kommer att hamna under sjörättsdomstol. Överträdelse av mer allmänna arbetsmiljöregler, som regeringen anser bör vara desamma oavsett om de gäller verksamhet till sjöss eller i land, kommer att behandlas av annan tingsrätt. Med hänsyn till den föreslagna uppdelningen av arbetsmiljöfrågorna mellan arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen, där fartygssäkerhetslagens frågor kräver större hänsyn till sjöfartens speciella förhållanden, kan det sägas finnas skäl för att prövningen av överträdelse sker i olika domstolar. Givetvis finns det även skäl som talar för att prövningen bör ske i samma domstol. Eftersom det saknas något särskilt beredningsunderlag i frågan och ytterligare utredning krävs innan regeringen slutligt kan ta ställning, kan dock något annat förslag i den delen inte läggas fram för närvarande.

I sammanhanget kan också nämnas att det i 8 kap. 5 § i nya fartygssäkerhetslagen föreslås en bestämmelse om att ingen får dömas till ansvar enligt den lagen om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller i sjölagen (1994:1009). Bestämmelsen motsvarar 12 kap. 5 § i nuvarande fartygssäkerhetslag.

Vad gäller uppkomna farhågor om forumkonkurrens kan dessutom följande sägas. Sjöfartsverket kommer enligt regeringens förslag att vara den myndighet som med stöd av arbetsmiljölagen skall meddela föreskrifter om fartygsarbete. Det får då förutsättas att Sjöfartsverket, när så behövs, upphäver de föreskrifter om arbetsmiljön som har utfärdats med stöd av bemyndigande i den nuvarande fartygssäkerhetslagen (och som således då inte längre har något laga stöd) och även i övrigt vidtar de åtgärder som krävs för att parallella föreskrifter om arbetsmiljön inte kommer att vara gällande.

I och med att arbetsmiljölagen i huvudsak blir tillämplig till sjöss, innebär regeringens förslag sakliga ändringar beträffande påföljden för överträdelse av vissa arbetsmiljöföreskrifter. Detta på grund av att arbetsmiljölagens straffbestämmelser till sitt innehåll delvis skiljer sig från fartygssäkerhetslagens.

I dag kan överträdelse av föreskrifter meddelade med stöd av 8 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen bestraffas med böter eller fängelse i högst ett år. Överträdelserna gäller då bl.a. att man på fartyg installerat eller använt anordningar eller farliga ämnen utan nödvändiga godkännanden eller i strid med vissa föreskrivna villkor eller förbud. De bemyndiganden som i dag finns i 8 kap. fartygssäkerhetslagen kommer med regeringens förslag att fortsättningsvis finnas i 4 kap. arbetsmiljölagen. Påföljden kan i de fallen endast bestämmas till böter. Det kan visserligen anses motiverat med strängare straff när en överträdelse sker till sjöss eftersom det då kan få allvarliga konsekvenser för sjösäkerheten. Den möjlighet som sedan lång tid tillbaka har funnits att döma till fängelse synes emellertid inte ha utnyttjats. Dessutom kommer det fortfarande att finnas en möjlighet att döma till fängelse i de allvarigare fallen, nämligen vid sådana uppsåtliga överträdelser av förbud eller förelägganden som har meddelats med stöd av 6 kap. i den nya fartygssäkerhetslagen. Överträdelser av föreskrifter som meddelats med stöd av 4 kap. arbetsmiljölagen bör således enligt regeringens uppfattning medföra böter oavsett om överträdelserna sker på land eller till sjöss.

Sanktionsavgifter

Enligt 8 kap. 5 § arbetsmiljölagen får föreskrifter meddelas om att sanktionsavgifter skall betalas. Sådan betalningsskyldighet kan uppstå vid överträdelser av vissa föreskrifter som meddelas med stöd av bl.a. 4 kap. 1 och 2 §§ samma lag. Det saknas anledning att undanta fartygsarbete från bestämmelserna om sanktionsavgifter. Med regeringens förslag kommer det således att vara möjligt att besluta om sanktionsavgifter även vid överträdelser av föreskrifter som utfärdats av Sjöfartsverket och som gäller fartygsarbete. I dessa fall blir det då Sjöfartsverket som i stället för Arbetsmiljöverket meddelar avgiftsförelägganden, vilket följer av förslaget till 1 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen.

Innebörden av sanktionsavgiftsförfarandet framgår av 8 kap. 5–9 §§ arbetsmiljölagen. Den skyddsansvarige åläggs en strikt betalningsskyldighet vid överträdelse av en särskilt angiven föreskrift. Betalningsskyldighet föreligger även om överträdelserna inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Den skyddsansvarige blir betalningsansvarig oavsett vem inom företagsorganisationen som har brustit i sitt ansvar. I första hand kommer redaren att vara den som skall ansvara för brister på fartyget. Sker överträdelserna hos annan än redaren – t.ex. hos en tillverkare av fartygsprodukter – är i stället denne ansvarig. Avgiften skall beräknas efter på förhand bestämda beräkningsgrunder, samt vara lägst 1000 kr och högst 100 000 kr. Avgiften kan dock jämkas eller efterges om det skulle vara oskäligt att påföra den.

I regeringens förslag till ny fartygssäkerhetslag finns bestämmelserna om tillsyn samlade i 5 kap. Ändringarna i förhållande till nuvarande fartygssäkerhetslag är huvudsakligen redaktionella. I några avseenden föreslås dock sakliga ändringar som det redogörs för i avsnitten nedan.

Under remissomgången har *Kustbevakningen* påtalat att det är väsentligt att även lasten i en lastbärare är anordnad på ett betryggande sätt för sjötransport. Obefintlig eller dålig lastsäkring i lastbärarna innebär en påtaglig säkerhetsrisk eftersom förskjutning i last kan vara en direkt eller indirekt bidragande orsak till fartygshaverier. Det vore således av stor vikt för säkerheten om den myndighet som utövar tillsynen även ges tillträde till lastbärarna. Regeringen är medveten om frågans betydelse för sjösäkerheten, men kan på nuvarande underlag inte lägga fram något förslag. Det är emellertid angeläget att frågan utreds.

Lagrådet har i sitt yttrande framfört vissa synpunkter beträffande regeringens förslag till bestämmelse i 5 kap. 22 § nya fartygssäkerhetslagen. Bestämmelsen, som bl.a. behandlar redarens skyldighet att på uppmaning av tillsynsmyndighet låta undersöka vissa ämnen och material, har oförändrat överförts från den nuvarande lagen. Lagrådet menar att redarens skyldigheter är långtgående och också torde beröra tredje mans rätt, samt att skyldigheten såvitt möjligt bör preciseras i fråga om ändamål och omfattning. Bestämmelsen infördes för fartygens del ursprungligen genom en ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (prop. 1977:78:55), med förebild från arbetarskyddslagen (1949:1). Till skillnad mot vad som föreskrevs i arbetarskyddslagen fanns dock för fartygens del intresse av att även kunna verkställa undersökning av last. Av specialmotiveringen till bestämmelsen framgår att det var av säkerhetsskäl som denna möjlighet infördes. Det påtalades också att redaren bör skaffa sig en sådan praktisk rådighet över inlastat gods att han kan uppfylla undersökningsplikten (a. prop. s. 147 f). Tredje mans rätt kan i viss mån påverkas eftersom det t.ex. kan bli fråga om att ta prov för att undersöka ämnen och material som ingår i lasten. Detta intrång i tredje mans rätt kan dock antas vara av mycket begränsat slag och skall ställas mot intresset av besättningens säkerhet. Det har inte framkommit att några problem skulle ha uppstått vid tillämpningen av bestämmelsen. Regeringen har med det aktuella beredningsunderlaget inte heller någon möjlighet att ändra bestämmelsens innehåll.

5.1.5.1 Upplysningar från tillverkare

<p>Regeringens förslag: Den som för användning på fartyg har överlåtitt eller upplåtitt en teknisk anordning eller överlåtitt ett farligt ämne skall vara skyldig att på begäran lämna tillsynsmyndigheten tillgängliga upplysningar om till vilka produkten har överlåtits eller upplåtits.</p>

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges redareförening* och *Sjöfartens arbetsgivareförbund* påtalar att en utländsk överlåtare eller upplåtare inte

kan åläggas en sådan skyldighet som den föreslagna. I övrigt har inte några synpunkter framförts.

Skälen för regeringens förslag: Av 10 kap. 12 och 12 a §§ nuvarande fartygssäkerhetslag framgår att redaren, befälhavaren och annat befäl ombord är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheten de upplysningar som myndigheten begär. Vidare framgår av 10 kap. 14 § samma lag att den som använder en viss produkt vid fartygsarbete är skyldig att lämna upplysning om vem som har levererat produkten. I regeringens förslag till ny fartygssäkerhetslag finns dessa bestämmelser införda i 5 kap. 20 § andra stycket, 21 § andra stycket och 24 § första stycket.

Arbetsmiljölagen (1977:1160) går emellertid ett steg längre i detta avseende. I 7 kap. 4 § arbetsmiljölagen sägs att den som har överlåtit eller upplåtit en teknisk anordning eller överlåtit ett farligt ämne är skyldig att på en tillsynsmyndighets begäran lämna tillgängliga upplysningar om till vilka produkten har överlåtit eller upplåtits. Om det visar sig att en tillverkare, importör, överlåtare eller upplåtare av en produkt eller ett farligt ämne inte har uppfyllt sitt skyddsansvar, finns det ett berättigat intresse av att spåra produkten eller ämnet till de arbetsplatser – på land eller till sjöss – där de har kommit till användning. Regeringen föreslår därför att det i 5 kap. 24 § i den nya fartygssäkerhetslagen införs en bestämmelse som motsvarar arbetsmiljölagens reglering i detta avseende. Tillsynsmyndighetens möjlighet att ålägga någon utanför rikets gränser den aktuella skyldigheten begränsas givetvis av det svenska jurisdiktionsområdet.

5.1.5.2 Slopad tillsynsbok för fritidsfartyg

Regeringens förslag: Fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 skall vara undantagna från kravet på tillsynsbok.

Utredningens förslag: Överensstämmer i princip med regeringens.

Remissinstanserna: Några särskilda synpunkter har inte framförts.

Skälen för regeringens förslag: I 10 kap. 18 § i nuvarande fartygssäkerhetslag sägs att ett svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och ett annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall ha en tillsynsbok. Sjöfartsverket har tidigare framfört att kravet på tillsynsbok endast bör gälla de fartyg som skall vara föremål för besiktning, vilket regeringen anser vara rimligt. Enligt regeringens förslag i 3 kap. nya fartygssäkerhetslagen skall det för de fritidsfartyg som har en bruttodräktighet som understiger 100 inte krävas vare sig fartcertifikat, fribordsmärkning eller bevis om godkänd säkerhetsorganisation. Därmed kommer heller inte någon periodisk tillsyn att ske av dessa fartyg. Konsekvensen av detta bör bli att kretsen av fartyg som *inte* skall ha tillsynsbok utökas med de nämnda fritidsfartygen. Det föreslås därför att de fritidsfartyg som nämnts undantas från kraven på tillsynsbok i 5 kap. 29 § i den nya fartygssäkerhetslagen.

Regeringens förslag: Bestämmelser om vilka anteckningar som skall göras i fartygets tillsynsbok skall lyftas ur lagen och i stället regleras i föreskrifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte framfört några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: I den nuvarande fartygssäkerhetslagen finns i 10 kap. 18 § andra stycket en bestämmelse om vilka anteckningar som förrättningsmannen skall göra i fartygets tillsynsbok efter att en tillsynsförrättning har utförts och vilka han skall underrätta om dessa anteckningar. Enligt Sjöfartsverket är denna bestämmelse föråldrad, eftersom man nu tillämpar ett datoriserat fartygstillsynssystem (FTS) där resultatet av en utförd inspektion, besiktning eller annan förrättning noteras. Systemet kommer enligt Sjöfartsverket att byggas ut ytterligare och rationaliseringar kan förväntas i framtiden. Det är därför lämpligt att bestämmelsen om hur resultatet av en förrättning skall noteras kan ändras på ett enkelt sätt för att följa utvecklingen. Bestämmelsen är inte av sådant slag att den kräver lagform. Den bör därför inte tas med i den nya fartygssäkerhetslagen, utan i stället bör sådana föreskrifter meddelas av Sjöfartsverket. Detta kan ske efter att regeringen, med stöd av föreslagna 7 kap. 6 § 1 i nya fartygssäkerhetslagen, i förordning bemyndigat Sjöfartsverket att göra det.

5.1.6 Möjlighet för utländska myndigheter att utfärda certifikat

Regeringens bedömning: Något bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få uppdra åt ett annat lands sjöfartsmyndighet att utfärda och förnya certifikat, eller att fastställa minsta tillåtna fribord skall inte införas i lagen.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få möjlighet att uppdra åt ett annat lands sjöfartsmyndighet att utfärda och förnya certifikat, eller att fastställa minsta tillåtna fribord.

Remissinstanserna: Endast en remissinstans har särskilt kommenterat förslaget. *Sjöbefälsförbundet* skulle föredra om Sjöfartsverket hade tillräckliga resurser så att externa uppdragstagare inte behövde anlitas. Att i enskilda fall uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter att utfärda och förnya certifikat behöver dock enligt förbundets uppfattning inte leda till försämrade fartygssäkerhet, under förutsättning att kvaliteten på sådana inspektioner säkerställs.

Skälen för regeringens bedömning: Sjöfartsverket har i en skrivelse av den 2 december 1998 till dåvarande Kommunikationsdepartementet föreslagit att verket skall ha möjlighet att i enskilda fall uppdra åt utländska sjöfartsmyndigheter att utfärda och förnya certifikat samt utföra tillsynsförrättningar. Sjöfartsverket har motiverat sitt förslag med

att det med hänsyn till den internationella och rörliga inriktning som sjöfarten har vore av stort värde för de svenska fartygen om verket i vissa situationer kunde hänvisa dem till ett annat lands sjöfartsmyndighet för att få ett certifikat förnyat eller få hjälp med vissa andra tillsynsåtgärder. Om denna möjlighet infördes skulle dessutom Sjöfartsinspektionens arbete underlättas och inspektörernas tid kunna utnyttjas bättre.

Regeringen inser att det av praktiska skäl skulle underlätta mycket för såväl sjöfartsnäringen som Sjöfartsinspektionen om utländska sjöfartsmyndigheter – utöver klassificeringssällskap – kunde anlitas för att utföra vissa uppgifter. Av 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen följer att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller annan myndighet att i särskilda fall besluta om överlåtelse till bl.a. annan stat eller utländsk inrättning av sådan förvaltningsuppgift som inte direkt grundar sig på regeringsformen. De uppgifter som nu är aktuella, bl.a. att utfärda och förnya certifikat, torde vara sådana överlåtbara förvaltningsuppgifter. Dock krävs det alltså att regeringen eller annan myndighet beslutar i särskilda fall, vilket enligt ett tidigare yttrande av Lagrådet innebär att överlåtande av förvaltningsuppgifterna inte kan ske genom normbeslut (se prop. 1987/88:3 s. 193 ff).

Med hänsyn till det sagda anser regeringen att ytterligare överväganden måste göras innan regeringen slutgiltigt kan ta ställning till utredningens förslag i denna del. Förutsättningar saknas således att nu lägga fram något förslag om överlåtande av förvaltningsuppgifter till utländska rättssubjekt.

5.1.7 Föreläggande om varningsinformation m.m.

Regeringens förslag: Den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen för produkter som används på fartyg skall kunna föreläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla produkten.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen kan den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen åläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt om det finns särskild risk från arbetsmiljösynpunkt. Möjligheten att meddela sådana beslut infördes i arbetsmiljölagen som ytterligare led i den marknadskontroll som krävs för att uppfylla åtagandena enligt EG:s produktdirektiv, t.ex. det s.k. maskindirektivet (98/37/EG) och direktivet 89/686/EEG om personlig skyddsutrustning. Det finns även produktdirektiv som är tillämpliga på sjöfarten och som ställer motsvarande krav på lagstiftningen, nämligen direktivet 96/98/EG om marin utrustning och direktivet 94/25/EG om fritidsbåtar. Det bör därför i 6 kap. 12 § andra stycket i den nya fartygssäkerhetslagen införas en bestämmelse med motsvarande innehåll som i 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen.

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om bl.a. fribord, fribordsmärken, lastning och fribordscertifikat.

I samma utsträckning skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ha möjlighet att medge undantag i enskilda fall.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Förslaget att utöka möjligheten till enskilda undantag behandlades inte av utredningen.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig.

Skälen för regeringens förslag: Den nuvarande fartygssäkerhetslagen innehåller en del bestämmelser som gör det möjligt för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket att meddela undantag från lagen (se 2 kap. 6 §, 3 kap. 2 § andra stycket, 4 kap. 6 §, 10 kap. 23 § samt 13 kap. 7 och 8 §§). Dessa regler om möjligheter till undantag skall föras över till det kapitel i den nya lagen som omfattar bemyndiganden, dvs. 7 kap.

I dag får föreskrifter om undantag meddelas exempelvis från bestämmelserna i andra och fjärde kapitlet i nuvarande fartygssäkerhetslag (2 kap. 6 § resp. 4 kap. 6 §). Däremot saknas ett motsvarande bemyndigande att föreskriva om undantag från bestämmelserna i tredje kapitlet som bl.a. behandlar fribord och lastning. Sjöfartsverket har dock i 3 kap. 2 § andra stycket en möjlighet att medge enskilda undantag från bestämmelserna om fribord. Enligt regeringens uppfattning finns det inte någon anledning att göra skillnad i fråga om möjligheten att föreskriva om undantag från bestämmelser om t.ex. sjövärdighet, passagerarfartyg, fribord och lastning. Regeringen föreslår därför att det i 7 kap. 9 § 1 fartygssäkerhetslagen skall hänvisas till 3 kap. 1–9 §§ för att på så sätt möjliggöra även föreskrifter om undantag från bestämmelserna om fribord etc.

I 3 kap. 2 § andra stycket i nuvarande fartygssäkerhetslag finns som ovan nämnts en möjlighet att medge enskilda undantag från bestämmelserna om fribord. Någon motsvarighet till att medge undantag i enskilda fall saknas i fråga om de övriga krav som avses i 3 kap. 1–9 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen. Det finns inte heller i detta avseende någon anledning att göra skillnad i fråga om möjligheten till enskilda undantag från bestämmelser om t.ex. sjövärdighet, passagerarfartyg, fribord och lastning. Regeringen föreslår därför att det av 7 kap. 9 § 1 fartygssäkerhetslagen skall framgå att undantag får medges i enskilda fall i den mån som det får meddelas föreskrifter om undantag.

I sammanhanget kan nämnas att *Kustbevakningen* har påtalat att lagens definition av passagerarfartyg kan leda till att fartyg som ägs och brukas av staten och som inte används för att i allmän trafik befordra passagerare, kan komma att inrymmas i definitionen och därmed omfattas av bestämmelserna om t.ex. passagerarfartygscertifikat. Med stöd av den föreslagna bestämmelsen om möjlighet att föreskriva om eller i enskilda fall meddela undantag från bestämmelserna om bl.a. certifikat skulle exempelvis Kustbevakningens fartyg kunna undantas

från kravet på passagerarfartygscertifikat, om regeringen eller Sjöfartsverket (som regeringen avser att bemyndiga i detta fall) anser det vara lämpligt, se också avsnitt 5.1.3. Prop. 2002/03:109

5.1.9 Följändringar i andra lagar

Regeringens förslag: Nödvändiga ändringar till följd av att fartygssäkerhetslagen (1988:49) ersätts av en ny lag görs i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, sjömanslagen (1973:282), sekretesslagen (1980:100), mönstringslagen (1983:929), lagen (1962:381) om allmän försäkring och föräldraledighetslagen (1995:584).

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte framfört några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Ett antal lagar innehåller hänvisningar till fartygssäkerhetslagen (1988:49). I en övergångsbestämmelse till den nya fartygssäkerhetslagen föreslår regeringen att om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i den nya lagen, skall den nya föreskriften i stället tillämpas. Till dess att ändringar har skett i samtliga de författningar som innehåller hänvisningar av aktuellt slag säkerställer den föreslagna övergångsbestämmelsen en korrekt tillämpning av de berörda bestämmelserna.

Regeringen lämnar här förslag till följändringar i de lagar som berörs, nämligen lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, sjömanslagen (1973:282), sekretesslagen (1980:100), mönstringslagen (1983:929), lagen (1962:381) om allmän försäkring och föräldraledighetslagen (1995:584).

I följande avsnitt lämnas förslag på hur fyra EG-direktiv skall genomföras i svensk lagstiftning, nämligen direktivet 2001/105/EG om ändring i direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap, direktivet 2001/106/EG om ändring i direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll, direktivet 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg och direktivet 2000/34/EG om ändring i direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning. Dessutom föreslås vissa kompletterande regler till EG-förordningen 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov för oljetankfartyg.

På sedvanligt sätt när det gäller genomförande av EG-direktiv, sker genomförandet på det sätt som anses lämpligast och som bäst överensstämmer med det nationella rättssystemets tradition. Ett exakt återgivande av texten såsom den står i direktivet eller dess bilagor, eller en direkt hänvisning till ett avsnitt i direktivet eller dess bilagor, på det sätt som framför allt *Sveriges Redareförening* men även *Sveriges Transportindustriförbund* har förespråkat, är sällan det bästa alternativet. Däremot skall det materiella innehållet i de lagar, förordningar och föreskrifter varigenom direktivet genomförs vara detsamma som i direktivet.

Det förekommer i vissa fall hänvisningar i lagtexten till olika EG-direktiv. *Lagrådet* har i sitt yttrande tagit upp frågan om sådana hänvisningar skall anses vara av dynamisk eller statisk karaktär, dvs. om framtida ändringar i direktiven automatiskt skall få genomslag i den svenska lagen eller inte. De hänvisningar som finns till EG-direktiv i regeringens förslag till lagtext har utformats på det sätt som är brukligt i svenska författningar, dvs. de följer de riktlinjer för författningsskrivning som finns inom Regeringskansliet. De följer också de rekommendationer som finns i Publikationshandboken, som är en handbok utgiven av EU-institutionernas förlag Publikationsbyrån. Avsikten med formuleringen är att hänvisningen skall avse det aktuella EG-direktivet i den lydelse som direktivet har när lagen antas av riksdagen. Eventuella senare ändringar i direktivet kräver således en lagändring för att återspeglas i gällande svensk rätt. Det kan diskuteras om det valda sättet att formulera hänvisningar till EG-direktiv, dvs. att ange det ursprungliga direktivet jämte senaste ändringsdirektiv, är det lämpligaste och tydligaste. Frågan kräver emellertid ytterligare utredning innan regeringen kan ta ställning till om hänvisningar i framtiden bör formuleras på ett annat sätt än i dag. Regeringen väljer därför för närvarande att följa den praxis som finns i detta avseende.

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat samt att fastställa minsta tillåtna fribord. Ett sådant avtal får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen återkräva ersättning för en skada som vållats av organisationen och som staten åläggs att betala.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges fartygsbefälsförenings* grunduppfattning är att Sjöfartsverket skall utföra de skyldigheter som åligger Sverige och endast under särskilda omständigheter delegera sina skyldigheter till klassificeringssällskap. *SEKO* anser att en försiktighetsprincip skall iakttas när det gäller att anlita klassificeringssällskap, så länge det inte kunnat visas att dess arbete kvalitetssäkrats. *Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet* ifrågasätter om den föreslagna bestämmelsen om regressrätten kommer att få någon större betydelse i praktiken, eftersom klassificeringssällskapen inte torde kunna undvika skadeståndskrav på utomobligatorisk grund.

Skälen för regeringens förslag: Tidigare har medlemsstaterna kunnat erkänna organisationer för att därefter bemyndiga dessa att utföra vissa uppgifter, t.ex. utfärda och förnya certifikat. En förutsättning för erkännande har dock varit att organisationen uppfyller de kriterier som finns angivna i bilaga till direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap (se *bilaga 3*). Genom ändringsdirektivet 2001/105/EG har medlemsstaterna nu fråntagits möjligheten att själva erkänna dessa organisationer (se *bilaga 2*). Erkännanden skall i stället beviljas av kommissionen. Det har nämligen ansetts att en harmonisering och centralisering i fråga om erkännanden kommer att leda till en mer tillförlitlig bedömning av hur organisationerna efterlever direktivets krav. Medlemsstaten kan dock enligt artikel 4 överlämna en begäran om erkännande till kommissionen. En sådan begäran skall åtföljas av information om och bevis för att de krav som enligt bilagan till direktivet ställs på en erkänd organisation är uppfyllda. Organisationen skall även åta sig att följa bestämmelser i artiklarna 15.2, 15.4 och 15.5 i direktivet om bl.a. samarbete samt rutiner vid utfärdande av certifikat för fartyg som uteslutits ur klassen och vid byte av klass. Kommissionen skall därefter tillsammans med den medlemsstat som lämnat in begäran göra en bedömning av organisationen, varefter ett eventuellt erkännande beviljas av kommissionen. Enligt artikel 4.5 skall de organisationer som den 22 januari 2002 var erkända fortsätta att vara det under förutsättning att de följer de nya bestämmelserna i direktivet, vilket skall kontrolleras vid den första av de regelbundna kontroller som medlemsstaterna skall göra enligt artikel 11. Även kommissionen skall minst vartannat år göra en bedömning av organisationerna för att kontrollera att dessa uppfyller de kriterier som anges i bilagan till direktivet. Dessa kontroller skall i möjligaste mån säkerställa att organisationerna håller den kvalitet som är nödvändig ur säkerhetssynpunkt och för att förhindra förorening.

Medlemsstaten får i enlighet med artikel 3 bemyndiga erkända organisationer att i fråga om fartyg som seglar under dess flagg utföra vissa uppgifter, såsom att utfärda eller förnya certifikat. Ett sådant bemyndigande sker i Sverige i form av ett avtal som träffas mellan Sjöfartsverket och den aktuella organisationen.

Ordningen vid erkännande av organisationer kräver en reglering i fartygssäkerhetslagen. Det finns i dag ett bemyndigande i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen, som i omformulerad version bör tas in i den nya lagen. Bemyndigandet bör ge regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat samt att fastställa minsta tillåtna fribord. Regeringen föreslår att bemyndigandet tas in i 7 kap. 11 § nya fartygssäkerhetslagen. Sjöfartsverket bör därefter i förordning bemyndigas att dela till kommissionen överlämna en begäran om att en organisation skall erkännas för att utföra de aktuella uppgifterna, dels träffa de avtal som avses i 7 kap. 11 § nya fartygssäkerhetslagen.

Regeringen avser även att i förordning föreskriva närmare om vad som skall bifogas en begäran om erkännande, nämligen bevis och åtagande i enlighet med vad som framgår av bilagan till direktivet. Enligt artikel 4.2 får medlemsstaterna till kommissionen även överlämna en särskild begäran om att en organisation skall få ett begränsat erkännande under tre år. I dessa fall behöver inte organisationen uppfylla samtliga de kriterier som annars krävs. Till skillnad mot ett ”fullvärdigt” erkännande begränsas effekterna av ett sådant erkännande till den eller de medlemsstater som begärt erkännandet, och det kan således inte göras gällande gentemot andra stater.

Av artikel 5.1 framgår att en medlemsstat i princip inte får vägra att träffa avtal med en erkänd organisation, om vissa förutsättningar är uppfyllda. Dessa förutsättningar är t.ex. att ett avtal med visst angivet innehåll kan träffas och – om organisationen har hemvist i ett tredje land – att detta land behandlar en organisation som har hemvist i gemenskapen på motsvarande sätt. Medlemsstaten får emellertid, utifrån det behov som finns, begränsa antalet organisationer som staten träffar avtal med under förutsättning att det finns klara och objektiva skäl till det. Även detta avser regeringen att reglera i förordning.

Ett avtal skall alltså upprättas mellan medlemsstaten och den erkända organisation som i enlighet med artikel 3.2 t.ex. skall utfärda certifikat. I artikel 6 talas om en ”arbetsförbindelse”, som skall ”regleras genom ett formaliserat, skriftligt och icke-diskriminerande avtal eller ett likvärdigt rättsligt bindande arrangemang”. I artikel 6.2 anges närmare vilka obligatoriska uppgifter som avtalet skall omfatta, bl.a. bestämmelser om organisationens ekonomiska ansvar, om tillsyn av organisationen och om rapportering. När det gäller organisationens ekonomiska ansvar anges i artikel 6.2 b) att medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som staten kan återkräva av organisationen om staten av domstol åläggs skadeståndsskyldighet med anledning av organisationens vållande till en skada. Gränsen för detta högsta belopp får dock inte sättas lägre än 4 miljoner euro när det gäller personskada eller dödsfall, och 2 miljoner euro när det gäller sakskada. Som *Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet* har påtalat kan en sådan begränsning av regressrätten inte påverka tredje mans rätt att på

utomobligatorisk grund kräva skadestånd av organisationen. Att Sjöfartsverket har möjlighet att i avtalen begränsa statens regressrätt gentemot organisationerna är ändå ofta en förutsättning för att organisationerna skall vara villiga att åta sig de aktuella uppgifterna. Att Sjöfartsverket kan anlita organisationer är i sin tur en förutsättning för att verksamheten skall kunna bedrivas på ett godtagbart sätt eftersom verket saknar egna resurser att utföra all nödvändig certifiering. Det bör i 7 kap. 11 § nya fartygssäkerhetslagen anges att en begränsning som den nyss sagda får tas in i avtalen med organisationerna. I övrigt kan avtalets innehåll regleras i förordning.

Det avtal som upprättas skall även innehålla bestämmelser som gör att uppdraget till organisationen kan återkallas tillfälligt eller permanent. En medlemsstat har nämligen möjlighet att enligt artikel 10 tillfälligt dra in en organisations bemyndigande, dvs. återkalla det uppdrag som lämnats, om staten anser att organisationen inte längre uppfyller de krav som gäller. Medlemsstaten skall då utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och ange skälen till detta. Därefter skall kommissionen undersöka om det är förenat med allvarlig fara för säkerheten eller miljön att låta organisationen fortsätta verksamheten, och underrätta medlemsstaterna om resultatet av denna undersökning. Om kommissionen kommer fram till att medlemsstatens beslut inte var berättigat, skall kommissionen begära att den medlemsstat som dragit in bemyndigandet återkallar indragandet. Om kommissionen däremot anser att det finns visst fog för indragandet får kommissionen begära att organisationen vidtar erforderliga åtgärder för att förbättra sin verksamhet. Agerar inte organisationen på ett tillfredsställande sätt får kommissionen besluta att dra in erkännandet under ett års tid, vilket innebär att organisationen då inte får utfärda eller förnya några certifikat. Efter att året har gått skall kommissionen undersöka om det kvarstår sådana brister som gör att erkännandet bör återkallas.

Sjöfartsverket anlitar även andra än erkända organisationer för utfärdande av vissa certifikat. Av artikel 3 i direktivet framgår att endast erkända organisationer får anförtros sådan certifiering som krävs enligt 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), 1966 års internationella lastlinjekonvention och 1973/1978 års internationella konvention tillförhindrande av förorening från fartyg, inklusive protokoll och ändringar till dessa konventioner. Kravet på anlitaandet av en erkänd organisation omfattar dock inte certifiering av särskilda delar som ingår i ett fartygs utrustning (se artikel 3.3). Sjöfartsverket bör därför alltjämt ha kvar möjligheten att i dessa avseenden anlita andra än erkända organisationer. Bemyndigandet i 7 kap. 11 § nya fartygssäkerhetslagen bör dock vara tydligt i det avseendet. Det bör i lagen även införas en definition av begreppet ”erkänd organisation”. Denna definition bör lämpligen införas bland lagens övriga definitioner, förslagsvis i 1 kap. 5 §.

5.2.2 Direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll med ändringsdirektiv 2001/106/EG

5.2.2.1 Inledning

Hamnstatskontrollen enligt gällande bestämmelser

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) är en internationell överenskommelse från 1980 som utgör grunden för ett harmoniserat inspektionsförfarande för hamnstater. Paris MOU har hittills undertecknats av sjöfartsmyndigheterna i 17 europeiska stater och Kanada.

Rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), *bilaga 5*, ansluter till Paris MOU men går i vissa avseenden längre i sina inspektionsåligganden. Genom direktivet avser gemenskapen att åstadkomma en minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt ökad efterlevnad av internationella regler och tillämpning av gemenskapslagstiftning.

Hamnstatskontrollen sker av utländska fartyg, dvs. sådana som inte är registrerade i den stat som tar emot fartyget i sin hamn. Enligt artikel 5 åligger det varje medlemsstat att årligen inspektera minst 25 procent av det antal fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar. I bilaga till direktivet finns angivet de kriterier som skall tillämpas vid urvalet av vilka fartyg som skall prioriteras vid en inspektion.

I artikel 6 anges vilka inspektionsmetoder som skall följas. Det föreskrivs att den behöriga myndigheten skall kontrollera de certifikat och dokument som finns förtecknade i en bilaga till direktivet och förvissa sig om fartygets allmänna skick, däribland maskinutrymmen och bostäder, inklusive hygieniska förhållanden. En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller för verksamheten ombord efterlevs, skall göras när det efter en första inspektion finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte motsvarar de tillämpliga villkoren. Exempel på "otvetydiga skäl" finns i en bilaga till direktivet.

I artikel 7 finns bestämmelser om utökad inspektion av vissa fartyg. När det finns otvetydiga skäl att göra en ingående inspektion av ett fartyg som hör till de kategorier som är förtecknade i en bilaga till direktivet (vissa oljetankfartyg, bulklastfartyg, gastankfartyg och passagerarfartyg) skall medlemsstaterna säkerställa att en utökad inspektion utförs. Bilagan innehåller vissa frivilliga riktlinjer för utökad inspektion.

Enligt artikel 9 skall den behöriga myndigheten försäkra sig om att alla brister som upptäckts vid en inspektion rättas till. Under vissa förutsättningar kan ett fartyg kvarhållas i hamn för att bristerna skall åtgärdas. Om fartyget inte följer de anvisningar som getts i hamnen utan fortsätter sin färd, skall fartyget enligt artikel 11 förvägras tillträde till

Ändringsdirektivet

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG om ändring av direktivet om hamnstatskontroll, ändringsdirektivet, *bilaga 4*, görs ändringar som till viss del påkallar lagändringar.

Artikel 5, som reglerar inspektionsmyndighetens åliggande, har till viss del ändrats. Det sammanlagda antal inspektioner som den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall genomföra, skall motsvara minst 25 % av årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som anlöper dess hamnar, beräknat på grundval av de tre senaste kalenderår för vilka statistik finns tillgänglig. Kriterierna vid urvalet av fartyg som skall väljas ut för inspektion har också ändrats.

Bestämmelsen i artikel 7 om utökad inspektion har fått en ny utformning. Numera föreskrivs om obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg.

I den nya artikel 7 b införs nya bestämmelser om förbud mot tillträde för vissa fartyg. I ändringsdirektivet ändras också vissa rapporteringsformaliteter.

Artikel 9, åtgärder och kvarhållande, har också ändrats. I ändringsdirektivet föreskrivs att ett fartyg i vissa fall skall kvarhållas om det inte är utrustat med ett fungerande färdskrivarsystem (Voyage Data Recorder – VDR). I artikel 10, rätt till överklagande, har det genom ändringsdirektivet föreskrivits att inte bara beslut om kvarhållande utan även beslut om anlöpsförbud skall vara överklagbara.

Bestämmelserna om samarbete och offentliggörande av kvarhållanden i artiklarna 14 och 15 har ändrats och kompletterats genom ändringsdirektivet. En hamnstatskontroll är som huvudregel avgiftsfri. Först om ett fartyg efter en inspektion hålls kvar skall enligt artikel 16.1 i direktivet om hamnstatskontroll alla kostnader *i samband med inspektionen* täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. I ändringsdirektivet har en ny bestämmelse lagts till genom artikel 16.2 a. Vid kvarhållande av ett fartyg skall kostnader *i samband med kvarhållandet* i hamn bäras av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten.

Genom den nya artikel 19 a föreskrivs att medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet.

5.2.2.2 Obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela särskilda bestämmelser om utökad obligatorisk inspektion av utländska fartyg då detta sker enligt direktivet om hamnstatskontroll.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen av de remissinstanser som yttrat sig är negativ till att delegera normgivningen, men *Svea hovrätt, Kammarrätten*

i Jönköping och Sveriges Redareförening har synpunkter på den lagtekniska utformningen.

Skälen för regeringens förslag: I 10 kap. 9 § i nuvarande fartygssäkerhetslag föreskrivs att tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, skall inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Motsvarande reglering finns i 6 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening mot fartyg, VlfL. Detta förfarande, att inledningsvis kontrollera giltigheten av föreskrivna dokument och att bara vid särskilda indikationer göra en utökad kontroll, ansluter till den ordning som gäller i internationella instrument som reglerar inspektion av utländska fartyg, exempelvis Paris MOU, direktivet om hamnstatskontroll, Förenta nationernas havsrättskonvention och MARPOL (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships eller 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, såsom den ändrats genom 1978 års protokoll).

Genom ändringsdirektivet om hamnstatskontroll införs ett system med obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg. Tidigare föreskrevs att utökad inspektion av vissa fartyg skulle ske när det fanns otvetydiga skäl att göra en mer ingående inspektion. Genom ändringsdirektivet kommer vissa gastankfartyg, bulklastfartyg, oljetankfartyg och passagerarfartyg, efter det att tolv månader har gått sedan en utökad inspektion senast gjordes i en stat som undertecknat Paris MOU, att omfattas av reglerna om obligatorisk utökad inspektion. Om ett sådant fartyg väljs ut för inspektion i enlighet med ett visst urvalsförfarande, skall som huvudregel en utökad inspektion utföras. Systemet med obligatorisk utökad inspektion bygger på tanken att vissa fartyg typiskt sett innebär en sådan förorenings- och säkerhetsrisk när de uppnått en viss ålder att de regelbundet skall genomgå utökade inspektioner när de trafikerar gemenskapens hamnar.

I artikel 7 a föreskrivs att medlemsstaten, då den av operativa skäl inte kan inspektera ett fartyg, skall lämna uppgift om detta till Sirenac-systemet och till kommissionen. (I Sirenac-systemet, som skapades genom Paris MOU, registreras resultatet av utförda hamnstatskontroller.) Sådana uteblivna inspektioner får inte överstiga 5 % av årsgenomsnittet för det antal individuella fartyg som kan väljas ut för en inspektion. Sådana fartyg som av operativa skäl inte har kunnat inspekteras, skall i stället genomgå inspektion i nästa hamn i gemenskapen, vilket således utgör ytterligare en regel om obligatorisk utökad inspektion.

Systemet med obligatorisk utökad inspektion innebär att en inspektion som går betydligt längre än att kontrollera certifikaten skall ske även då det inte kan anses föreligga grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Eftersom 10 kap. 9 § i nuvarande fartygssäkerhetslag och 6 kap. 3 § VlfL innebär en generell inskränkning av Sjöfartsverkets befogenhet att inspektera utländska fartyg är det nödvändigt att dessa bestämmelser ändras.

De kriterier under vilka en utökad inspektion skall ske inom ramen för hamnstatskontrollen är så omfattande och tekniska till sin natur att de lämpligen bör anges i förordning eller myndighetsföreskrift. Regleringen bör också kunna ändras genom förordning eller föreskrift om något av de internationella instrumenten för hamnstatskontroll skulle påkalla det. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser bör därför i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen bemyndigas att föreskriva om undantag från de begränsningar som finns i 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen och 6 kap. 3 § VlfL för inspektion av utländska fartyg, om det följer av direktivet om hamnstatskontroll. Sjöfartsverket bör sedan bemyndigas att meddela föreskrifter om sådana undantag.

5.2.2.3 Särskilda bestämmelser om uppgiftsskyldighet

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra sin tillsyn.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Förutom lagtekniska synpunkter från *Sveriges Redareförening* om sättet att genomföra direktivet, vilka har bemötts generellt under avsnitt 5.1, har inga andra synpunkter inkommit.

Skälen för regeringens förslag: Systemet med obligatorisk utökad inspektion har behandlats i avsnitt 5.2.2.2. Den återkommande årliga inspektionen förutsätter att tillsynsmyndigheten har kännedom om när fartyget senast inspekterades. Det föreskrivs därför i artikel 7.3, som införs genom ändringsdirektivet, att den som är ansvarig för fartygstransporten eller fartygets befälhavare skall lämna alla uppgifter som anges i avsnitt B i bilaga V (bl.a. namn, flaggstat och dödvikt) till medlemsstatens behöriga myndighet i varje hamn som anlöps efter det att tolv månader har gått sedan den senaste utökade inspektionen. Detta innebär ett åliggande för enskild och måste därför ha stöd i lag.

De bestämmelser om rapporteringsskyldighet för redare eller befälhavare som finns i svensk lagstiftning (se framför allt 7 kap. 3 § VlfL samt 10 kap. 12 och 12 a §§ i nuvarande fartygssäkerhetslag) omfattar inte den uppgiftsskyldighet som nu föreskrivs i ändringsdirektivet om hamnstatskontroll. Det bör därför införas en ny bestämmelse i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen i vilken regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten skall kunna fullgöra sin tillsyn. På grund av uppgifternas detaljerade karaktär är det inte lämpligt att i lag precisera eller referera till vilka uppgifter som skall lämnas.

5.2.2.4 Förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn m.m.

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att meddela sådana föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv som antagits inom den Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn skall den myndighet som fattat det beslutet även få förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget.

Ett beslut att förbjuda fartyg att anlöpa en hamn skall kunna förenas med vite som kan riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* tillstyrker förslagen. *Stockholms universitet* frågar – för det fall anlöpsförbudet skall tillämpas för alla svenska hamnar – huruvida anlöpsförbudet bör gälla för svenska fartyg som väl hellre bör komma till vila någonstans än segla omkring likt flygande holländare. *Sveriges Redareförening* anser att det vore bra om förslaget om att en hamn skall kunna förbjudas att ta emot ett speciellt fartyg men i övrigt hålla öppet för trafik, samordnas med övriga EU-länder. Föreningen anser också att man bör se på förhållandet mellan de nu föreslagna reglerna och direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

I både Paris MOU och direktivet om hamnstatskontroll finns bestämmelser om att hamnstaten under vissa förutsättningar skall vägra fartyg att anlöpa dess hamnar. Detta bygger på tanken att ett fartyg skall vara bannlyst från alla hamnar som omfattas av hamnstatskontrollsamarbetet, om de brister som påtalas vid en inspektion inte åtgärdas.

I Paris MOU artikel 3.7.1 föreskrivs att myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som äventyrar säkerhet, hälsa och miljö är åtgärdade innan ett fartyg tillåts att gå till sjöss. Detta kan innebära att fartyget skall kvarhållas. Det föreskrivs vidare i artikel 3.8 att myndigheten skall tillåta fartyget att gå till reparationsvarv, om bristen inte kan åtgärdas i inspektionshamnen. I artikel 3.9.1 föreskrivs att myndigheterna skall säkerställa att fartyg som avses i 3.7.1 och 3.8, vilka fortsätter till sjöss utan att efterleva föreskrivna villkor eller underlåter att gå till föreskrivet reparationsvarv, skall förvägras tillträde till varje stat, vars myndighet har undertecknat Paris MOU, till dess ägaren eller fartygsoperatören för den myndighet som förbjöd resan har visat att fartyget efterlever alla relevanta krav.

En liknande bestämmelse finns i direktivet om hamnstatskontroll. Enligt artikel 9 skall den behöriga myndigheten försäkra sig om att alla

brister som upptäckts vid en inspektion rättas till. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Kan bristen inte åtgärdas i inspektionshamnen får fartyget enligt artikel 11.1 resa till anvisat reparationsvarv under förutsättning att fartyget uppfyller villkoren för färden. Om fartyget fortsätter sin resa utan att uppfylla de uppställda villkoren eller utan att anlöpa anvisat reparationsvarv, skall medlemsstaterna enligt artikel 11.4 vidta åtgärder för att säkerställa att fartyget vägras tillträde till varje hamn inom gemenskapen till dess att bevis föreligger om att det uppfyller alla krav på säkerhet som anges i den för fartyget tillämpliga konventionen. Enligt artikel 11.6 får dock en hamnstats behöriga myndighet tillåta att fartyg anlöper en anvisad hamn vid force majeure eller bjudande säkerhetsskäl eller för att minska eller begränsa föroreningsrisken eller för att rätta till brister.

Genom ändringsdirektivet 98/25/EG infördes artikel 9a. Ändringen var en följd av att ISM-koden (International Safety Management Code) hade gjorts obligatorisk genom ändringar i SOLAS 1974. Den behöriga myndigheten skall enligt artikel 9a besluta om att kvarhålla fartyg om det vid en inspektion framkommer att certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation eller kopia av ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation saknas. Även om sådana dokument saknas får den behöriga myndigheten upphäva beslutet om kvarhållande för att förhindra överbeläggning i hamnen. Medlemsstaterna skall då vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att ett fartyg, som tillåtits lämna en hamn under sådana omständigheter, vägras tillträde till alla hamnar i gemenskapen till dess att fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten på ett tillfredsställande sätt kan bevisa att fartyget har giltiga certifikat.

Bestämmelserna om anlöpsförbud i direktivet om hamnstatskontroll har införlivats i den nuvarande fartygssäkerhetslagen genom bestämmelsen i 11 kap. 1 c § (prop. 2000/2001:137). Motsvarande bestämmelse har också införts i 7 kap. 6 a § VtFL. Det föreskrivs att ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn om det av tillsynsmyndigheten eller av en behörig myndighet i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) har tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet eller ett förbud mot fartygets resa har hävts av tillsynsmyndigheten i en stat inom EES för att hindra överbeläggning.

En ny bestämmelse om anlöpsförbud

I artikel 7 b i ändringsdirektivet införs nya bestämmelser om anlöpsförbud. En medlemsstat skall se till att ett fartyg som tillhör en kategori i avsnitt A i bilaga XI (gastanfartyg, bulkfartyg, oljetanfartyg och passagerarfartyg) vägras tillträde till dess hamnar (utom när det föreligger en force majeure-situation) under följande förutsättningar: om fartyget är flaggat i en stat som står upptagen i den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som har

undertecknat MOU, eller om fartyget är flaggat i en stat med omdömet ”mycket hög risk” eller ”hög risk” i den svarta lista som publiceras i den årliga MOU-rapporten och har kvarhållits mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris MOU. Anlöpsförbudet skall inträda så snart fartyget har getts tillstånd att lämna den hamn där det kvarhölls för andra eller, om så är fallet, tredje gången.

Det finns inte stöd i den gällande lagstiftningen för att förbjuda fartyg att anlöpa hamn under de förutsättningar som anges i artikel 7 b. Den gällande bestämmelsen om anlöpsförbud kan heller inte anses fullt ut motsvara de åligganden som Sverige har enligt Paris MOU. I 11 kap. 1 c § nuvarande fartygssäkerhetslag anges nämligen att ett fartyg skall förbjudas att anlöpa svensk hamn om fartyget av tillsynsmyndigheten i en annan stat inom EES tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet. Av Paris MOU framgår dock att ett fartyg också skall vara bannlyst om det lämnat en hamn trots att det belagts med nyttjandeförbud. Dessutom omfattas samarbetet inom Paris MOU av stater utanför EES, nämligen Kanada, Kroatien, Polen och Ryssland. I dessa två avseenden motsvarar inte den svenska lagstiftningen Sveriges åligganden enligt Paris MOU.

För att uppfylla reglerna om anlöpsförbud i ändringsdirektivet om hamnstatskontroll och i Paris MOU krävs det således kompletterande bestämmelser. Omständigheterna under vilka anlöpsförbud skall meddelas är så differentierade och detaljerade att det inte är lämpligt att utforma dessa i lag. Därtill kan förutsättningarna för anlöpsförbud komma att ändras till följd av den internationella utvecklingen. Det är därför lämpligast att reglerna om anlöpsförbud i 11 kap. 1 c § i nuvarande fartygssäkerhetslag ersätts av ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn. Bemyndigandet bör lämpligen begränsas till sådana fall då det följer av ett direktiv som antagits inom den Europeiska gemenskapen eller något internationellt avtal som Sverige har ingått, att anlöpsförbud skall meddelas för vissa fartyg.

Regeringen föreslår att ett bemyndigande i enlighet med vad som angetts ovan införs i 7 kap. 7 § nya fartygssäkerhetslagen och även i 7 kap. 6 a § VlfL. Det bör sedan i förordning anges under vilka förutsättningar som anlöpsförbud skall gälla i enlighet med de internationella åtaganden som Sverige har.

Det skall framhållas att de bestämmelser som finns om anlöp i nödsituationer m.m. som finns i artikel 11.6 i direktivet om hamnstatskontroll även skall gälla vid de anlöpsförbud som nu har behandlats. Ett fartyg får alltså tillåtas att anlöpa en anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt, för att minska risken för föroreningar, eller för att fartygets brister skall avhjälpas förutsatt att lämpliga åtgärder har vidtagits för att garantera ett säkert anlöp. Bestämmelser om force majeure finns i dag i 11 kap. 1 c § i nuvarande fartygssäkerhetslag respektive 7 kap. 6 a § VlfL. Dessa bestämmelser föreslås dock flyttas från lag till förordning, vilket ligger i linje med att de materiella bestämmelserna om anlöpsförbud kommer att regleras i förordning.

Det kan tilläggas att Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem

för sjötrafiken i gemenskapen går ett steg längre så till vida att medlemsstaterna enligt artikel 20 skall utarbeta planer för att säkerställa att fartyg i nöd omedelbart kan gå till en skyddad plats. Något berett underlag för genomförande av detta direktiv, som skall vara genomfört i medlemsstaternas lagstiftning senast den 5 februari 2004, föreligger inte för närvarande.

Hamnens roll vid anlöpsförbud

Den nuvarande bestämmelsen om anlöpsförbud infördes genom behandlingen av delbetänkandet från Fartygssäkerhetsutredningen, Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet (SOU 2000:16). Sjöfartsverket uttryckte i sitt remissvar att det i orden ”vidta åtgärder för att säkerställa att sådana fartyg vägras tillträde till varje hamn i gemenskapen” i direktivet om hamnstatskontroll ligger att lagstiftningen måste ge verket möjlighet att förbjuda svenska hamnar att ta emot sådana fartyg som har belagts med anlöpsförbud. Regeringen uttalade att frågan om ett mot hamnarna riktat förbud inte är okomplicerad, bl.a. mot bakgrund av att olika hamnar utgörs av olika slag av rättssubjekt och att det inte förelåg något berett underlag i frågan (prop. 2000/01:137, s. 31).

Som det också anfördes i nämnda proposition torde den nuvarande konstruktionen, som bara möjliggör att förbud riktar sig mot fartygen, vara tillräcklig för att upprätthålla de aktuella bestämmelserna i direktivet. Om det fanns en möjlighet att förbjuda hamnen att ta emot fartyg, skulle dock ett anlöpsförbud kunna upprätthållas på ett enklare och effektivare sätt. En möjlighet för Sjöfartsverket att meddela sådana beslut bör därför införas.

Förbudet skall rikta sig mot den juridiska person som utgör hamnen. Enligt 11 kap. 6 § i nuvarande fartygssäkerhetslag får i ett beslut om förbud eller föreläggande vite sättas ut.

För viten gäller lagen (1985:206) om viten. Enligt 2 § i den lagen skall ett vitesföreläggande vara riktat till en eller flera namngivna fysiska eller juridiska personer.

Vad som avses med ”hamn” kan skifta, eftersom hamnarna i Sverige har olika struktur och olika ägandeförhållanden. Sjöfartsverkets förbud skall givetvis rikta sig mot det subjekt som på ett verkningfullt sätt kan efterleva förbudet. Eftersom det rättssubjekt som förbjuds att ta emot ett bannlyst fartyg skall delges förbudet, kommer det inte att råda någon osäkerhet om vem som har att rätta sig efter föreläggandet. Detta trots att ”hamn” inte är definierat i lagtexten. Huruvida det är nödvändigt att meddela ett sådant förbud gentemot en eller flera hamnar för att bannlysningen skall kunna upprätthållas, får avgöras från fall till fall.

Om en hamn förbjuds att ta emot ett eller flera fartyg åligger det hamnen att vidta de åtgärder som rimligen kan krävas för att efterleva anlöpsförbudet. Hamnen har givetvis inte några möjligheter att rent fysiskt stoppa ett fartyg. Däremot får hamnen inte, om den förbjudits att ta emot ett fartyg, erbjuda fartyget någon hamnplats eller några hamntjänster. Ett annat sätt att upprätthålla förbudet för hamnen är givetvis att Sjöfartsverket kontaktas om ett bannlyst fartyg önskar anlöpa hamnen.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § nya fartygssäkerhetslagen, bör således den myndighet som fattat det beslutet även få förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Regeringen föreslår att detta anges i 6 kap. 5 § nya fartygssäkerhetslagen. Motsvarande bestämmelse bör också föras in i 7 kap. 6 a § andra stycket VlfL.

Vidare föreslås att bestämmelsen i 7 kap. 8 § VlfL kompletteras på så sätt att vite får sättas ut i beslut som meddelats enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 6 a § VlfL.

5.2.2.5 Förbud för fartyg att lämna hamn

Regeringens förslag: Ett fartygs resa skall förbjudas om fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som fartyget skall ha enligt gällande författningsbestämmelser. Om denna brist inte kan åtgärdas enkelt i hamnen, skall tillsynsmyndigheten få tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller ålägga fartyget att åtgärda bristen inom 30 dagar.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Förutom lagtekniska synpunkter från *Sveriges Redareförening* om sättet att genomföra direktivet, vilka har bemötts generellt under avsnitt 5.1, har inga andra synpunkter inkommit.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 9 i direktivet om hamnstatskontroll skall den behöriga myndigheten försäkra sig om att alla brister som upptäckts vid en inspektion rättas till. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Den behöriga myndigheten skall försäkra sig om att alla brister som bekräftats av eller framkommit under inspektionen har rättats till eller kommer att rättas till i enlighet med de internationella konventionerna på området.

Genom ändringsdirektivet i införs en ny bestämmelse i artikel 9.3 om VDR-system. VDR-system (Voyage Data Recorder) är en färdskrivare som skall underlätta utredningar av sjöolyckor. Ett fartyg skall kvarhållas om det inte är utrustat med ett fungerande VDR-system när det krävs att ett sådant skall användas enligt bilaga XII till direktivet. Bilaga XII innehåller en tidtabell över när VDR-system skall vara installerat i olika typer av fartyg. Om denna brist inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet får den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till närmaste lämpliga hamn för snabbt åtgärdande eller kräva att bristen åtgärdas inom högst 30 dagar.

Det är således obligatoriskt för medlemsstaterna att under vissa förhållanden kvarhålla fartyg som saknar färdskrivarsystem. Det behövs en särskild reglering för att genomföra denna artikel, lämpligen i 6 kap. 3 § i den nya fartygssäkerhetslagen. I samma paragraf bör det föreskrivas att tillsynsmyndigheten får tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda åläggande att

bristen skall vara åtgärdad inom högst 30 dagar om bristen inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet.

Det föreskrivs vidare i ändringsdirektivet att ”för dessa ändamål skall förfarandena i artikel 11 vara tillämpliga”. Med detta avses att fartyget skall beläggas med anlöpsförbud om inte villkoren för den fortsatta resan efterlevs. Bestämmelser om anlöpsförbud bör regeringen besluta om i enlighet med det bemyndigande som regeringen har föreslagit i avsnitt 5.2.2.4.

5.2.2.6 Kostnader för kvarhållande

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med ett kvarhållande.

Ett beslut om förbud mot ett fartygs resa skall gälla till dess att full betalning har skett för kvarhållandet eller tillfredsställande säkerhet för betalningen har ställts.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet* anser att det framstår som oklart huruvida kostnaderna även omfattar hamnavgifter för den extra tid som fartyget legat i hamn. Det kan enligt institutet tänkas att de kommunala hamnbolagen debiterar statsmakterna för den extra liggetiden, och frågan är då om staten i sin tur kan kräva ut dessa av redaren. Institutet anser att om enbart myndigheternas kostnader avses bör detta förtydligas i lagtexten. *Sveriges Hamnar* anser att också hamninnehavarens rätt att debitera hamnavgift för kvarhållna fartyg samt för kostnader för att flytta fartyg inom hamnen bör framgå. Även *Sveriges Redareförening* anser att det är oklart vilka kostnader som omfattas.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 16.1 och 16.2 i direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs att alla kostnader *som har samband med inspektioner* skall täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten, om inspektionerna bekräftar brister eller leder till att sådana brister uppdagas som enligt konventionerna utgör skäl för att hålla kvar fartyget. Enligt artikel 16.3 skall ett beslut om kvarhållande inte upphävas innan full betalning har skett eller tillfredsställande säkerhet har ställts för betalning av kostnaderna.

I ändringsdirektivet har en ny bestämmelse lagts till genom artikel 16.2 a. Vid kvarhållande av ett fartyg på grund av brister eller avsaknad av giltiga certifikat enligt artikel 9 och bilaga VI skall kostnader *i samband med kvarhållandet* i hamn bäras av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Artikel 16.3 om att fartyget skall kvarhållas till dess betalning har skett, gäller då även för dessa kostnader.

Artikel 16 i dess tidigare lydelse har sin motsvarighet i nuvarande fartygssäkerhetslag och i VlfL. Enligt 10 kap. 22 § nuvarande fartygssäkerhetslag får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Motsvarande reglering finns i 6 kap. 8 § VlfL. Enligt 11 kap.

1 b § i nuvarande fartygssäkerhetslag och 7 kap. 7 a § VifL skall ett förbud mot ett fartygs resa gälla till dess betalning har erlagts eller säkerhet har ställts för de kostnader för tillsynsförordningen som enligt lag eller föreskrifter skall betalas av redaren eller fartygsägaren. Varken bemyndigandena i 10 kap. 22 § i nuvarande fartygssäkerhetslag eller 6 kap. 8 § VifL eller bestämmelserna om fortsatt kvarhållande täcker in kostnader i samband med kvarhållandet.

Genom artikel 16.1 har tillsynsmyndighetens behov av att få ersättning för sina tillsynskostnader tillgodosetts. I begreppet ”kostnader i samband med kvarhållandet” i den nya artikeln 16.2 a i direktivet får anses ligga de kostnader tillsynsmyndigheten kan ha för att genomföra ett kvarhållande av ett fartyg. Förutom de kostnader för tillsynsförordningar som tidigare har tillgodosetts genom artikel 16.1, kan det bli fråga om kostnader för vakthållning vid ett kvarhållet fartyg eller andra tillkommande kostnader för tillsynsmyndigheten. Även andra kostnader som en myndighet har vid verkställande av ett kvarhållande kan komma i fråga. Direktivet torde däremot inte ge stöd för att sådana skulder som uppstått gentemot andra till följd av ett kvarhållande, t.ex. hamnavgifter, kan omfattas av kravet på betalning. Något stöd för att staten skulle ådra sig betalningsskyldighet gentemot hamnen torde heller inte föreligga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör således bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets redare eller ägare att utge ersättning för kostnader i samband med kvarhållandet av ett fartyg. En sådan bestämmelse kan lämpligen införas dels i 7 kap. 6 § 7 fartygssäkerhetslagen och dels i en ny paragraf 7 kap. 12 § VifL.

För att genomföra artikel 16.3 föreslås slutligen att det i 6 kap. 4 § i den nya fartygssäkerhetslagen och i 7 kap. 7 a § VifL föreskrivs att kvarhållandet skall bestå till dess kostnaderna för kvarhållandet har erlagts.

5.2.2.7 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: En överträdelse av ett förbud att lämna hamn på grund av avsaknad av föreskrivet färdskrivarsystem skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

Även en överträdelse av ett anlöpsförbud enligt föreskrifter som meddelats med stöd av fartygssäkerhetslagen eller lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

En överträdelse av ett förbud mot föreskrift om uppgiftsskyldighet skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst sex månader.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Förutom lagtekniska synpunkter från *Sveriges Redareförening* om sättet att genomföra direktivet, vilka har bemötts generellt under avsnitt 5.1, har inga andra synpunkter inkommit.

Skälen för regeringens förslag: I de delar direktivet är genomfört finns redan straffsanktioner i erforderlig omfattning. De nya åligganden som införs enligt ändringsdirektivet skall dock också straffsanktioneras.

Överträdelse av den nya bestämmelsen i 6 kap. 3 § 4 fartygssäkerhetslagen om nyttjandeförbud på grund av avsaknad av färdskrivarsystem (se avsnitt 5.2.2.5) bör straffsanktioneras på samma sätt som övriga överträdelser av nyttjandeförbud i lagens 6 kap. Det innebär att en överträdelse av nyttjandeförbudet skall föranleda böter eller fängelse i högst ett år.

Att bryta mot en föreskrift om anlöpsförbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen eller 7 kap. 6 a § VlfL (se avsnitt 5.2.2.4) bör också, liksom tidigare reglerade anlöpsförbud, föranleda böter eller fängelse högst ett år.

En överträdelse av en föreskrift om uppgiftsskyldighet som meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 6 fartygssäkerhetslagen (se avsnitt 5.2.2.3) bör, i likhet med motsvarande reglering i VlfL (7 kap 3 § och 10 kap. 4 § 3 c), medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst sex månader.

Således föreslås att straffbestämmelser införs i 8 kap. 1–3 §§ i den nya fartygssäkerhetslagen och att en ändring görs i 10 kap. 3 § VlfL så att överträdelser av de nu införda nyttjandeförbuden och anlöpsförbuden sanktioneras i enlighet med vad som nu sagts.

5.2.3 Förordningen (EG) 2001/417 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg

5.2.3.1 Inledning

Bakgrunden till förordningen

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 (förordningen om dubbelskrov), *bilaga 6*, baseras på det regelverk för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som beslutats inom Förenta Nationernas sjöfartsorganisation IMO.

IMO antog 1992 ändringar i MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships eller 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, såsom den ändrats genom 1978 års protokoll). Oljetankfartyg som levererats fr.o.m. den 6 juli 1996 måste ha dubbelskrov eller likvärdig konstruktion. Genom ändringen infördes också en tidtabell för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som levererats före den 6 juli 1996.

I resolutionen MEPC 95 (46) antogs viktiga ändringar av reglerna i MARPOL. En ny och påskyndad tidsplan för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov infördes. Dessa ändringar trädde i kraft den 1 september 2002. De respektive tidpunkter då oljetankfartyg slutgiltigt måste uppfylla kraven är avhängiga av fartygets storlek, konstruktion och ålder.

Fartygen har därför i tidsplanen delats in i tre kategorier utifrån dräktighet och konstruktion. (Kategorierna 1 och 2 omfattar fartyg med minst 20 000 tons dödvikt med äldre respektive nyare konstruktion enligt viss definition. Kategori 3 omfattar fartyg med 5 000 – 19 999 tons dödvikt.) Därefter avgör varje enskilt fartygs leveransdatum vilket år fartyget senast skall vara utfasat. Fartyg i kategori 1 skall vara utfasade senast under åren 2003 till 2007. För fartyg i kategorierna 2-3 sträcker sig utfasningsfristen till mellan åren 2003 och 2015. (För en mer detaljerad redovisning hänvisas till förordningen i *bilaga 6*.)

Fartyg i kategorierna 1 och 2 måste dock uppfylla fler krav för att tillåtas gå i fortsatt drift med enkelskrov. Sådana fartyg får endast fortsätta att vara i drift efter år 2005 respektive 2010, om de uppfyller kraven i det särskilda system för bedömning av fartygs skick (CAS – Condition Assessment Scheme) som antogs genom resolution MEPC 94 (46).

Det redan tidigare införda kravet på att tankfartyg i kategori 1 efter 25 år skall vara utrustade med vingtankar eller dubbel botten med skyddande placering av utrymmen som inte används för transport av last eller endast transporterar hydrostatiskt balanserad last behålls.

Flaggstaterna har dock möjlighet att under vissa förhållanden tillåta fortsatt drift av oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3 efter den tidpunkt då

de enligt huvudregeln skulle ha varit utfasade. Andra stater som anslutit sig till MARPOL ges dock rätt att vägra sådant oljetankfartyg tillträde till sina hamnar och terminaler. EG-staterna har förklarat sig ha för avsikt att använda sig av denna rättighet.

Förordningen om dubbelskrov

Genom förordningen om dubbelskrov införlivas i gemenskapsrätten de nya bestämmelser om utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som har beslutats inom IMO. Syftet med förordningen är att påskynda införandet av kraven på dubbelskrov eller på likvärdig konstruktion enligt MARPOL på oljetankfartyg med enkelskrov. Förordningen skall tillämpas på oljetankfartyg med minst 5 000 ton dödvikt som dels anlöper hamnar eller terminaler till havs som omfattas av en medlemsstats behörighet, oavsett vilken flagg fartyget för, och dels på oljetankfartyg med minst 5 000 ton dödvikt som för en medlemsstats flagg.

Bestämmelsen i artikel 4.1 i förordningen om utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov överensstämmer med den ovan beskrivna påskyndade tidsplan för utfasning av enkelskrovade oljetankfartyg som antagits inom IMO genom resolution MEPC 95 (46).

Kravet i MARPOL på vissa oljetankfartyg i kategori 1 att antingen vara utrustade med vingtankar eller dubbelt bottenutrymme eller ha hydrostatiskt balanserad last, återfinns också i artikel 4.2 i förordningen.

Enligt artiklarna 5 och 6 skall fartyg i kategori 1 och 2 dessutom uppfylla villkoren enligt bedömningssystemet CAS om de skall få fortsätta att vara i drift efter år 2005 respektive 2010, även om de inte vid den tidpunkten skulle ha varit utfasade enligt huvudregeln.

Enligt punkt 5 till den ändrade regeln 13 G i bilaga I till MARPOL ges parterna till konventionen möjlighet att under vissa förutsättningar tillåta fortsatt drift av vissa oljetankfartyg efter tidpunkten då de skulle ha varit utfasade. Enligt punkt 8 i samma regel tillåts andra parter till MARPOL att vägra fartyg som utnyttjat denna undantagsmöjlighet tillträde till sina hamnar. Enligt artikel 7 i förordningen om dubbelskrov skall fortsatt drift i enlighet med undantagsregeln i ovannämnda punkt 5 för ett fartyg som för en medlemsstats flagg eller tillträde till hamnar och terminaler till havs för andra oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3 inte längre tillåtas efter år 2015. Detta gäller oberoende om fartyget av flaggstaten har tillåtits att fortsätta segla med stöd av undantagsbestämmelsen i punkt 5. Medlemsstaterna skall alltså efter den tidpunkten inte själva kunna tillämpa undantagsregeln i punkt 5 och heller inte släppa in fartyg från tredje land som har utnyttjat regeln. Detta förfarande är i enlighet med punkt 8 i regel 13 G i bilaga till MARPOL.

Regeringens förslag: Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn med stöd av förordningen om dubbelskrov skall Sjöfartsverket även få förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svea Hovrätt* tillstyrker de föreslagna ändringarna. *Sjöfartsverket* ifrågasätter om den föreslagna ändringen av 7 kap. 6 a § tredje stycket andra meningen VlfL är riktig i förhållande till förordningen och anser att nämnda lagrum bör utgå. Enligt verket synes det nämnda lagrummet förutsätta att verket med stöd av förordningen skall besluta om förbud för en hamn att ta emot ett fartyg. Antingen uppfattar man enligt verket artikel 4 i förordningen så att förbudet enbart är riktat mot fartyget och inte hamnen eller att – eftersom fartyget inte får anlöpa hamn – hamnen inte heller får ta emot det. Enligt verket gäller förbud mot hamninlöp redan enligt förordningen, detta förbud är utformat så att det är riktat mot fartyget. Verket påtalar vidare att det förbud som förordningen föreskriver gäller direkt utan några beslut från myndighetens sida. *Sveriges Redareförening* instämmer i promemorians motivering och har inget att anföra i fråga om förbud för hamnar att ta emot oljetankfartyg som skall ha fasats ut.

Skälen för regeringens förslag: Enligt förordningen om dubbelskrov skall vissa fartyg med enkelskrov förbjudas att anlöpa en hamn inom gemenskapen.

Förordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Det åligger således såväl enskilda som medlemsstaterna att följa förordningens bestämmelser. Att en EG-förordning är direkt tillämplig innebär att den inte får transformeras till nationell författningstext utan skall tillämpas direkt som den är. Detta utesluter emellertid inte att nationella rättstillämpande myndigheter – med stöd av förordningen – kan behöva fatta administrativa beslut i det enskilda fallet för att säkerställa att förordningens bestämmelser efterlevs. Bland annat torde det inte vara möjligt att påföra straff enbart med hänvisning till att förordningens bestämmelser inte har följts eftersom det framstår som oklart vem förordningen direkt är riktad till. Vidare är vissa fartyg undantagna från förordningens tillämplighet (artikel 2), och det finns även möjlighet för medlemsstaterna att under vissa omständigheter göra undantag från förordningens krav (artikel 5.2). Huruvida ett fartyg inte får anlöpa en hamn eller skall omfattas av dessa undantag bör i första hand prövas i ett administrativt förfarande. Det finns således flera skäl för synsättet att Sjöfartsverket med stöd av förordningen kan behöva fatta beslut bl.a. om att förbjuda fartyg att anlöpa svensk hamn.

Såsom regeringen har anfört i avsnitt 5.2.2.4 kan ett anlöpsförbud upprätthållas på ett enklare och effektivare sätt om Sjöfartsverket kan förbjuda hamnen att ta emot sådana fartyg som har bannlysts från gemenskapens hamnar. Regeringen föreslår därför att motsvarande bestämmelse införs i 7 kap. 6 a § VlfL för sådana fartyg som belagts med anlöpsförbud med stöd av förordningen om dubbelskrov. Även om det – såsom *Lagrådet* har påpekat – inte är nödvändigt att uttryckligen nämna

dubbelskrovsförordningen i lagtexten, anser regeringen att det ändå blir tydligare att göra så eftersom de materiella bestämmelser med stöd av vilka Sjöfartsverket fattar besluten om anlöpsförbud finns i förordningen och inte i svenska föreskrifter. I övrigt hänvisas till de resonemang som förs i avsnitt 5.2.2.4.

5.2.3.3 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: En överträdelse av ett beslut om anlöpsförbud som meddelats med stöd av förordningen om dubbelskrov skall medföra böter eller fängelse i högst ett år.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* anser att en översyn och omskrivning av de föreslagna formuleringarna är nödvändig med hänsyn till att det förbud som förordningen föreskriver för fartyg och hamnar enligt verket gäller direkt utan några beslut från myndigheten. *Sveriges Redareförening* accepterar förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Förordningen om dubbelskrov innehåller inte några bestämmelser om att medlemsstaterna skall införa sanktioner för den som bryter mot förordningen. Att i möjligaste mån förhindra att oljetankfartyg med enkelskrov trafikerar den föroreningskänsliga Östersjön är emellertid angeläget. Det kan därför finnas anledning att straffsanktionera förordningens bestämmelser för att så långt det är möjligt se till att den efterlevs.

Vid en jämförelse med nuvarande fartygssäkerhetslag och VlfL framgår att motsvarande bestämmelser i dessa lagar har straffsanktionerats. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett anlöpsförbud döms till böter eller fängelse ett år. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett beslut att fartyget inte får användas eftersom det inte är underhållet så att det uppfyller föreskrivna konstruktions- och utrustningskrav döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Motsvarande straffsanktion bör införas för den som bryter mot anlöpsförbud enligt förordningen. Regeringen föreslår därför att en sådan bestämmelse införs i 10 kap. 3 § VlfL. Med anledning av vad *Sjöfartsverket* har anfört hänvisas till avsnitt 5.2.3.2 och resonemanget om förordningens direkta tillämplighet.

Dubbelskrovsförordningens förbud i artikel 4 om att ett fartyg inte skall tillåtas att segla under en medlemsstats flagg efter de tidpunkter som anges i förordningen, kan säkerställas och beivras med stöd av fartygsregisterförordningen (1975:927). Enligt denna förordning får skepp inte hållas i drift utan gällande nationalitetshandling. Registermyndigheten (som enligt fartygsregisterförordningen är Sjöfartsverket) kan med stöd av dubbelskrovsförordningen besluta att ett fartyg inte skall få någon eller inte få behålla sin nationalitetshandling. En befälhavare eller redare som utan gällande nationalitetshandling håller fartyget i drift kan dömas till böter med stöd av 7 kap. 7 § fartygsregisterförordningen. Det behövs därför inte några lagändringar för att upprätthålla dubbelskrovsförordningens krav i detta hänseende.

Lagrådet har i sitt yttrande framfört att dubbelskrovsförordningen inte särskilt behöver anges i straffbestämmelsen, eftersom det där redan framgår att den som bryter mot ett förbud som har meddelats enligt 7 kap. 6 a § kan dömas till ansvar. Bemyndigandet i 7 kap. 6 a § tar dock i fråga om EG-förordningar inte sikte på de materiella bestämmelserna eftersom dessa är direkt tillämpliga. Efter att Sjöfartsverket i förordning utpekats som den myndighet som skall meddela de aktuella besluten om anlöpsförbud meddelar verket således besluten direkt med stöd av EG-förordningen. Regeringen anser därför att straffbestämmelsen i vart fall vinner i tydlighet om dubbelskrovsförordningen uttryckligen anges.

Ett fartygs redare eller ägare kan enligt nuvarande bestämmelser i VlfL dömas som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade, såvitt avser vissa brott mot VlfL. Detta gäller bl.a. om ett fartyg inte är underhållet på så sätt att det uppfyller föreskrivna konstruktions- och utrustningskrav. På samma sätt bör redaren och ägaren bära ett ansvar om ett fartyg används trots att det är förbjudet enligt förordningen om dubbelskrov. Regeringen föreslår därför att en sådan bestämmelse införs i 10 kap. 6 § VlfL.

5.2.4.1 Inledning

I december 2001 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, det s.k. bulkdirektivet, *bilaga 7*. Avsikten med direktivet är att förbättra säkerheten för bulkfartyg som anlöper hamnterminaler i gemenskapen för att lasta eller lossa fasta bulkklaster genom att minska riskerna för överbelastning och fysiska skador på fartygets konstruktion i samband med lasthanteringen. Alla bulkfartyg, oavsett flagg, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fast bulklast samt alla terminaler inom medlemsstaternas territorium omfattas av direktivet. Med terminal avses varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa fasta bulkklaster i eller ur bulkfartyg.

I en bilaga till direktivet finns en förteckning över de krav som bulkfartyg måste uppfylla för att de skall lämpa sig för lastning och lossning av fasta bulkklaster. Terminalerna skall säkerställa att de bulkfartyg som angör deras kajer uppfyller dessa lämplighetskrav. Terminalerna skall i sin tur uppfylla de lämplighetskrav för terminaler som finns i den s.k. BLU-koden, en resolution för säker lastning och lossning av bulkfartyg som år 1997 antogs av den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Terminaloperatören, dvs. vanligtvis ägaren av en terminal, skall utse en terminalrepresentant som bl.a. skall ansvara för lastning och lossning, samt upprätthålla ett kvalitetssäkringssystem.

Direktivet anger även de förfaranden som befälhavaren och terminalrepresentanten skall följa före och under lastning och lossning. Dessa förfaranden grundar sig på bestämmelserna i BLU-koden och lägger särskild vikt vid behovet av kommunikation och samarbete mellan fartyget och terminalen. En behörig myndighet skall kunna ingripa om lasthanteringen skapar situationer som kan hota fartygets säkerhet. I direktivet fastslås även att det primära ansvaret för att lastning och lossning sker på ett säkert sätt vilar på befälhavaren. De behöriga myndigheternas möjligheter att ingripa begränsas därför till de fall då befälhavaren och terminalrepresentanten inte kan komma överens om åtgärder för att avhjälpa situationer som kan hota säkerheten och som uppstått till följd av lasthanteringen. Om fartyget har åsamkats strukturella skador som hotar dess säkerhet skall hamnstatens inspektionsmyndighet ingripa för att i nära samråd med flaggstatens administration, eller en erkänd organisation som företräder denna, besluta huruvida det krävs omedelbara reparationer.

Det skall i medlemsstaterna finnas ett system för att övervaka att de förfaranden som direktivet anger följs och bedöma deras säkerhetsförbättrande effekter. Inom detta system skall slumpmässiga inspektioner av terminalernas lastnings- och lossningsprocedurer göras.

Bulkdirektivet skall vara genomfört i medlemsstaterna före den 5 augusti 2003 och dess bestämmelser skall tillämpas från och med den 1 mars 2004.

Regeringens förslag: Det införs en ny lag för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG av den 4 december 2001 om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (bulkdirektivet).

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* anser att det är en fördel att direktivet införlivas genom en egen lag. *Sveriges Redareförening* har inget att erinra mot att direktivet införlivas genom en ny egen lag.

Skälen för regeringens förslag: Vissa grundläggande bestämmelser om fartygs lastning finns i 3 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49). De bestämmelser som nu behövs för att genomföra bulkdirektivet är emellertid specifika för bulkfartyg och innebär även att nya funktioner införs i de svenska hamnar som omfattas av direktivet. I dessa skall det t.ex. finnas terminalrepresentanter med specifikt angivna uppgifter. Att införa dessa bestämmelser i fartygssäkerhetslagen skulle medföra en onödigt betungande särreglering i den i övrigt mer generellt tillämpliga lagen. Därtill kommer att fartygssäkerhetslagen är inriktad på förhållandena på fartygen, medan bulkdirektivet i hög utsträckning även tar sikte på förhållandena i de hamnar bulkfartyg anlöper. En särskild lag bör därför tillskapas för genomförandet av bulkdirektivet.

Den nya lagen blir att betrakta som speciallag i förhållande till fartygssäkerhetslagen. I den mån den nya lagen är tillämplig skall alltså denna tillämpas i stället för fartygssäkerhetslagen.

5.2.4.3 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen skall tillämpas på alla bulkfartyg som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fast bulklast, utom då lastningen eller lossningen sker enbart med bulkfartygets egen utrustning. Lagen skall vidare tillämpas på alla terminaler som anlöps av bulkfartyg som lastar eller lossar fast bulklast, såvida anlöpen inte sker endast i undantagsfall.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Hamnar* efterfrågar en precisering av de undantagsfall då lagen inte skall tillämpas.

Skälen för regeringens förslag: Det föreslagna tillämpningsområdet överensstämmer med direktivets. I promemorian har det föreslagits att det av lagens 1 § skall framgå bl.a. att lagen inte skall tillämpas på terminaler som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av fasta bulklast. *Sveriges Hamnar* har föreslagit att det skall preciseras vad som utgör "undantagsfall", t.ex. genom att det totala antalet anlöp, eller antalet anlöp av samma fartyg, till terminalen kvantifieras. Detta för att terminaloperatören skall veta om det är fråga om ett undantagsfall, och därmed om lagen är tillämplig eller inte. Att ange något bestämt antal anlöp förefaller inte vara lämpligt. Enligt regeringens uppfattning är

det dock inte fråga om ett undantagsfall om det går att förutse att lastning eller lossning av fasta bulklaster kommer att ske vid terminalen med viss regelbundenhet, och det är fråga om mer än några enstaka tillfällen per år.

Att observera är att spannmål inte omfattas av definitionen av fast bulklast, vilket innebär att fartyg som är avsedda att frakta spannmål inte träffas av direktivet eftersom sådana fartyg inte omfattas av definitionen av bulkfartyg.

5.2.4.4 Definitioner

Regeringens förslag: I den nya lagen om lastning och lossning av bulkfartyg införs definitioner av vissa centrala begrepp. Dessutom anges att vad som sägs om redare även skall gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

Promemorians förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* och *Sveriges Fartygsbefälsförening* anser att någon definition av begreppet ”befälhavare” inte bör införas, eftersom någon sådan definition inte finns tidigare i svensk lagstiftning och den föreslagna definitionen endast skulle kunna användas i den nu aktuella lagen. *Sveriges Redareförening* påtalar bl.a. att vissa av direktivets definitioner inte återfinns i förslaget. Föreningen ifrågasätter vidare om bestämmelsen i föreslagna 3 § bör vara med eftersom vad som där sägs inte återfinns i direktivet. *Sveriges Redareförening* och *Svenska Transportarbetareförbundet* menar att ”terminal” i Sverige motsvaras av vad vi i Sverige kallar ”anläggning”

Skälen för regeringens förslag: För att säkerställa att lagen får den tillämpning som är avsedd bör vissa centrala begrepp definieras. De definitioner som förslås i lagtexten överensstämmer i sak med dem som finns i bulkdirektivet. Som *Sveriges Redareförening* har påpekat har några av direktivets definitioner utelämnats. Det gäller sådana begrepp som i övrigt inte återfinns i den föreslagna lagtexten (2 §), och där det således inte finns behov av någon definition. Lämpligen bör dock en omformulering ske av den bestämmelse som reglerar förfarandet vid en uppstådd skada på fartyget eller dess utrustning, dvs. förslagets 13 §. Begreppen ”flaggstatens administration” och ”erkänd organisation” bör användas där, och följaktligen bör då även definitioner av de begreppen tas in bland övriga definitioner i 2 §.

Regeringen delar *Sjöfartsverkets* och *Sveriges Fartygsbefälsförenings* uppfattning att någon definition av ”befälhavare” inte bör införas i lagen. Vad direktivets definition innebär i sak, dvs. att även ett annat befäl som befälhavaren har utsett att ansvara för lastning eller lossning är att betrakta som befälhavare, kan likväl åstadkommas genom ett tillägg av ett andra stycke i 3 §.

När det gäller begreppet ”terminal” har det framförts att begreppet är synonymt med vad vi i Sverige betraktar som en hamnanläggning för bulkvaror. Terminalbegreppet har i sin tur lett till begreppen ”terminalrepresentant” och ”terminaloperatör”. Det senare motsvaras

enligt Svenska Transportarbetareförbundet i Sverige av "stuveriföretag" eller "varuägare". Regeringen håller med om att lagtexten i möjligaste mån skall utgå från svenska förhållanden och utnyttja befintlig begreppsbildning. I det här fallet är det ändå att föredra att använda de begrepp som finns i direktivet, med de definitioner som finns där. I synnerhet gäller det "terminaloperatören", där det kan tänkas att ett stuveriföretag (eller en varuägare) inte alltid är den som ägaren av anläggningen har överlämnat ansvaret för lastningen och lossningen till. I vart fall kan det tänkas att förhållandena ändras i det avseendet i framtiden, vilket då skulle medföra problem vid tillämpningen av lagen. "Terminaloperatör" förefaller därför lämpligast att använda i lagen, och eftersom de nämnda begreppen hänger samman, bör dessa användas i lagen.

I annan lagstiftning på sjöfartsområdet jämföras den som har befattning med fartyget respektive den som utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift med fartygets redare (jfr 20 kap. 13 § sjölagen (1994:1009), 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) respektive 1 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg). En motsvarande bestämmelse bör införas i bulklagen.

5.2.4.5 Tillsyn

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer skall utöva tillsyn över att bestämmelserna i bulklagen och bestämmelser som har meddelats med stöd av den lagen efterlevs. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om tillsynen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Några särskilda synpunkter har inte framförts.

Skälen för regeringens förslag: För att kontrollera att de bestämmelser som genomför bulkdirektivet efterlevs bör en myndighet utses att utöva tillsyn över detta. Utöver denna generella kontroll anger direktivet vissa särskilda uppgifter som lämpligen bör utföras av en tillsynsmyndighet. Det anges t.ex. i artikel 11.1 att medlemsstaterna regelbundet skall kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artiklarna 5.1, 7.2, 8 och 5.4. Dessa artiklar tar sikte på att terminalerna skall uppfylla kraven i direktivets bilaga II, att terminalrepresentanten fullgör sina skyldigheter, att det förfarande som direktivet föreskriver för lastning och lossning tillämpas samt att terminalerna uppfyller föreskrivna krav i fråga om kvalitetssäkringssystem. Kontrollförfarandet skall inbegripa oaviserade inspektioner.

Terminalrepresentanten skall enligt artikel 7.2. c till såväl befälhavaren som till "hamnstatskontrollmyndigheten" anmäla säkerhetsrisker ombord. Enligt artikel 9 skall "den behöriga myndigheten" ingripa om myndigheten har fått information om att befälhavaren och terminalrepresentanten är oeniga om förfarandet vid lastning eller lossning av ett bulkfartyg, om ett ingripande krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön. Denna myndighet skall vidare stoppa lastningen eller lossningen om det finns tydliga

indikationer på att fartygets eller besättningens säkerhet skulle vara äventyrad. Det åligger slutligen "hamnstatskontrollmyndigheten" enligt artikel 10 att avgöra om ett fartyg som skadats behöver repareras innan det kan tillåtas att avgå från hamnen. "Hamnstatskontrollmyndigheten" är enligt direktivets definition den myndighet som är bemyndigad att tillämpa inspektionsbestämmelserna i det s.k. hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG). "Behörig myndighet" är enligt direktivet en nationell, regional eller lokal myndighet som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att tillämpa och verkställa kraven i detta direktiv.

För att utföra de uppgifter som nämnts ovan och som enligt direktivet åligger "hamnstatskontrollmyndigheten" eller "den behöriga myndigheten" bör en tillsynsmyndighet utses. Det föreslås därför att det i 5 § bulklagen införs en bestämmelse om att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn. Sjöfartsverket är i Sverige "hamnstatskontrollmyndighet" och utövar tillsyn över fartyg enligt såväl fartygssäkerhetslagen (1988:49 och den nya) som lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Verket utövar även tillsyn över hamnar i vissa avseenden såvitt avser mottagning av avfall från fartyg (3 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg). Hos Sjöfartsverket finns således en gedigen kunskap om fartyg och deras förhållanden i olika avseenden, och verket har även en väl etablerad kontakt med hamnarna. Regeringen har därför för avsikt att i förordning bemyndiga Sjöfartsverket att utöva den nu aktuella tillsynen, och även att meddela föreskrifter om denna.

5.2.4.6 Bulkfartygens respektive terminalernas lämplighet

Regeringens förslag: Bulkfartyg och terminaler skall uppfylla de krav som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Transportindustriförbund* anser att myndigheten skall åläggas att samråda med andra medlemsstaters tillsynsmyndigheter i fråga om utformning och tillämpning av regelverket.

Skälen för regeringens förslag: Ett bulkfartyg i bulkdirektivets mening är detsamma som enligt definitionen i regel IX/1.6 i 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens. I direktivets artikel 3 anges närmare vad denna definition innebär, och denna föreslås också tas in i den nya bulklagens 2 §. Av artikel 4 i bulkdirektivet följer att bulkfartyg för att ur operativ synvinkel anses lämpliga för lastning eller lossning av fasta bulkklaster skall uppfylla de bestämmelser som finns i direktivets bilaga I. Dessa bestämmelser handlar bl.a. om lastrum, lastluckor, indikeringslampor, maskineri och däcksutrustning. De är således av teknisk karaktär och bör lämpligen regleras genom myndighetsföreskrifter. I lagen bör därför regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela dessa föreskrifter, och regeringen bör därefter i förordning lägga denna uppgift på Sjöfartsverket. Med tanke på att direktivet bl.a.

syftar till att åstadkomma en säkrare arbetsmiljö för de sjömän och andra som arbetar med lastning och lossning bör föreskrifterna meddelas efter samråd med Arbetsmiljöverket. Med anledning av vad *Sveriges Transportindustriförbund* har påtalat finns anledning att erinra om att det ligger inom myndighetens ansvar att fullgöra den samrådsskyldighet som generellt gäller vid föreskriftsarbete, och även därutöver samråda med andra i den mån det kan bidra till en mer ändamålsenlig och likformig reglering.

En terminal är enligt direktivets definition varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk i eller ur bulkfartyg. Av bulkdirektivets artikel 5 kan utläsas att terminaler skall uppfylla bestämmelserna i direktivets bilaga II. Därav följer att terminalen endast skall godta sådana bulkfartyg som på ett säkert sätt kan angöra kajen, att terminalens lastnings- och lossningsutrustning skall vara korrekt certifierad och hållas i gott skick, att terminalpersonalen skall ges viss angiven utbildning m.m. Även dessa bestämmelser är av den karaktären att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela föreskrifter på området, och regeringen avser därefter att i förordning bemyndiga Sjöfartsverket att göra detta efter samråd med Arbetsmiljöverket.

5.2.4.7 Terminaloperatörens ansvar

Regeringens förslag: Terminaloperatören skall kontrollera att bulkfartyg och terminaler uppfyller gällande krav, samt ansvara för att en eller flera terminalrepresentanter utses, att informationsbroschyrer utarbetas och tillhandahålls enligt gällande bestämmelser, samt att ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och upprätthålls i terminalen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om informationsbroschyrer och kvalitetssäkringssystem.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Hamnar* och *Svenskt Näringsliv* framhåller att terminaloperatören inte skall åläggas att kontrollera fartygen i större utsträckning än det finns anledning till för att den direkta hanteringen vid lastning och lossning skall ske säkert. *Sveriges Hamnar* påtalar även att direktivets bilaga 1 innehåller vissa moment som terminaloperatören inte behärskar. *Sjöfartsverket* framför att det i bemyndigandet i 4 § bulklagen klart bör anges att det ”temporära tillstånd” som föreskrivs i artikel 6 i bulkdirektivet omfattas, om detta är avsikten. Såväl *Sveriges Hamnar* som *Svenskt Näringsliv* anser att kvalitetssäkringssystemet hos terminaloperatören bör kunna godkännas av svensk tillsynsmyndighet. *Svenskt Näringsliv* anser också att det vore lämpligt att uppföljning sker av innehållet i informationsbroschyerna så att detta regelbundet uppdateras. Enligt *Sveriges Redareförening* är det oklart när man läser 4 § första stycket 3 och 6 § 4 vem som skall ha ansvaret för att informationsbroschyrer utarbetas.

Skälen för regeringens förslag: En terminaloperatör definieras i bulkdirektivets artikel 3 som ägaren av en terminal men kan även vara

någon som ägaren har överlämnat ansvaret för lastningen eller lossningen av ett enskilt fartyg till. Enligt artikel 4 i bulkdirektivet skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som krävs för att terminaloperatörerna förvissas sig om bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel för lastning och lossning genom att kontrollera att de uppfyller bestämmelserna i direktivets bilaga 1. Som tidigare nämnts handlar dessa bestämmelser bl.a. om lastrum, lastluckor, indikeringslampor, maskineri och däcksutrustning. I den mån terminaloperatören inte har den kunskap som krävs för att själv kontrollera att de olika kraven är uppfyllda, måste det vara möjligt att på annat sätt förvissa sig om detta, t.ex. genom att anlita någon som har nödvändiga kunskaper eller genom ett intygande av befälhavaren. Vilket förfarande som bör tillämpas i det enskilda fallet måste terminaloperatören bedöma. Avgörande för om kontrollen skall anses tillräcklig är om terminaloperatören är förvissad om att kraven är uppfyllda.

Andra skyldigheter som terminaloperatören har framgår av direktivets artikel 5. Där anges att terminaloperatören beträffande de terminaler som de har ansvar för skall säkerställa att terminalerna uppfyller vissa angivna bestämmelser, att en eller flera terminalrepresentanter utses, att informationsbroschyrer utarbetas samt att ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och uppehålls.

Det föreslås att det i 6 § i den nya bulklagen anges vilka skyldigheter terminaloperatören har i de avseenden som angetts ovan. Därav framgår således klart terminaloperatörens ansvar för bl.a. informationsbroschyrer och kvalitetssäkringssystem.

De informationsbroschyrer som skall tas fram skall enligt artikel 5.3 innehålla bl.a. vissa upplysningar om terminalen, och broschyrerna skall tillhandahållas befälhavare. Artikel 5.4 anger att ett sådant kvalitetssäkringssystem som skall finnas i terminalerna skall certifieras enligt standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard som ställer minst samma krav som denna, och kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-standard 10011:1991 eller en likvärdig standard. Certifiering sker efter kontroll av att nödvändig dokumentation om organisation, verksamhet, rutiner m.m. finns och efterlevs. Direktivet medger en övergångsperiod i fråga om kvalitetssäkringssystemet, vilket innebär att nödvändiga system skall vara inrättade senast i början av februari 2005, och att certifiering skall ha erhållits senast ett år därefter. Sjöfartsverket bör – med stöd av bemyndigande i lag – i förordning bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om både informationsbroschyrerna och kvalitetssäkringssystemet.

Med anledning av vad *Sjöfartsverket* har framfört angående artikel 6 i bulkdirektivet kan sägas följande. Det föreslagna bemyndigandet i 4 § bulklagen innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i de angelägenheter som där räknas upp, bl.a. i fråga om vilka krav som en terminal skall uppfylla och om kvalitetssäkringssystem. Enligt regeringens uppfattning innehåller bemyndigandet, utan att detta uttryckligen anges, möjlighet att meddela undantag från de bestämmelser som meddelas med stöd av bemyndigandet.

Regeringens förslag: Befälhavaren skall ansvara för att lastning och lossning sker på ett säkert sätt och att föreskriven informationsskyldighet gentemot terminalen fullgörs. Han eller hon skall vidare kontrollera att nödvändig lastinformation, och vid behov även en bulkdensitetsrapport, har erhållits samt fullgöra de övriga skyldigheter som har ålagts honom eller henne enligt lagen eller enligt bestämmelser som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om befälhavares skyldigheter i samband med lasthantering.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Redareförening* anser att det är för oprecist att i lagen ange att befälhavaren skall kontrollera att ”nödvändig lastinformation” har erhållits.

Skälen för regeringens förslag: En befälhavare i direktivets mening är den person som för befäl på ett bulkfartyg, men det kan också, enligt definitionen i artikel 3.10 i bulkdirektivet, vara ett annat fartygsbefäl som befälhavaren har utsett att ansvara för lastning och lossning. Befälhavarens skyldigheter regleras främst i artikel 7.1. Där framgår att befälhavaren skall ansvara för att det bulkfartyg han för befäl på lastas och lossas på ett säkert sätt, att i god tid före fartygets beräknade ankomst ge terminalen viss angiven information, att innan lastning sker säkerställa att han fått den lastinformation som krävs enligt regel VI/2.2 i 1974 års SOLAS-konvention och om så erfordras även en bulkdensitetsdeklaration, samt att innan lasthanteringen påbörjas och under lastning eller lossning fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga IV. I denna bilaga anges närmare olika faktorer som befälhavaren skall säkerställa för att lastningen eller lossningen skall ske på ett så säkert sätt som möjligt. Av artikel 8 följer att befälhavaren tillsammans med terminalrepresentanten även skall utarbeta en lastnings- eller lossningsplan.

De huvudsakliga skyldigheter som befälhavaren har enligt direktivet bör regleras i lag. Regeringen föreslår att en bestämmelse om befälhavarens ansvar tas in i 7 §. Därutöver bör regeringen eller den myndighet som regeringen därefter bestämmer (Sjöfartsverket) bemyndigas att i föreskrifter närmare precisera befälhavarens skyldigheter (4 § andra stycket 2). Det ankommer således på regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att ange vad som förstås med t.ex. ”nödvändig information”.

Regeringens förslag: Terminalrepresentanten skall till befälhavaren och tillsynsmyndigheten anmäla sådana brister och omständigheter som utgör säkerhetsrisker vid lastning och lossning, och till befälhavaren även anmäla om fartyget eller dess utrustning skadas i samband med lastning eller lossning. Terminalrepresentanten skall även fullgöra de övriga skyldigheter som har ålagts honom eller henne enligt lagen eller enligt bestämmelser som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om terminalrepresentantens skyldigheter.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: Några särskilda synpunkter har inte framförts.

Skälen för regeringens förslag: En terminalrepresentant är en person som enligt bulkdirektivet har det övergripande ansvaret för och rätten att kontrollera förberedelsen, utförandet och avslutandet av lastning eller lossning av ett enskilt bulkfartyg (artikel 3.9). Terminalrepresentanten utses av terminaloperatören. Av artikel 7.2 i bulkdirektivet framgår terminalrepresentantens ansvar, som innebär följande. När terminalen tar emot fartygets första anmälan om beräknad ankomsttid skall terminalrepresentanten lämna befälhavaren de upplysningar som anges i bilaga V. Denna bilaga innehåller en uppräknning av information som skall lämnas, såsom beskrivning av lastnings- eller lossningsutrustningen, uppgifter om kajplatsen, minsta vattendjup längs kajen och i inseglingsleder m.m. Terminalrepresentanten skall vidare försäkra sig om att befälhavaren så tidigt som möjligt har blivit underrättad om innehållet i lastdeklarationsformuläret, utan dröjsmål till befälhavaren och hamnstatskontrollmyndigheten anmäla uppenbara brister som han observerat ombord och som kan äventyra säkerheten, samt även fullgöra vissa andra förpliktelser som anges i bilaga VI. Där anges tämligen detaljerat vilka skyldigheter som åligger terminalrepresentanten före och under lastning eller lossning.

Liksom när det gäller befälhavare bör de mest centrala av terminalrepresentantens skyldigheter föreskrivas i lag, medan andra skyldigheter som förutsätter en mer detaljerad reglering bör föreskrivas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (Sjöfartsverket). Regeringen föreslår att en bestämmelse om terminalrepresentantens ansvar förs in i lagens 8 §, och att det i 4 § andra stycket 3 anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter i detta avseende.

Regeringens förslag: Befälhavaren och terminalrepresentanten skall utarbeta en lastnings- eller lossningsplan. Tillsynsmyndigheten skall stoppa lastningen eller lossningen om denna medför säkerhetsrisker för fartyget eller besättningen, samt ingripa om befälhavaren och terminalrepresentanten inte är överens om hur lastningen eller lossningen skall ske och ett ingripande krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om lastnings- och lossningsplaner samt om förfarandet inför och i samband med lastning och lossning av bulkfartyg.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Redareförening* anser att den föreslagna 9 § inte reglerar det som är uttryckt i direktivet, och att det är en väsentlig skillnad mellan ordet "utarbeta" som används i paragrafen och formuleringen "komma överens om" som används i direktivet.

Skälen för regeringens förslag: Förfarandet i samband med lastning och lossning av bulkfartyg regleras i artikel 8 i bulkdirektivet. Där framgår att befälhavaren och terminalrepresentanten innan fast bulklast lastas eller lossas skall komma överens om en lastnings- eller lossningsplan som skall utarbetas på visst angivet sätt. Regeringen föreslår att detta regleras i lagens 9 §. Vidare föreslås i 4 § andra stycket 5 ett bemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om dessa lastnings- och lossningsplaner. Dessa föreskrifter får då ange t.ex. i vilken form planerna skall utarbetas.

Innan lastningen eller lossningen påbörjas skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten. I direktivet anges vidare att en fungerande kommunikation skall upprättas och vidmakthållas, så att parterna kan hålla varandra informerade om lastnings- eller lossningsproceduren och säkerställa att proceduren omedelbart kan stoppas om befälhavaren eller terminalrepresentanten beordrar detta. Efter avslutad lastning eller lossning skall befälhavaren och terminalrepresentanten skriftligen bekräfta att den överenskomna planen har följts. När det gäller lossning skall bekräftelsen även inbegripa ett protokoll som anger att lastrummen har tömts och rengjorts. Där skall även anges eventuella skador som fartyget åsamkats och reparationer som utförts.

Även tillsynsmyndigheten har enligt artikel 9 en funktion att fylla i det enskilda lastnings- eller lossningsförfarandet. Om myndigheten får information om att befälhavaren och terminalrepresentanten inte är överens i fråga om hur förfarandet skall gå till, skall myndigheten ingripa om så krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön. Vidare skall tillsynsmyndigheten hindra eller stoppa lastningen eller lossningen om det finns tydliga indikationer på att fartygets eller besättningens säkerhet skulle vara äventyrad.

Regeringen föreslår att tillsynsmyndighetens skyldighet att i vissa fall stoppa arbetet eller ingripa på annat sätt, regleras i 10 § bulklagen. I övrigt föreslås att de mer detaljerade bestämmelserna om förfarandet i samband med lastning och lossning av bulkfartyg meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett sådant bemyndigande föreslås i 4 § andra stycket 4.

5.2.4.11 Skador i samband med lastning eller lossning

Regeringens förslag: En skada som uppstår i samband med lastning eller lossning skall repareras om det är nödvändigt för att upprätthålla fartygets eller besättningens säkerhet. Om fartyget eller dess utrustning har skadats och skadan innebär en icke obetydlig försämring av fartygets sjövärdighet, skall terminalrepresentanten informera tillsynsmyndigheten och flaggstatens administration om skadan. Tillsynsmyndigheten skall därefter, med beaktande av eventuella synpunkter från befälhavaren och flaggstatens administration, avgöra om reparation krävs innan fartyget får avgå.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Redareförening* anser att formuleringen i föreslagna 13 § lämnar allt för stort utrymme för terminalrepresentantens godtyckliga bedömningar. Föreningen anser vidare att terminalrepresentanten bör kunna delegera sina uppgifter i detta avseende till en erkänd organisation.

Skälen för regeringens förslag: I bulkdirektivets artikel 10 finns bestämmelser om vad som gäller när skador uppstår i samband med lastning eller lossning. Terminalrepresentanten skall rapportera eventuella skador som uppstår på fartygets konstruktion eller utrustning till befälhavaren, och om så anses nödvändigt skall skadorna repareras.

Om en uppstådd skada är sådan att den kan försvaga fartygskonstruktionens hållfasthet, minska skrovets vattentäta integritet eller försämra tillförlitligheten hos fartygets väsentliga tekniska system, skall flaggstatens administration, eller en organisation som denna erkänner och företräds av, och tillsynsmyndigheten informeras. Enligt direktivet är terminalrepresentanten och/eller befälhavaren ansvarig för att denna information sker. För att undvika otydligheter i ansvaret bör detta i den svenska regleringen läggas på en person, och då lämpligen på terminalrepresentanten som i de flesta fall har bättre upparbetade administrativa kanaler till tillsynsmyndigheten än befälhavaren har. Ingenting hindrar att terminalrepresentanten, som inte alltid har den nödvändiga tekniska kunskap som krävs, anlitar experter eller rådfrågar befälhavaren eller annan för att på så sätt skaffa det underlag som krävs för att kunna göra en bedömning. Eftersom terminalrepresentantens ansvar inskränker sig till att informera bl.a. tillsynsmyndigheten om en skada, är det i tveksamma fall, dvs. i fall där det är oklart om skadan innebär en icke obetydlig försämring av sjövärdigheten, givetvis bättre att informera än att låta bli.

Tillsynsmyndigheten skall därefter, med beaktande av eventuella synpunkter från flaggstaten och befälhavaren, besluta om en skada

behöver repareras omedelbart eller om reparation kan anstå till ett senare tillfälle. Som framgår av nästa avsnitt skall tillsynsmyndigheten, om omedelbar reparation anses nödvändig, förbjuda fartyget att lämna hamnen till dess att reparationen har utförts.

Enligt artikel 10.3 får myndigheten anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att omedelbart utföra reparationen eller om detta kan göras senare. Något bemyndigande i detta avseende är enligt regeringens uppfattning inte nödvändigt.

Regeringen föreslår att förfarandet vid skador i samband med lastning och lossning regleras i 12 och 13 §§ bulklagen.

5.2.4.12 Förbud för fartyg att lämna hamnen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten skall förbjuda fartyg att lämna hamnen om en omedelbar reparation är nödvändig för att upprätthålla fartygets eller besättningens säkerhet. Ett sådant beslut får förenas med vite, och riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare. Ett beslut om avgångsförbud skall gälla till dess att reparation har utförts och vederbörligen godkänts, samt betalning har skett för kostnader för tillsynsförrättningen. Om en åtgärd inte vidtas inom förelagd tid eller den som beslutet riktar sig till inte kan nås för underrättelse, eller om åtgärden ändå inte kan förväntas bli vidtagen, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare.

Ett beslut om avgångsförbud skall gälla omedelbart och genast anmälas till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörd hamn.

Beslutet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätt.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens, men regeringen föreslår dessutom en bestämmelse om att ett beslut om avgångsförbud skall gälla omedelbart.

Remissinstanserna: *Justitieombudsmannen* påpekar att förslaget inte innehåller någon reglering om verkställbarheten av beslut om avgångsförbud.

Skälen för regeringens förslag: För att förhindra att ett fartyg som tillsynsmyndigheten anser vara i behov av omedelbar reparation lämnar hamnen, bör tillsynsmyndigheten ges möjlighet att i en sådan situation förbjuda ett fartyg att avgå. Ett sådant beslut bör kunna förenas med vite. Liksom vad som gäller för motsvarande beslut enligt t.ex. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, bör beslutet – efter vad som är lämpligast i det enskilda fallet – kunna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare, samt innehålla uppgift om vilka åtgärder som måste vidtas och den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna. Reparationen skall utföras på ett sådant sätt att befälhavaren och tillsynsmyndigheten kan godkänna skadan innan fartyget lämnar hamnen. Detta framgår av artikel 10.2 i bulkdirektivet. Tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att i vissa fall låta verkställa

åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare, t.ex. om åtgärden inte vidtas inom förelagd tid.

Ett beslut om avgångsförbud bör, liksom motsvarande beslut enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och fartygssäkerhetslagen (1988:49), gälla med omedelbar verkan. Beslutet skall även anmälas till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörd hamn. Vidare bör beslutet kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätt.

Regeringen föreslår att regleringen angående avgångsförbud förs in i 13 § andra stycket och 14–18 §§ bulklagen.

5.2.4.13 Påföljder vid brott mot lagens bestämmelser

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör de skyldigheter som han eller hon har ålagts enligt lagen om lastning och lossning av bulkfartyg döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud för ett fartyg att avgå från hamn döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Promemorians förslag: Promemorians förslag innebar att påföljden för samtliga brott mot lagen skulle vara böter eller fängelse i högst ett år.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte framfört några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 16 i bulkdirektivet skall medlemsstaterna fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. I den svenska lagen bör därför straffbestämmelser införas, med innebörd att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen döms till böter eller fängelse i högst sex månader, och att den som på samma sätt bryter mot ett meddelat beslut om avgångsförbud döms till böter eller fängelse i högst ett år. När det gäller den första kategorin av brott anser regeringen att den straffskala som nu föreslås bättre än promemorians förslag överensstämmer med de straffskalor som finns i andra lagar vid motsvarande brott. De personer som dessa bestämmelser närmast tar sikte på är terminaloperatörer, befälhavare och terminalrepresentanter. När det gäller avgångsförbudet kan det även bli aktuellt att åtala en redare eller fartygsägare om han eller hon har underlåtit att göra vad som skäligen kunnat krävas för att förhindra att fartyget lämnade hamnen. Det bör dock inte komma i fråga att utdöma både straff och vite för samma gärning. I lagen bör därför införas en bestämmelse med den innebörden att om någon bryter mot ett avgångsförbud som har förenats med vite, skall han inte dömas till ansvar. Det föreslås att påföljdsbestämmelserna införs i 19–22 §§ bulklagen.

5.2.5.1 Inledning

Rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (arbetstidsdirektivet) innehåller föreskrifter om bl.a. arbetstiden för arbetstagare, se *bilaga 9*. Enligt direktivet skall varje arbetstagare inom gemenskapen ha rätt till en viloperiod varje vecka samt en årlig, betald semester. Direktivet skall tillämpas inom alla arbetsområden, såväl offentliga som privata, i den betydelse som avses i artikel 2 i rådets direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, med undantag för luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske liksom annat arbete till sjöss samt det arbete som utförs av läkare under utbildning.

Den 22 juni 2000 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet (ändringsdirektivet), *bilaga 8*. Genom ändringsdirektivet blir ett antal artiklar i arbetstidsdirektivet tillämpliga på bl.a. arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg. Regeringen lägger i detta avsnitt fram förslag på hur dessa artiklar skall genomföras.

Det skall noteras att fiskebranschen har en speciell struktur där fiskarna delar på vinsten genom ett andelssystem. Fiskarna betraktar sig därför i regel som egna företagare. Endast i den mån fiskarna är arbetstagare träffas de av direktivets tillämpning. Huruvida en fiskare är arbetstagare eller inte måste avgöras utifrån en tolkning av begreppet "arbetstagare". På samma sätt avgörs tillämpningsområdet för exempelvis lagen (1982:80) om anställningsskydd. För det fall att en tvist om tolkningen skulle uppkomma ankommer det i sista hand på domstolen att avgöra om någon är "arbetstagare" i lagens mening eller inte.

Förutom de artiklar som skall genomföras enligt förslagen i detta avsnitt blir ytterligare ett antal artiklar i arbetstidsdirektivet tillämpliga på nämnda personalkategori. Dessa artiklar påkallar dock inte några lagändringar.

Det skall också nämnas att genom ändringsdirektivet införs även definitioner på och regler om bl.a. mobila arbetstagare och offshorearbete. Föreliggande förslag avser emellertid endast genomförande av direktivets reglering av arbetstagare på fiskefartyg. Arbetstidsdirektivet i övrigt behandlas av *Kommittén för nya arbetstids- och semesterregler (Knas)*, som i delbetänkandet *Tid – för arbete och ledighet (SOU 2002:58)* har lämnat vissa förslag till hur arbetstidsdirektivet med dess ändringar skall genomföras.

Regeringens förslag: Bestämmelserna om minsta tillåtna vilotid för sjömän i 4 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän skall även gälla anställda ombord på fiskefartyg.

Det införs en bestämmelse om att den sammanlagda arbetstiden skall uppgå till högst 48 timmar per vecka under en beräkningsperiod på tolv månader. Denna bestämmelse skall gälla såväl sjömän som arbetstagare ombord på fiskefartyg.

Möjligheten att göra kollektivavtalsvisa undantag begränsas på så sätt att det föreskrivs att undantagen så långt det är möjligt skall följa de föreskrivna arbets- och vilotidsmått, varvid hänsyn dock får tas till oftare förekommande eller längre ledigheter eller beviljande av kompensationsledighet. Denna ändring skall gälla såväl sjömän som arbetstagare ombord på fiskefartyg.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet av de remissinstanser som har uttalat sig invänder mot det sätt som har valts för att genomföra direktivet. *Stockholms universitet* ifrågasätter varför direktivet genomförs endast för sjömän i havsfiske och inte för mobila arbetstagare och offshorearbetare. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* förordar att vilotidsreglerna för arbetstagare på fartyg samlas i en separat lagstiftning och att den s.k. 48-timmarsregeln inte genomförs i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen) eftersom sjömäns skyddsbehov av vilotid redan är mer än tillräckligt tillgodosett. *SEKO sjöfolk*, *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Sjöbefälsförbundet* anser att förslaget med en årsbaserad arbetstid om 48 timmar per vecka i genomsnitt är bl.a. orealistiskt, okontrollerbart och alltför generöst mot arbetsgivarna och förordar att en normalarbetstid om 8 timmar per dag samt en sexdagarsvecka reflekteras i författningstexten i likhet med vad som stadgas i ILO-konventionen 180 och rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts mellan European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST). Ytterligare ett argument som åberopas mot att 48-timmarsregeln införs är att regeln utgör ett hot mot fartygets, de ombordanställdas och lastens säkerhet. Sveriges fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet tillstyrker dock förslaget att vilotidslagens bestämmelser även skall omfatta arbetstagare på fiskefartyg. *Fiskeriverket* och *Sveriges Fiskares Riksförbund* uppger att i den mån det finns några svenska fiskare som är anställda, kommer arbets- och vilotidsreglerna att skapa problem för fiskelagen att få fisket att fungera. Sveriges Fiskares Riksförbund framhåller dock att när det gäller de förhållanden som råder i yrkesfiske med intensiva arbetsperioder följda av lugnare perioder kan det vara en klar fördel med en 48-timmarsregel.

Artikel 17b i arbetstidsdirektivet

I den nya artikel 17b som införs genom ändringsdirektivet finns det, i stället för de bestämmelser om arbetstidens längd och uppdelning som gäller för den övriga arbetsmarknaden i arbetstidsdirektivet, särskilda bestämmelser om arbetstid/vilotid för arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg. I artikel 17b.2 anges att alla arbetstagare ombord på ett sjögående fiskefartyg som för en medlemsstats flagg har rätt till tillräcklig vila samt att veckoarbetstiden skall begränsas till maximalt 48 timmar i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader.

Medlemsstaterna skall vidare, enligt artikel 17b.3, säkerställa att arbetstiden begränsas till ett högsta antal timmar som inte får överskridas under en viss period, eller att ett minsta antal timmar för vila garanteras under en given period. Gränserna för arbets- eller vilotid skall, enligt artikel 17b.4, vara antingen

a) ett högsta antal timmar som arbetstiden inte får överskrida, nämligen

- i) 14 timmar under varje 24-timmarsperiod och
- ii) 72 timmar under varje 7-dagarsperiod,

eller

b) ett lägsta antal timmar som vilotiden inte får understiga, nämligen

- i) 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och
- ii) 77 timmar under varje 7-dagarsperiod.

I artikel 17b.5 föreskrivs följande. Vilotiden får inte delas upp på mer än två perioder, av vilka den ena skall vara minst sex timmar lång och intervallen mellan två på varandra följande viloperioder får inte överskrida 14 timmar.

Artikel 17b.6 föreskriver rätt till vissa undantag genom lag eller kollektivavtal.

I artikel 17b.7 anges att befälhavaren på ett sjögående fiskefartyg skall ha rätt att kräva att arbetstagare ombord arbetar det antal timmar som behövs för att trygga fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet, eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd.

Av artikel 17b.8 framgår att medlemsstaterna får föreskriva att arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg, för vilka det fastställs i nationell lagstiftning eller praxis att dessa fartyg inte tillåts fiska under en viss period av kalenderåret, som är längre än en månad, inom denna period skall ta årlig semester i enlighet med artikel 7.

Genomförande av arbetstids- och vilotidsbestämmelserna

De bestämmelser om arbetstid/vilotid som finns i ändringsdirektivet motsvaras i allt väsentligt av den reglering för sjömän som återfinns i ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg samt rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation som ingåtts av European Community

Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST). Den svenska lagstiftningen, lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen), har anpassats till den reglering som konventionen och direktivet föreskriver (prop. 1997/98:128 och prop. 2001/02:108). Ändringsdirektivet kan därmed genomföras genom att vilotidslagen till viss del görs tillämplig för anställda ombord på fiskefartyg. Med anställd avses här detsamma som sedvanligen omfattas av begreppet "arbetstagare".

De gränser som anges i artikel 17b.3–5 motsvarar, om man väljer alternativet att föreskriva om minsta tillåtna vilotid, regleringen i 4 § vilotidslagen. I 4 § föreskrivs nämligen att vilotiden inte får understiga 10 timmar under varje tjugofyrtimmarsperiod och 77 timmar under varje sjudagarsperiod. Det får anses lämpligt att välja samma alternativ för både sjömän och anställda ombord på fiskefartyg. Bestämmelserna i 4 § vilotidslagen bör därför göras tillämpliga på anställda ombord på fiskefartyg. Det föreslås att detta föreskrivs i en ny 15 § i vilotidslagen.

I 6 § vilotidslagen föreskrivs att tillfälliga avvikelser från bestämmelserna i bl.a. 4 § får göras om det är nödvändigt för att 1) avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last, 2) lämna hjälp enligt 6 kap. 6 § andra stycket och 8 kap. 3 eller 4 § sjölagen (1994:1009), 3) delta i en författningsenlig övning med säkerhetsanordningar, 4) genomföra en åtgärd som påkallas av en myndighet i hamn, 5) genomföra en åtgärd som föranleds av att besättningen har minskat under resan, 6) genomföra en annan åtgärd som inte tål uppskov och som inte kunnat planeras att utföras på annan tid. Sjömän som deltagit i arbete enligt första stycket skall så snart det är möjligt kompenseras med vila av tillräcklig längd. Bestämmelsen i artikel 17b.7, att befälhavaren skall ha rätt att kräva att arbetstagare ombord arbetar det antal timmar som behövs för att trygga fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet, eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd, kan införlivas genom att 6 § vilotidslagen görs tillämplig för fiskefartyg. Detta kan också föreskrivas i den nya 15 § vilotidslagen.

Bestämmelsen i artikel 17b.2 om att arbetstiden maximalt skall utgöra 48 timmar under en beräkningsperiod på tolv månader har ingen direkt motsvarighet i vilotidslagen. I 7 § föreskrivs visserligen att, om den ordinarie arbetstiden överstiger 40 timmar i veckan, skall ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställs i kollektivavtal. Denna bestämmelse kan dock inte helt anses motsvara artikel 17b.2. I stället bör man föreskriva en uttrycklig regel om att den sammanlagda arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar per vecka under en beräkningsperiod på tolv månader. Det framstår som rimligt att denna bestämmelse även skall gälla sjömän, dels för att det är en lämpligt avvägd maximigräns för arbetsuttaget och dels för att lagstiftningen för arbetstagare till sjöss inte skall bli alltför splittrad. I klausul 4 till rådets direktiv 1999/63/EG anges dessutom att "standarderna för sjömäns normala arbetstid i princip grundas på en åtta timmars arbetsdag med en vilodag per vecka och ledighet på allmänna helgdagar". Det föreslås därför att bestämmelsen gäller både för sjömän och för arbetstagare ombord på fiskefartyg. En sådan bestämmelse kan lämpligen infogas som en ny 7 b § i vilotidslagen. Genom en hänvisning

i 15 § vilotidslagen görs den även tillämplig för anställda ombord på fiskefartyg.

Det skall förtydligas att den nya bestämmelsen i 7 b § inte är avsedd att utgöra någon ny riktlinje för sjömännens arbetstid. Bestämmelsen utgör således inte något undantag från vare sig 7 § (som reglerar den ordinarie arbetstiden) eller lagens bestämmelser om minsta tillåtna vilotid, utan dessa skall alltså följas. Av t.ex. 7 § framgår att om den ordinarie arbetstiden överstiger 40 timmar i veckan skall ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal.

I arbetstidsdirektivets artikel 17b.6, som införts genom ändringsdirektivet, finns en möjlighet att föreskriva om vissa undantag. I enlighet med allmänna principer om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet och på objektiva grunder eller av tekniska skäl, eller av skäl som har att göra med arbetets organisation, kan medlemsstaterna bevilja undantag från de gränser som anges i artikelns punkter 2, 4 och 5, inbegripet fastställande av beräkningsperioder. Dessa undantag kan fastställas antingen i lagar och andra författningar under förutsättning att samråd, om möjligt, förts mellan företrädare för berörda arbetsgivare och arbetstagare och försök gjorts för att uppmuntra alla former av relevant social dialog, eller i kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter. Ändringsdirektivets möjlighet att tillåta kollektivavtalsvisa undantag från gränserna för vilotidens uppdelning över dygnet och veckan, samt från den maximala årsarbetstiden bör utnyttjas. Sådana undantag skall enligt direktivet så långt möjligt överensstämma med de fastställda normerna, varvid hänsyn dock får tas till oftare förekommande eller längre ledighetsperioder eller beviljande av kompensationsledighet till arbetstagare. Denna bestämmelse får, oaktat att den lämnar ett stort utrymme till parterna, anses utgöra en gräns för i vad mån kollektivavtalsvisa undantag kan godtas. En motsvarande begränsningsregel finns för sjömännen i direktivet 1999/63/EG. Den begränsning i möjligheten till kollektivavtalsvisa undantag bör gälla såväl arbetstagare ombord på fiskefartyg som sjömän.

Regeringen föreslår därför att det föreskrivs i 3 § vilotidslagen att undantag genom kollektivavtal kan göras från 7 b § (48-timmarsreglen) och från 4 § (minimigränserna för daglig och veckovis vila) men att ovan nämnda begränsning då måste iakttas. Genom den nya 15 § kan bestämmelsen också göras tillämplig för anställda ombord på fiskefartyg.

5.2.5.3 Påföljder

Regeringens förslag: Om befälhavaren ombord på ett fiskefartyg uppsåtligt eller av oaktsamhet använder en arbetstagare i strid med bestämmelserna i vilotidslagen, skall hon eller han dömas till penningböter.

Om arbetsgivaren känt till eller borde ha känt till att befälhavaren använt en arbetstagare i strid med bestämmelserna i vilotidslagen, skall arbetsgivaren dömas till penningböter.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig.

Skälen för regeringens förslag: Överträdelse av bestämmelserna om vilotid på fiskefartyg bör vara straffsanktionerade på samma sätt som överträdelser av bestämmelserna om vilotid för sjömän. Som jämförelse kan nämnas att det i 24 § arbetstidslagen (1982:673) också finns straffbestämmelser om arbetsgivaren uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitat en arbetstagare i strid med bestämmelserna om arbetstidens fördelning. Vi föreslår därför att vad som sägs i 14 § 3 vilotidslagen även skall gälla för befälhavare ombord på fiskefartyg och att vad som sägs i 14 § 4 vilotidslagen i motsvarande mån skall gälla arbetsgivare ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1 samma lag. Detta kan föreskrivas i den nya bestämmelsen, 15 §.

5.2.5.4 Tillsyn

Regeringens förslag: Arbetsgivare för anställda ombord på fiskefartyg skall se till att det på fartyget förs anteckningar om arbetstid. Anteckningarna skall hållas tillgängliga vid tillsynsförättning.

Anställda på fiskefartyg skall ha rätt att själva eller genom någon annan ta del av anteckningarna och få en kopia av dessa. Samma rätt skall fackliga organisationer som företräder de anställda ha.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag i sak. Regeringen har dock valt att föreslå en annan lagteknisk utformning.

Remissinstanserna: Endast *Sjöfartsverket* har yttrat sig angående ändringar i vilotidslagen. Verket anser att eftersom krav på anteckningar om vilotid redan regleras i 10 § vilotidslagen skall kravet på att anteckningar om arbetstid och vilotid skall föras framgå av vilotidslagen och inte genom ett bemyndigande.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 11 i arbetstidsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att se till att arbetsgivare som regelbundet sysselsätter nattarbetande anmäler detta till de behöriga myndigheterna om dessa begär det.

Enligt 10 § vilotidslagen skall befälhavaren eller den han utser se till att det på fartyget förs anteckningar om vilotid. Anteckningarna skall hållas tillgängliga vid tillsynsförättning. Vilotidslagen hänvisar till fartygssäkerhetslagen när det gäller sådan tillsyn. Vidare har i 13 § vilotidslagen regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigats att meddela föreskrifter om bl.a. anteckningar om vilotid.

Enligt 10 kap. i nuvarande fartygssäkerhetslag (1988:49) utövar *Sjöfartsverket* tillsyn över efterlevnaden av vilotidslagen genom besiktningar och inspektioner. Denna reglering gäller även fiskefartyg. Tillsynsmyndigheten skall kontrollera att anteckningar om vilotid förs i enlighet med vad som följer av vilotidslagen. Redaren samt befälhavaren skall också lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid tillsynsförättningarna och lämna varje upplysning som den begär vid sådana förättningar.

Tillsynen av att reglerna om vilotid följs inklusive skyldighet för befälhavaren att dels dokumentera och dels redovisa sjömännens vilotid för tillsynsmyndigheten är alltså redan reglerad. Artikel 11 i arbetstidsdirektivet kan därmed genomföras genom att göra det redan befintliga tillsynsförfarandet tillämpligt även på anställda ombord på fiskefartyg. Detta bör föreskrivas genom hänvisningar i den nya 15 § vilotidslagen. På så sätt tillgodoses även de synpunkter om den lagtekniska utformningen som *Sjöfartsverket* har framfört.

I stället för det befintliga kravet om anteckning av vilotid, bör kravet gälla anteckning av arbetstid. Att genomföra artikel 11 på detta sätt innebär i och för sig att det införs en skyldighet för arbetsgivaren att se till att det förs anteckningar om arbetstagarnas arbetstider, ett krav som arbetstidsdirektivet inte ställer avseende anställda ombord på fiskefartyg. I detta avseende bör det dock inte göras någon skillnad mellan sjömän och anställda på fiskefartyg. Förslaget innebär också att tillsynen av att bestämmelserna efterlevs blir verkningsfull genom att arbetstiderna blir verifierbara i efterhand. Arbetstidsdirektivet hindrar inte heller att medlemsstaterna inför gynnsammare bestämmelser för arbetstagarna.

En annan följd av de hänvisningar som föreslås är att rätten för sjömän att ta del av anteckningar om arbetstid och få en kopia av dessa kommer att bli tillämplig även på anställda på fiskefartyg. Även om arbetstidsdirektivet inte heller ställer detta krav bör regleringen i vilotidslagen i förevarande fall vara densamma för anställda på fiskefartyg och för sjömän.

5.2.5.5 Läkarundersökningar för fiskare

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få föreskriva om läkarundersökningar av sådana anställda ombord på fiskefartyg som är sysselsatta i nattarbete och om skyldighet för arbetsgivaren att bekosta sådana undersökningar.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har yttrat sig.

Skälen för regeringens förslag: Nattarbetande har enligt artikel 9 i arbetstidsdirektivet rätt till en fri hälsoundersökning innan de börjar anställningen och därefter rätt till regelbundna hälsoundersökningar. Enligt artikel 10 i samma direktiv får medlemsstaterna för vissa kategorier av nattarbetande meddela särskilda regler när det gäller arbetstagare som riskerar hälsa eller säkerhet genom sitt nattarbete.

Direktivets bestämmelser om rätt till hälsoundersökningar har ingen direkt motsvarighet i gällande rätt såvitt avser anställda ombord på fiskefartyg, förutom kraven i 5 kap. 4 § nuvarande fartygssäkerhetsförordning (1988:594) om att besättningsmedlemmar ombord på fiskefartyg med en bruttodräktighet om minst 20 skall uppfylla de krav på syn och hörsel som anges i föreskrifter meddelade med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Artikel 10 i arbetstidsdirektivet har för den övriga arbetsmarknaden som träffas av direktivets tillämpningsområde redan införlivats genom Arbetsmarknadsstyrelsens föreskrifter AFS 1997:8, efter bemyndigande i

4 kap. 5 § arbetsmiljölagen (1977:1160) och 18 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166). Genomförandet av artikel 10 för anställda ombord på fiskefartyg bör kunna göras på motsvarande sätt.

I den lagrådsremiss som föregick denna proposition föreslog regeringen att bemyndigande om läkarundersökningar för fiskare skulle placeras i vilotidslagen. *Lagrådet* har i sitt yttrande påtalat att det skulle bidra till överskådligheten om bemyndigandet placerades i anslutning till andra lagbestämmelser om läkarundersökning för ombordanställda. De huvudsakliga bestämmelserna i detta avseende finns i 18–21 §§ mönstringslagen (1983:929), som innehåller materiella bestämmelser om läkarundersökningar och läkarintyg. Lagen gäller sjömän ombord på svenska handelsfartyg och vissa angivna utländska handelsfartyg, men regeringen får föreskriva att lagen skall tillämpas även i fråga om andra fartyg. Regeringen instämmer i att placeringen av bemyndigandet om läkarundersökningar för fiskare i vilotidslagen inte är idealisk. Att utan närmare underlag göra de materiella bestämmelser som finns i mönstringslagen tillämpliga på fiskefartyg är dock inte möjligt. Enligt regeringens uppfattning bidrar det heller inte till överskådligheten att i den lagen ta in ett bemyndigande avseende fiskefartyg när lagen i övrigt inte gäller dessa fartyg. Vilotidslagen framstår trots allt som det lämpligaste alternativet, och bemyndigandets placering i den lagen kan motiveras med att det är arbetstidens förläggning som ligger till grund för behovet av läkarundersökning.

Lagrådet har vidare ansett att begreppet ”natt” måste definieras närmare och avse en period mellan två bestämda klockslag. Regeringen föreslår att som natt skall i detta sammanhang avses perioden mellan kl. 22 och 6.

Regeringen föreslår därför att det som en ny 16 § i vilotidslagen införs en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om läkarundersökning av en anställd ombord på ett sådant fartyg som avses i 2 § 1 om han eller hon normalt utför minst tre timmar av sitt arbetspass under natten, eller troligen kommer att fullgöra minst en tredjedel av sin årsarbetstid under natten (jfr artikel 2 i arbetstidsdirektivet). Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att föreskriva om skyldighet för arbetsgivaren att bekosta läkarundersökningen. (Jfr 1 och 2 §§ AFS 1997:8). På så sätt genomförs artiklarna 9 och 10 i arbetstidsdirektivet.

Regeringens förslag: Sådana vaktindelade personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg skall få undantas från vilotidsbestämmelserna i samma utsträckning som vaktgående sjömän.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Två remissinstanser har yttrat sig. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* ställer sig positivt till förslaget. Förbundet påpekar vidare att passagerartrafik mycket väl kan bedrivas mellan hamnar på Gotland och föreslår därför att 3 a § justeras så att även denna trafik skall omfattas av undantaget. *SEKO Sjöfolk* ställer sig negativ till förslaget eftersom det skulle utgöra en säkerhetsrisk för passagerarna om de företag vars fartyg inte har något avlösningssystem skulle få fria händer att göra som de anser passar bäst.

Skälen för regeringens förslag

Gällande rätt medger undantag genom kollektivavtal

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen) gäller, med vissa undantag, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. Enligt 1 § andra stycket 2 gäller bestämmelserna även de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. I förarbetena anfördes att de personer som avsågs är s.k. seglande ägare som normalt inte betraktas som anställda, och att bestämmelsen följer av att den av Internationella sjöfartskonferensen år 1995 reviderade konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (den s.k. reviderade STCW-konventionen) inte medger något undantag för dessa personer (prop. 1997/98:128, s. 17).

Riksdagen har nyligen antagit en bestämmelse om undantagsmöjligheter från bestämmelsen om vilotid i 4 § vilotidslagen (prop. 2001/02:108). Den nya bestämmelsen infördes efter det att vissa rederier som bedriver lokal passagerartrafik i direkt anslutning till den svenska kusten begärt denna ändring. Rederierna anförde bl.a. att vilotidslagen omöjliggjorde ett effektivt och väl anpassat arbetsschema, medförde fler arbetsresor för besättningen samt att vilotidslagen är anpassad till den ”stora sjöfarten” som har drift dygnet runt och ett vaktssystem med flera personer per befattning. Sammantaget efterfrågades i framställningarna vilotidsregler som överensstämde med STCW-konventionens krav.

I den nya 3 a § som med anledning av kraven infördes i vilotidslagen föreskrivs sålunda att undantag från bestämmelserna om vilotid i 4 § vilotidslagen får göras genom kollektivavtal för vaktgående sjömän ombord på passagerarfartyg som enbart anlöper svenska hamnar, dock inte sådana som är belägna på Gotland. I stället för reglerna i vilotidslagen får parterna då följa STCW-konventionens bestämmelse om minsta tillåtna vila.

I samband med tillkomsten av 3 a § förklarade Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF) att föreningen motsatte sig kravet på kollektivavtal. Föreningen anförde att majoriteten av dess medlemmar driver sina fartyg som rena familjeföretag, att anställda saknas och därmed också anledning att träffa kollektivavtal. Enligt SWEREF är behovet att få tillämpa STCW-konventionens vilotidsregler lika stort i dessa familjeföretag som i större medlemsrederier. Enligt föreningen finns det bl.a. egna företagare med taxibåtar som kör tidtabellsbunden trafik på entreprenad åt större rederier. De täcker då upp och kör bl.a. sådana turer som det föreligger en förpliktelse att köra, exempelvis skolturer.

Regeringen ansåg emellertid med hänsyn till de överväganden som gjorts gällande partsinflytande, vikten av goda arbetsförhållanden och god sjösäkerhet att det inte var möjligt att då, och på det underlag som förelåg, lägga fram något mer långtgående förslag (prop. 2001/02:108, s. 43 f.).

Även personer som inte är anställda skall kunna utnyttja undantaget

Sådana personer som inte är arbetstagare kan alltså inte använda den regel som nu har införts i 3 a §, eftersom denna förutsätter kollektivavtal. Samma problem med arbets scheman m.m. kan dock förekomma för sådana familjeföretag utan anställda som kör lokal sjötrafik som för andra rederier. Det torde exempelvis gälla sådana fartyg som kör turer på entreprenad för större rederier. Regeringen anser att det av konkurrensskäl bör finnas samma möjligheter för familjeföretag utan anställda att göra undantag som för rederier som kan teckna kollektivavtal.

SEKO Sjöfolk har anfört att förslaget saknar en kontrollfunktion, vilket äventyrar säkerheten eftersom det lämnas öppet för familjeföretagen att undgå vilotidsbestämmelserna. Det bör därför först betonas att alla vaktindelade, oavsett om de har ett anställningsförhållande eller inte, måste följa STCW-konventionens minimigränser för vila. Vidare gäller vilotidslagens bestämmelser om arbetsordning samt anteckningar om arbetstid även nu aktuella personer. Tillsynsmyndighetens kontroll av att vilotidslagen följs (se avsnitt 5.2.5.4) omfattar också dessa fartyg. Sjöfartsverket svarar för att kontrollen blir verkningsfull dels genom dess bemyndigande att meddela föreskrifter om arbetsordning och anteckningar om arbetstid, och dels genom att vid inspektion beakta även andra handlingar, t.ex. driftsjournaler, som kan ge vägledning om när arbete har bedrivits ombord.

Regeringen föreslår därför att det i 3 a § vilotidslagen föreskrivs att även sådana personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade, skall kunna undantas från vilotidslagens bestämmelser om minsta tillåtna vilotid i 4 §.

Möjligheten för fartyg med passagerartrafik på endast svenska hamnar att göra undantag från de strängaste vilotidsbestämmelserna infördes för att den lokala passagerartrafiken arbetar under andra förhållanden än oceangående trafik och i övrigt trafik på längre resor (prop. 2001/02:108 s. 42–43). I propositionen anförde regeringen att den trafik som kunde komma ifråga typiskt sett är sådan att den går inomskärs och i övrigt mellan svenska hamnar. Den nationella trafiken, Gotlandstrafiken undantaget, gör de allra kortaste resorna med täta hamnanlöp och är den trafik som främst kan anses träffas av undantagsmöjligheten (a. prop. s. 43).

Syftet var således att reglera den lokala passagerartrafiken med relativt korta resor. Gotlandstrafiken, dvs. trafiken mellan fastlandet och Gotland, skulle därför inte få tillämpa undantagsregeln. Så som undantagsregeln är formulerad kan den emellertid inte tillämpas av lokal passagerartrafik mellan hamnar belägna på Gotland. Några skäl att denna trafik inte skall få tillgodogöra sig undantagsmöjligheten på samma sätt som passagerartrafik mellan hamnar på fastlandet finns inte.

Bestämmelsen i 3 a § vilotidslagen bör således justeras så att syftet med regleringen bättre återspeglas i lagtexten, dvs. så att all passagerartrafik mellan svenska hamnar, undantaget trafik mellan hamn på Gotland och annan svensk hamn, ges möjlighet att tillämpa undantaget från vilotidsreglerna.

5.4.1 Krigsrisk, smittorisk m.m.

Regeringens förslag: En sjöman skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att därmed förlora sin anställning, om det finns risk för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada. Detsamma skall gälla om fartyget är destinerat till en hamn där en sådan smittsam sjukdom som anges i 1.1 eller 1.2 i bilagan till smittskyddslagen (1988:1472) har vunnit utbredning. Arbetsgivaren skall i en sådan situation ha rätt att omplacera sjömannen till ett annat av rederiets fartyg.

Sjömannen skall ha rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där anställningen skulle ha frånträts om det varit fråga om uppsägning från arbetsgivarens sida, alternativt till den ort där sjömannen skall tillträda en annan befattning.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöbefälsförbundet* välkomnar förslaget. Även *Sveriges Fartygsbefälsförening* är positiv till förslaget. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* motsätter sig förslaget eftersom det för ett rederi med fartyg som går i fart inom ett område där krigs- eller smittorisk föreligger kan få katastrofala ekonomiska konsekvenser. Om förslaget ändå skall genomföras anser förbundet att den anställde själv skall betala hemresan och att tiden fram till att en ny befattning tillträds skall betraktas som tjänstledighet utan lön. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms Universitet* anser att det uttryckligen i lagtexten bör anges att ett godtagande från sjömannens sida att följa med fartyget under de angivna förhållandena endast kan göras för en resa i taget.

Skälen för förslaget: I 9 § första stycket sjömanslagen (1973:282) anges att en sjöman har rätt att bli fri från sin anställning om det föreligger fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller om faran för detta ökar väsentligt. Detta under förutsättning att han inte har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena. Av andra stycket framgår att samma regler gäller när vissa smittsamma sjukdomar, dvs. de som anges i bilaga 1.1 och 1.2 till smittskyddslagen (1988:1472), har vunnit utbredning i en hamn som fartyget är destinerat till. Enligt lagen har alltså sjömannen rätt att frånträda sin befattning på fartyget i vissa situationer där han riskerar liv eller hälsa, men han mister då även sin anställning.

Den rätt som lagen ger att säga upp anställningsavtalet och mönstra av ett fartyg vid krigs- eller smittorisk tar i första hand sikte på sjömän som har befattning på fartyget. Därutöver omfattas emellertid även den sjöman som har anställts men ännu inte har tillträtt någon befattning på fartyget, och även den som arbetsgivaren har ålagt att följa med utan att ha någon befattning. Det kan t.ex. vara så att avsikten är att föra sjömannen till en hamn där han skall tillträda en befattning på ett annat fartyg. En förutsättning för att sjömannen skall ha rätt att frånträda sin anställning är emellertid att han inte tidigare har godtagit att följa med

fartyget under de förutsättningar som föreligger i det särskilda fallet. Enligt lagens förarbeten kan sjömannen dock bara anses ha godtagit detta för en bestämd resa i taget. Det innebär att generella åtaganden från sjömannens sida att fullgöra resor under angivna risker inte kan betraktas som sådant godtagande som fråntar honom rätten att säga upp anställningsavtalet (prop. 1973:40 s. 149 f).

Såsom lagstiftningen ser ut i dag kan alltså en sjöman försättas i den situationen att han eller hon har att välja mellan att antingen bli arbetslös eller att riskera sitt liv eller sin hälsa genom att följa med ett fartyg in i t.ex. en krigszon. Detta anser regeringen inte vara rimligt. Bestämmelsen i 9 § sjömanslagen framstår som föråldrad och oskälig mot sjömannen och den bör således ändras så att sjömännen får en förbättrad anställningstrygghet i dessa risksituationer. Regeringen föreslår därför att sjömannen skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att förlora anställningen om det föreligger fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada. Detsamma gäller om fartyget skall anlöpa en hamn där en allvarlig smittsam sjukdom härjar. Inte heller i den situationen är det rimligt att han eller hon mot sin vilja skall behöva vara kvar i sin befattning.

Rätten att frånträda befattningen skall dock inte gälla om sjömannen har godtagit att följa med under de angivna förhållandena. Som redan framkommit ovan har ett sådant godtagande endast ansetts kunna avse en resa i taget. När det gäller den synpunkt som *Juridiska Fakultetsnämnden vid Stockholms Universitet* har framfört om att detta bör framgå av lagtexten, saknas erforderligt underlag för att införa en bestämmelse om detta nu. Närmare överväganden behöver först göras av hur en sådan bestämmelse bör utformas eftersom betydelse kan behöva fästas vid olika faktorer, t.ex. om resorna är korta och stadigt återkommande. Om faran ökar väsentligt för att t.ex. krig skall utbryta i det område dit fartyget är destinerat får det från fall till fall och utifrån vad sjömannen i förväg har godtagit avgöras om det fortfarande är fråga om sådana ”förhållanden” under vilka sjömannen har godtagit att följa med.

Med anledning av *Sjöfartens Arbetsgivareförbunds* farhågor vad avser de ekonomiska konsekvenserna för rederier kan först och främst framhållas att sjömannens rätt att lämna befattningen av de skäl som nu behandlas förhoppningsvis inte skall bli aktuella annat än i mycket få undantagsfall. Möjligheten för sjömannen att godta riskfyllda förhållanden kan också nyttjas av arbetsgivaren på så sätt att denne på resor där risker kan förutses kan välja att i första hand mönstra på sjömän som är medvetna om de risker som kan uppkomma, och som accepterar dessa. Skulle en allvarlig riskfylld situation plötsligt och överraskande uppstå får det enligt regeringens uppfattning anses befogat att de eventuella ekonomiska följderna för rederiet får stå tillbaka för sjömannens rätt till liv och hälsa.

En sjöman som vill frånträda sin befattning på ett fartyg som skall anlöpa en riskzon skall underrätta arbetsgivaren om detta så snart han fått kännedom om förhållandet. För att han eller hon skall ha en verklig möjlighet att undvika den ifrågakvarande risken, måste möjlighet ges att frånträda befattningen innan fartyget anländer till det område där förhållandet råder.

Av 19 § sjömanslagen framgår att en sjömans anställningsavtal inte upphör genom att han skiljs från befattningen. Om en sjöman som frånträder sin anställning har varit anställd i utrikes fart under nio månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg, har han enligt 29 § sjömanslagen rätt till fri resa med underhåll till sin hemort. Om förutsättningarna till hemresa enligt nämnda paragraf inte är uppfyllda, har en sjöman som slutar sin anställning med stöd av 9 eller 11 § sjömanslagen rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Detta framgår av 32 § sjömanslagen. Här gäller som regel den ort som anges i kollektivavtalet. Skulle uppsägningsorten inte vara fastlagd i avtal träder 6 § sjömanslagen in. Där anges att anställningsavtalet får frånträdas endast i hamn belägen i det land där sjömannen har sin hemort eller på orten där han ingick anställningsavtalet. En sjöman får anses ha sin hemort i det land där han har sin stadigvarande bostad.

Det kan ifrågasättas om det i de situationer där sjömannen själv väljer att lämna fartyget är sjömannen själv eller arbetsgivaren som bör stå för kostnaden för resan därifrån. Eftersom de situationer som nu behandlas måste betraktas som så allvarliga att sjömannens liv och hälsa står på spel, gör emellertid regeringen den bedömningen att arbetsgivaren trots allt – i likhet med vad som gäller i dag när sjömannen i motsvarande situation säger upp sig – bör stå för denna kostnad. Detta på grund av att arbetsgivaren är den som vid en avvägning mellan de båda i allmänhet har störst möjlighet att bära den kostnaden och som dessutom ofta har viss möjlighet att påverka fartygets destination. En sjömans beslut i frågan om han eller hon skall stanna kvar på fartyget skall i den aktuella situationen inte behöva vara avhängigt av hans eller hennes ekonomiska situation. Regeringen anser således att arbetsgivaren rimligen bör vara den som får stå risken att betala för hemresan.

En sjöman som säger upp sig på grund av krigs- eller smittorisk eller med stöd av 11 § behöver inte iaktta den uppsägningstid som annars skulle gälla. Ligger fartyget i hamn leder uppsägningen till att anställningsavtalet omedelbart upphör. I annat fall blir sjömannen efter uppsägningen fri från anställningen i första hamn som fartyget anlöper (9 § tredje stycket resp. 11 § tredje stycket sjömanslagen). Det har ingen betydelse om denna hamn endast anlöps tillfälligt, t.ex. för bunkring.

I fråga om förhållandet mellan sjömanslagen och lagen (1982:80) om anställningsskydd kan tilläggas att sjömanslagen har företräde, vilket framgår av 2 § lagen om anställningsskydd.

Det kan givetvis uppstå praktiska problem i samband med att sjömannen skall lämna fartyget. Det kan t.ex. vara så att sjömannen vägras inresa i det land där fartyget anlöper eller att fartyget måste ligga och vänta på att sjömannen skall få inresevisum. Sådana praktiska problem får dock inte hindra att sjömannen får lämna fartyget. Om det råder oroliga förhållanden eller allmän laglöshet i den tilltänkta avmönstringshamnen får man i det enskilda fallet pröva om det även där är fråga om en farlig situation som kan jämföras med krigsfara. Om så är fallet eller om förhållandena är sådana att avmönstringshamnen av någon anledning vägrar sjömannen att resa in, torde det inte återstå annat än att söka en ny avmönstringshamn.

Det kan också uppkomma problem beträffande kravet på säkerhetsbesättning. Möjligheterna för ett fartygs befälhavare att göra undantag från fastställd säkerhetsbesättning regleras för närvarande i 5 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (1988:49). Undantag får göras i vissa angivna situationer och vid ”annan oförutsedd händelse”. Av förarbetena till paragrafen (prop. 1987/88:3 s. 71 f. och prop. 1978/79:117 s. 53 och 92) framgår inte om en plötsligt inträffad krigsrisk skall anses vara en sådan oförutsedd händelse. (I förslaget till ny fartygssäkerhetslag regleras detta i 3 kap. 14 §.) Det bör dock inte råda någon tvekan om att undantagsmöjligheten föreligger om det vid fartygets avgång inte fanns någon som helst anledning att befara krigshändelser på destinationsorten, men det likväl under resans gång inträffar något som gör att destinationsorten kommer att ligga i en krigszon. Undantagsmöjligheten bör då kunna utnyttjas om övriga förutsättningar i paragrafen är uppfyllda, såvida inte beslutet om säkerhetsbesättning innehåller ytterligare inskränkningar. Det innebär att undantag får medges av befälhavaren om bristen i besättningen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång och den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Fartyget får inte framföras i någon annan fart än den som anges i beslutet om minimibesättning och detta beslut får heller inte frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafister eller radiotelefonister. Vidare får beslutet inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit. Av 5 kap. 11 § i nuvarande fartygssäkerhetslag (3 kap. 15 § i den nya) framgår också att befälhavaren skall samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet innan han fattar ett beslut om undantag från kraven på säkerhetsbesättning.

Eftersom en sjöman som frånträder sin befattning på fartyget fortfarande är anställd, har rederiet rätt att omplacera sjömannen. En bestämmelse om detta bör tas in i lagen. Beträffande vad *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* har framfört om tjänstledighet utan lön hänvisas till vad som har anförts ovan beträffande kostnaden för hemresa.

Sammanfattningsvis anser regeringen att, precis så som gäller i dag om en sjöman blir fri från sin anställning med stöd av 9 eller 11 § sjömanslagen, en sjöman som i motsvarande situation frånträder sin befattning bör ha rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där anställningsavtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida, alternativt till den ort dit han eller hon av arbetsgivaren har omplacerats. Detta regleras i 32 § sjömanslagen.

5.4.2 Annan allvarlig fara för de ombordvarande

Regeringens förslag: En sjöman skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget om vissa särskilt angivna fel eller brister ombord på fartyget är av sådant slag att sjömannen kan antas bli utsatt för allvarlig fara under resan.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Några särskilda synpunkter har inte framförts.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 11 § första stycket sjömanslagen har en sjöman under vissa förutsättningar även rätt att bli fri från anställningen om fartyget inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart, inte är behörigen lastat eller barlastat, medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på betryggande sätt. Som förutsättning för denna rätt anges att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan och att felet eller bristen inte undanröjs. Någon fara för de ombordvarandes liv behöver alltså inte föreligga, men faran skall betraktas som allvarlig (prop. 1973:40 s. 151). Det innebär t.ex. att ett åsidosättande av gällande instruktioner beträffande lastning och barlastning, ett överskridande av maximiantalet passagerare eller försummelse att iaktta givna föreskrifter om minimibesättning inte i sig medför rätt att bli fri från anställningen, utan endast om underlåtenheten att följa gällande bestämmelser kan antas inverka på fartygets sjövärdighet på ett allvarligt sätt.

Enligt 11 § andra stycket har en sjöman även rätt att bli fri från anställningen när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse inte sker. Rätten att bli fri från anställningen förutsätter att det är fråga om sådana missförhållanden att de ombordvarande kan sägas vara utsatta för onödiga risker för ohälsa och olycksfall. I princip tar bestämmelsen sikte på såväl bostäder som samtliga inrättningar och anordningar ombord. Det kan vara fråga om hälsovådliga bostäder eller om bristfälliga skyddsanordningar vid arbetsplatsen ombord. Även i dessa situationer har alltså sjömannen rätt att bli fri från anställningen, men han kan inte tillfälligt lämna fartyget utan att samtidigt förlora sin anställning.

De skäl som har framförts ovan för att ändra bestämmelsen i 9 § gäller enligt regeringens uppfattning även för de fall som anges i 11 §. Paragrafen behandlar den situationen att fartyget inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart, inte är behörigen lastat eller barlastat, medför passagerare utöver högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på betryggande sätt. Under förutsättning att felet eller bristen medför att de ombordvarande kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan, och felet eller bristen inte undanröjs, bör sjömannen ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att förlora anställningen. Detsamma bör gälla när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse inte sker. Vad som angetts i föregående avsnitt om fri hemresa m.m. gäller även i de nu aktuella fallen.

Det kan tilläggas att ett skyddsombud med stöd av 9 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) (4 kap. 12 § i förslaget till ny fartygssäkerhetslag) har möjlighet att avbryta visst fartygsarbete om detta innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast uppnås efter att befälhavaren underrättats. Ett sådant ingripande från skyddsombudets sida bör innebära att sjömannen inte har rätt att frånträda sin befattning under förutsättning att den allvarliga faran därmed undanröjs.

Om sjömannen vill frånträda sin befattning på grund av någon av dessa omständigheter skall han underrätta arbetsgivaren om detta utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. När det gäller vid vilken tidpunkt sjömannen skall ha rätt att frånträda befattningen bör sjömannen

få lämna fartyget så snart han underrättat arbetsgivaren. Det innebär, om fartyget befinner sig i hamn, att han skall få frånträda befattningen innan fartyget ger sig ut på nästa resa. I annat fall skall han få möjlighet att lämna fartyget så snart detta har möjlighet att komma i förbindelse med land. Vid bedömningen av om fartyget skall anses ha en sådan möjlighet eller inte skall i första hand beaktas sjömannens rätt till skydd för liv och hälsa. Beroende på hur överhängande och allvarlig risk som sjömannen är utsatt för får dock även vägas in de ekonomiska konsekvenser som kan förväntas uppstå om fartyget skall anlöpa en hamn utan annat syfte än att släppa i land sjömannen.

Liksom vid krigs- eller smittorisk bör arbetsgivaren ha rätt att omplacera sjömannen, vilket föreslås regleras i 11 a § sjömanslagen.

5.5 Konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg

5.5.1 Inledning

Påväxthindrande båtottenfärger är färger som används för att kontrollera och förebygga att oönskade organismer som alger, havstulpaner och liknande växer fast på båtens eller fartygets skrov. Påväxten hindras genom att färger läcker ut giftiga ämnen. Ett av de mest skadliga ämnena är tributyltenn (TBT). TBT kännetecknas bl.a. av att det är långlivat, extremt giftigt samt att det kan ackumuleras i levande organismer. Detta är egenskaper som ökar riskerna för negativa effekter på människors hälsa och miljön. Problemet är globalt. Fartyg målade med påväxthindrande färger trafikerar dagligen internationella vatten.

Problemet med skadliga påväxthindrande färger eller påväxthindrande system uppmärksammades för första gången 1988 av Internationella sjöfartsorganisationen, International Maritime Organization (IMO). IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, Marine Environment Protection Committee (MEPC), har sedan dess arbetat för att minska den negativa miljöpåverkan från i synnerhet tennorganiska föreningar i båtottenfärger.

Vid en konferens inom ramen för IMO i oktober 2001 antog de 75 närvarande medlemsstaterna en ny internationell konvention för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, se *bilaga 11*. Enligt konventionen, International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS-konventionen), skall varje part bl.a. genom förbud begränsa användandet av skadliga påväxthindrande system på alla fartyg under dess jurisdiktion, dvs. inte bara på fartyg under dess flagg utan även på utländska fartyg som anlöper dess hamnar och varv.

Fartyg med en bruttodräktighet över 400 ton och som sysselsätts i internationell trafik skall medföra ett internationellt certifikat för påväxthindrande system, ett s.k. antifoulingcertifikat. Sådana fartyg skall genomgå en första besiktning innan fartyget tas i drift eller innan det internationella antifoulingcertifikatet utfärdas för första gången. En förnyad besiktning skall göras om fartygets påväxthindrande system ändras eller byts ut. Fartyg med en längd över 24 meter men med en bruttodräktighet understigande 400 ton och som sysselsätts i internationell trafik skall medföra en av redaren undertecknad internationell antifoulingdeklaration.

De påväxthindrande system som MEPC har beslutat att kontrollera genom förbud eller restriktioner mot påföring, återpåföring, installering eller användande återfinns i konventionens bilaga 1. I dag finns endast ett påväxthindrande system upptaget där, nämligen tennorganiska föreningar. Från och med den 1 januari 2003 skall det enligt konventionen vara förbjudet att måla fartygsskrov med färger innehållande tennorganiska föreningar. Från och med den 1 januari 2008 ska tennorganiska föreningar inte längre få förekomma som aktivt ämne på fartygsskrov för att förhindra påväxt. Båtottenfärger innehållande tennorganiska för-

eningar skall då antingen blåstras bort eller kapslas in med en täckfärg som förhindrar läckage. I enlighet med försiktighetsprincipen kan MEPC i framtiden besluta om att utöka bilagan med ytterligare påväxthindrande system.

Vid konferensen i oktober 2001 antog IMO även fyra resolutioner. I en av dem, Resolution on Early and Effective Application of the Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, uppmanas medlemsstaterna att snarast förbereda en ratificering av konventionen och industrin uppmanas att inte sälja, marknadsföra eller använda sådana påväxthindrande system som omfattas av konventionens förbud eller restriktioner. I en annan resolution, Resolution on the Future Work by the Organization relating to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, uppmanas IMO att ta fram riktlinjer för enkla tester, inspektioner och besiktning av fartygs påväxthindrande system. IMO:s underkommitté FSI (Flag State Implementation) har tagit fram ett utkast till riktlinjer som skall godkännas av MEPC. Genom den tredje resolutionen, Resolution on Approval and Test Methodologies for Anti-fouling Systems on Ships, inbjuds medlemsstaterna att formellt godkänna, lista eller licensiera påväxthindrande system som används inom deras jurisdiktion. Medlemsstaterna uppmanas också att i internationella forum arbeta för en harmonisering av tester och funktionsstandarder för påväxthindrande system som innehåller pesticider. I den fjärde resolutionen, Resolution on Promotion of Technical Co-operation, uppmanas medlemsstaterna till utökat tekniskt samarbete i syfte att genomföra konventionen i nationell lagstiftning.

Konventionen träder i kraft 12 månader efter det att den ratificerats av 25 länder som tillsammans innehar 25 procent av världshandelstonnaget. Villkoret för ikraftträdande skiljer sig därmed från andra IMO-konventioner. Det vanligast förekommande villkoret för ikraftträdande av en ny konvention har varit att 15 länder som tillsammans innehar 50 procent av världshandelstonnaget skall ratificera konventionen. Sverige har i dag ca. 0,5 procent av världshandelstonnaget. Om konventionen ratificeras av samtliga EU-länder, de 13 kandidatländerna samt EES-länderna Norge och Island (30 länder), räcker detta för ett ikraftträdande. Dessa länder står tillsammans för ca 30 procent av världshandelstonnaget.

5.5.2 EU-arbete med anledning av konventionen

IMO:s antagande av AFS-konventionen har föranlett EG-kommissionen att se över gemenskapslagstiftningen på området. Ett övergripande syfte har varit att påskynda ikraftträdandet av konventionen. Gemenskapen är inte avtalsslutande part till konventionen utan det ankommer helt på medlemsstaterna att ratificera den. Eftersom konventionens förbud mot påföring och återpåföring direkt påverkar den inre marknadens funktion har kommissionen ansett det nödvändigt att tillnärma medlemsstaternas lagar på området genom att ändra bilaga 1 till rådets direktiv 76/769/EEG om tillnärmningen av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (beredningar), det s.k. begränsningsdirektivet. Ändringar har beslutats genom kommissionens direktiv 2002/62/EG om

anpassning till tekniska framsteg för nionde gången av bilaga 1 till rådets direktiv 76/769/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (tennorganiska föreningar). Samtidigt har kommissionen lagt fram förslag till en förordning som skall föreskriva om förbud mot användning av tennorganiska föreningar i påväxthindrande system på fartyg.

EG-kommissionens ändring av begränsningsdirektivet

Begränsningsdirektivet (76/769/EEG) reglerar tillnärmningen av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och beredningar. I bilaga 1 till direktivet anges de ämnen som är begränsade och vilka dessa begränsningar är.

Genom beslut i maj 1999 anpassades begränsningsdirektivets bilaga 1 till tekniska framsteg för femte gången. Därigenom fick tennorganiska föreningar inte släppas ut på marknaden för användning som ämnen och beståndsdelar i kemiska produkter när de fungerar som biocider i fritt associerad påväxthindrande färg. Kemiska produkter som innehåller tennorganiska föreningar som fungerar som biocider avsedda för att förhindra påväxt av mikroorganismer, växter eller djur får inte användas för målning av skrov på båtar med en total längd som understiger 25 meter. Detsamma gäller båtar, oavsett längd, som främst är avsedda att användas på inre vattenvägar och sjöar. (Kommissionens direktiv 1999/51/EG om anpassning till tekniska framsteg för femte gången av bilaga 1 till rådets direktiv 76/769/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (beredningar) (tenn, pentaklorfenol och kadmium)). Dessa bestämmelser är genomförda i 10 kap. 24 § Kemikalieinspektionens föreskrifter (KIFS 1998:8) om kemiska produkter och biotekniska organismer.

Kommissionen antog den 9 juni 2002 direktivet 2002/62/EG om anpassning till tekniska framsteg för nionde gången av bilaga 1 till begränsningsdirektivet, i syfte att anpassa direktivet till AFS-konventionens bestämmelser. Därmed utsträcks begränsningen av tennorganiska föreningar att omfatta alla fartyg, oavsett längd, avsedda att användas på hav, i kustvatten, flodmynningar och på inre vattenvägar samt i insjöar.

Förslag till EG-förordning

Det har arbetats fram ett utkast till en EG-förordning som syftar till att påskynda konventionens ikraftträdande och harmonisera genomförandet av förbudet mot användning av tennorganiska föreningar i påväxthindrande system på fartyg inom gemenskapen. Samtliga medlemsländer uppmanas i förordningsförslaget att ratificera AFS-konventionen snarast möjligt. Den föreslagna EG-förordningen har inte till syfte att duplicera AFS-konventionen (utöver förbudet mot TBT) utan att genomföra de åtgärder som fastställts i konventionen. Förslaget innehåller förbud mot påmålning med tennorganiska föreningar som fungerar som biocider

(art. 4) och förbud mot förekomsten av sådana tennorganiska föreningar (art. 5). Dessa förbud börjar gälla tre månader efter det att EG-förordningen träder i kraft, dock senast den 1 juli 2003. Förslaget innehåller också bestämmelser om besiktning, certifiering och hamnstatskontroll.

5.5.3 Godkännande av AFS-konventionen

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg.

Promemorians förslag: Promemorian förutsätter att Sverige tillträder konventionen.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har invänt mot att Sverige tillträder konventionen.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen ser allvarligt på den skadliga miljöpåverkan från tennorganiska föreningar i påväxthindrande system på fartyg, särskilt från beläggningar innehållande TBT. AFS-konventionen spelar en viktig roll i ett globalt perspektiv och är därmed betydelsefull även för Sverige. Konventionen innebär ett beaktande av försiktighetsprincipen i enlighet med Riodeklarationen om miljö och utveckling. Under det svenska ordförandeskapet i EU antogs rådsslutsatser som bl.a. innebar att försiktighetsprincipen skulle komma till uttryck i konventionen. Konventionen är en ramkonvention med väldefinierade förfaranden som möjliggör förbud mot skadliga påväxthindrande system på fartyg. Det är angeläget att Sverige tillträder konventionen. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner konventionen.

Det svenska regelverket uppfyller i stort redan i dag de krav som ställs på parterna. Vissa ändringar i förordningar och myndighetsföreskrifter kommer att behöva göras. Bemyndiganden finns för detta. Ett svenskt tillträde förutsätter dock de lagändringar som presenteras i denna proposition.

5.5.4 Lagändringar med anledning av åtagandena i AFS-konventionen

Regeringens förslag: Regeringen föreslår ett tillägg i 6 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlFL) som medger möjlighet att utföra stickprovskontroller på utländska fartyg samt införande i 7 kap. 6 a § samma lag av ett bemyndigande angående anlöpsförbud för att fullgöra de åtaganden som föreligger enligt AFS-konventionen.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I Sjöfartsverkets promemoria föreslås dock en ny paragraf i 7 kap. VlFL med förbud mot avgång och anlöp från och till hamn.

Remissinstanserna: Majoriteten instämmer i promemorians förslag alternativt har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Besiktning och certifiering

Enligt konventionens artikel 10 skall en part se till att fartyg som har rätt att föra dess flagg eller seglar under dess befäl besiktigas och certifieras i enlighet med bestämmelserna i bilaga 4. Där anges att fartyg som har en bruttodräktighet om 400 ton och sysselsätts i internationell trafik skall bli föremål för följande besiktningar. En första besiktning skall ske innan fartyget tas i drift, eller innan ett internationellt antifoulingcertifikat utfärdas första gången. Vidare anges att även för de fartyg som inte omfattas av ovanstående regel skall lämpliga åtgärder vidtas för att säkerställa att även de uppfyller konventionens krav. Förbudet mot skadliga påväxthindrande system skall sålunda gälla för alla fartyg, men certifieringsbehovet endast för de fartyg som har en bruttodräktighet om 400 ton och som sysselsätts i internationell trafik. I bilaga 4 föreskrivs vidare att det skall finnas en möjlighet att återkalla certifikat vid underlåtenhet att vidta rättelse, om ett fartygs påväxthindrande system inte uppfyller certifieringskraven eller de krav som framgår av konventionen. Certifikat skall förklaras ogiltiga om det påväxthindrande systemet ändras, byts ut eller om fartyget flaggas in under en annan stats flagg. I bilaga 4 regel 2 föreskrivs att det skall finnas ett krav på att fartyg med en bruttodräktighet om 400 ton och däröver vilka sysselsätts i internationell trafik skall ha ett internationellt antifoulingcertifikat. Vidare skall enligt regel 5 fartyg på minst 24 meter men med en bruttodräktighet understigande 400 ton medföra ett, av redaren undertecknat, internationellt intyg om det påväxthindrande system fartyget har.

I 4 kap. 1 § VlfL föreskrivs att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa förorening samt om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda. I förarbetena vid lagens tillkomst (prop. 1979/80:167, s. 35 f.) angavs att avsikten med lagen var att skapa en ram för framtida tillsynsverksamhet. Vidare anges särskilt avseende 4 kap. 1 § VlfL att stadgandet medvetet är utformat på ett sådant sätt att lagen skall kunna följa med i utvecklingen och att Sjöfartsverket skall kunna utfärda de föreskrifter som behövs efter det att regeringen beslutat om antagandet av en internationell regel. Sjöfartsverket föreskriver om fartygs konstruktion, utrustning, drift, certifikat och andra handlingar med bemyndigande av 4 kap. 5 §§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (Vlff). Påväxthindrande system kan vara en del av ett fartygs konstruktion, utrustning eller drift. Påväxthindrande system kan t.ex. vara båtottenfärger (drift och underhåll), system med elektrisk spänning för att hindra påväxt (utrustning) eller en skrovdesign och skrovyta som försvårar påväxt (konstruktion). Nuvarande bemyndigande täcker de föreskrifter som Sjöfartsverket kan behöva utfärda med anledning av AFS-konventionens åtaganden. De regler som skall sättas i kraft är alla avsedda att förebygga eller begränsa föroreningar varför nuvarande bemyndigande passar bra även av det skälet.

Närmare bestämmelser om fartygs konstruktion m.m. finns i dag i 4 kap. VlfF och om tillsyn i 6 kap. VlfF. Regeringen avser att i förordningen införa de bestämmelser om internationellt antifoulingcertifikat, antifoulingdeklaration, besiktning, m.m. som krävs enligt konventionen till den del de inte redan täcks in av befintliga bestämmelser.

Inspektion och uppdagande av överträdelser

I konventionens artikel 11 sägs att fartyg i hamnar, varv och offshore-terminaler skall inspekteras för att fastställa att de efterlever konventionens krav. Om det inte finns klara skäl att anta att ett fartyg bryter mot konventionen skall inspektionen begränsas till verifiering av att det, i de fall så krävs, ombord finns ett giltigt certifikat/deklaration och/eller en snabb stickprovsundersökning av fartygets påväxthindrande system som inte inverkar på dess integritet, struktur eller drift. Den tid som går åt för bearbetning av resultaten av stickprovsundersökningen får dock inte användas som förevändning att hindra fartygets rörelse och avfärd. Om det finns klara skäl att anta att fartyget bryter mot konventionen får en grundlig inspektion genomföras. Om man finner att fartyget bryter mot konventionen får den part som genomför inspektionen vidta åtgärder för att varna fartyget, kvarhålla det, sända i väg det eller avstänga det från sina hamnar. Det föreligger krav på underrättelse av vidtagna åtgärder.

Underrättelseförfarande regleras i dag i förordningstext och kräver ingen reglering i lag.

När det gäller bestämmelserna i artikel 11 om inspektion av fartyg kan såvitt avser svenska fartyg konstateras följande. Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – för sjöfarten. En av verkets huvuduppgifter är att svara för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras. I 6 kap. 2 § första stycket VlfL föreskrivs att fartyg skall undergå inspektion när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. I 3 § samma kapitel anges att vid inspektion skall kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och driftsförhållandena är sådana som behövs för att förebygga förorening. Här inryms konventionens regler både vad gäller kontroll av certifikat och provtagning inom befintlig reglering. När det gäller inspektion i nu aktuellt avseende för utländska fartyg stadgas i 6 kap. 3 § andra stycket VlfL att i fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter skall inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. 1 §, såvida det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftsförhållandena i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna, eller innehåller i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Sjöfartsverket saknar i dag möjlighet att i enlighet med AFS-konventionen utföra stickprovskontroller på utländska fartyg. Regeringen föreslår därför ett tillägg i 6 kap. 3 § VlfL så att Sverige kan leva upp till

konventionens krav i denna del. Hur utförandet av sådan kontroll får ske avser regeringen att reglera i förordning (6 kap. VlfL).

I 7 kap. 4 § VlfL föreskrivs de åtgärder som får vidtas om ett fartyg brister i konstruktion, utrustning eller drift, eller om föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § samma lag överträds. Med stöd av bestämmelsen kan ett fartyg som inte lever upp till ställda krav i fråga om t.ex. påväxthindrande system bl.a. förbjudas att avgå från en hamn. Regeringen bedömer dock att det i dessa fall även bör vara möjligt att förbjuda ett fartyg att anlöpa en svensk hamn. Såsom framgår av avsnitt 5.2.2.4 föreslår regeringen att det i 7 kap. 6 a § VlfL införs ett bemyndigande angående anlöpsförbud. Enligt förslaget skall regeringen få meddela sådana föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn som följer av ett EG-direktiv eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har åtagit sig att följa. Regeringen avser därefter att i förordning föreskriva om anlöpsförbud bl.a. vid brott mot AFS-konventionen.

Fördragsbrott/Påföljder

I artikel 12 anges att varje konventionsöverträdelse skall vara förbjuden och att påföljder skall finnas hos det aktuella fartygets flaggstat, oavsett var överträdelsen äger rum. I 10 kap. VlfL återfinns bestämmelser om ansvar m.m. Dessa bestämmelser får anses motsvara konventionens krav.

Vidare anges i artikel 12 att om en överträdelse har anmälts till flaggstaten skall information om vilka åtgärder som har vidtagits så snart som möjligt tillställas dels den part som gjort anmälan, dels IMO. Om åtgärd inte har vidtagits inom ett år efter det att information om överträdelse har kommit till flaggstatens kännedom, skall den part som anmält överträdelsen informeras om detta. Detta förfarande kräver ingen reglering i lag.

Sjöfartsverket har i sin promemoria, utöver det som rör AFS-konventionen, pekat på att till skillnad mot föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. VlfL finns inget ansvar föreskrivet för den som uppsåtligen bryter mot föreskrifter meddelats med stöd av 4 kap 1 § samma lag. Kustbevakningen har i sitt remissyttrande framfört att det bör införas ansvarsregler även för den som bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap 1 § VlfL. Med anledning av den påtalade skillnaden avser regeringen att genom ändring i VlfL eliminera densamma.

Allmänt gäller för förslagen i denna proposition att de inte medför några kostnader eller andra konsekvenser av betydelse för staten. Förslagen är heller inte av den karaktären att de kan antas få några regionalpolitiska konsekvenser. Vissa av förslagen får följder av administrativt och ekonomiskt slag för de berörda företagen, men dessa är att betrakta som relativt begränsade för näringen i stort och måste ställas mot intresset av förbättrad sjösäkerhet. Det redogörs närmare nedan för de följder som avses.

När det gäller jämställdhetsaspekter kan sägas att sjöfartsnäringen är en manligt dominerad näring. Bland befattningshavarna ombord på fartyg är de flesta män. De som är i befälsställning på fartygen är också oftast män. Mot denna bakgrund finns det anledning att t.ex. inom rederierna aktivt behandla frågor om jämställdhet. De förslag som här lämnas har inte haft överväganden om jämställdhet som främsta grund, men vad som föreslagits i fråga om arbetsmiljöregleringen ombord på fartyg kan ändå komma att ha viss betydelse för frågan (se nedan).

Vissa av förslagen, bl.a. de som är avsedda att genomföra EG-direktiv och de som föreslås komplettera EG-förordningen om dubbelskrov, syftar till att höja sjösäkerheten. Dessa kan indirekt ha en positiv effekt på miljön eftersom förhöjd sjösäkerhet kan antas leda till färre olyckor till sjöss och därmed även minskad risk för utsläpp av olja och andra farliga ämnen.

Nedan kommenteras propositionens enskilda förslag i den mån några särskilda kommentarer är påkallade.

6.1 En ny fartygssäkerhetslag

Förslaget till en ny fartygssäkerhetslag innebär ändringar i förhållande till gällande lag som i huvudsak är redaktionella, men även vissa sakliga ändringar införs. Lagen kommer att medföra ökad arbetsbelastning för Sjöfartsverket med anledning av de följändringar i form av de nya föreskrifter som kommer att behöva utarbetas. Inom Sjöfartsverket planeras emellertid sedan tidigare en större översyn av föreskrifterna. Det föreskriftsarbete som inledningsvis krävs kan också på sikt i viss mån förväntas uppvägas av att den nya fartygssäkerhetslagen blir enklare att tillämpa och är bättre förberedd för framtida ändringar.

6.1.1 Krav att vissa fartyg skall inneha certifikat m.m.

Med den nya fartygssäkerhetslagen kommer certifikat att krävas för fler fartyg än i dag. Lagen innehåller dels ett förslag om att fartyg (utom fritidsfartyg) vars bruttodräktighet är minst 20 skall ha fartcertifikat, dels ett förslag om att minsta tillåtna fribord skall fastställas även för fiskefartyg och att de skall förses med fribordsmärken. Som ett bevis på att fribordsmärkena korrekt och varaktigt anbringats på fartygen, skall de inneha fribordscertifikat. För att utfärdade fart- och fribordscertifikat inte skall förklaras ogiltiga, krävs att fartygen i de avseenden som certifikaten

omfattar inte är bristfälliga och att fartygen underkastar sig regelbunden tillsyn där detta kan kontrolleras.

Med förslaget kommer således fler fartyg än tidigare att bli föremål för periodisk tillsyn. Enligt uppgifter från Sjöfartsverket i januari 2003 finns det i Sjöfartsverkets fartygstillsynssystem (FTS) 2 135 fartyg med en bruttodräktighet mellan 20 och 99. Av dessa är 288 passagerarfartyg och 986 fritidsfartyg. Passagerarfartygen skall ha certifikat i samma utsträckning som i dag, och fritidsfartyg av denna storlek är befriade från kraven på certifikat. Resterande 861 fartyg kommer att beröras av förslagen eftersom de i dag inte behöver ha fartcertifikat. Förslagen är också av betydelse för de 112 fiskefartyg vars bruttodräktighet är minst 100, eftersom också de berörs av reglerna om fribord. Det är således knappt 1 000 fartyg som berörs av någon av de föreslagna ändringarna i fråga om kraven på certifikat.

Av de fartyg som berörs av de nya reglerna om fartcertifikat omfattas dock ungefär hälften sedan tidigare av bestämmelserna om fribord, och besiktas därför redan i dag. Det totala antalet fartyg för vilka inte något certifikat tidigare har krävts, men som med de nya reglerna kommer att behöva certifikat, kan uppskattas till drygt 500.

För dessa fartyg innebär ändringarna att de till skillnad från i dag kommer att vara föremål för sådana periodiska besiktningar som följer av att de skall ha certifikat. Hur ofta dessa besiktningar skall ske och storleken på avgifterna för besiktningarna bestäms av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket samordnar sina besiktningar på så sätt att samtliga de certifikat som ett fartyg behöver förnyas vid samma tidpunkt, och besiktningarna sker således vid samma tillfälle.

Förrättningarna är avgiftsfinansierade. Grundavgiften för en tillsynsförrättning är 1 000 kr för fiskefartyg med en bruttodräktighet av 20–99 och för övriga fartyg 2 000 kr. Vidare tas en förrättningsavgift om 350 kr ut per påbörjad trettiominutersperiod. (Om besiktningen sker utanför Sveriges gränser är grundavgiften högre.) Dessutom tillkommer förrättningsmannens rese- och traktamentskostnader. De handlingar som utfärdas i samband med en avslutad förrättning är i sig avgiftsfria. Hur lång tid som en tillsynsförrättning tar varierar naturligtvis beroende på dels förrättningens syfte, dels hur fartyget ser ut. Enligt uppgift från Sjöfartsverket kan avgiften för en förrättning som avser ett mindre fiskefartyg beräknas till minst 4 000 kr. För andra fartyg gäller den högre grundavgiften, och den totala förrättningskostnaden blir oftast något högre än för fiskefartygen. Utslaget på en tioårsperiod är det rimligt att uppskatta kostnaderna för den enskilde fartygsägaren till ca 2 000 kr per år. Fartygsägarnas kostnader för tillsyn måste vägas mot de skäl som talar för att införa krav på certifikat och därmed periodiska besiktningar av deras fartyg, dvs. ökad sjösäkerhet.

De ökade kostnader som förslagen medför för Sjöfartsverket med anledning av att fler tillsynsförrättningar måste utföras, bedömer verket kunna rymmas inom befintliga anslag.

Regeringen bedömer att tillämpningen av arbetsmiljölagen på fartygsarbete inte kommer att medföra några nämnvärda ökade kostnader. När det gäller de föreskrifter som måste anpassas till den föreslagna regleringen, torde Sjöfartsverket i många fall kunna sätta i kraft de föreskrifter som Arbetsmiljöverket har utfärdat. Sjöfartsverkets arbete därmed kan begränsas avsevärt.

Förslaget innebär nyheter i förhållande till gällande rätt i fråga om arbetsmiljön på fartyg. Bland annat skall bestämmelser om systematiskt arbetsmiljöarbete, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård tillämpas vid fartygsarbete. I den mån dessa bestämmelser förutsätter nya rutiner hos rederier eller andra arbetsgivare, är detta naturligtvis kostnadskrävande. Merparten av ”nyheterna” i regleringen av fartygsarbete är emellertid sådant som följer av det arbetsmiljöavtal som ingåtts mellan sjöarbetsmarknadens parter. Bedömningen är därmed att lagförslagen såvitt gäller bestämmelserna om arbetsmiljön inte kommer att föranleda några ytterligare kostnader av betydelse för de redare som redan omfattas av avtalet. Fartyg som inte omfattas av arbetsmiljöavtalet torde i de flesta fall ha en liten besättning. Även om de nya bestämmelserna skall tillämpas på dessa fartyg, kan det antas att bestämmelserna medför föga kostnadskrävande förändringar för de berörda.

Att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartygsarbete, kan emellertid i viss mån på ett positivt sätt påverka jämställdheten på fartyg. I jämförelse med den nuvarande fartygssäkerhetslagens bestämmelser om arbetsmiljön, är arbetsmiljölagen tydligare i fråga om att arbetsmiljön skall anpassas till människors olika förutsättningar fysiskt och psykiskt avseende. Den enskilde arbetstagaren har också ett större inflytande över hur det egna arbetet skall planeras och utformas. Arbetsgivaren har enligt arbetsmiljölagen en uttalad skyldighet att genom att anpassa arbetsförhållandena eller vidta annan lämplig åtgärd ta hänsyn till arbetstagarens särskilda förutsättningar för arbetet.

6.2 Genomförande av EG-direktiv m.m.

6.2.1 Ändringar i direktivet om klassificeringssällskap

De ändringar som nu införs i lagstiftningen innebär för Sjöfartsverkets del att verket, i stället för att göra en egen bedömning av om en organisation uppfyller de krav som ställs i direktivet, får överlämna till Europeiska kommissionen att göra en sådan bedömning. Liksom vad som gäller i dag får Sjöfartsverket efter att en organisation har erkänts träffa avtal med denna. Förslagen förväntas inte medföra några särskilda konsekvenser för någon.

6.2.2 Ändringar i direktivet om hamnstatskontroll

Prop. 2002/03:109

De nya bestämmelserna om obligatorisk utökad inspektion kommer att leda till mer omfattande och tidskrävande inspektioner. Kostnaderna för en hamnstatskontroll behöver inte ersättas av fartygets ägare så länge kontrollen inte leder till att fartyget hålls kvar. Andelen kvarhållna fartyg är enligt uppgifter från Sjöfartsverket ungefär en och en halv procent av de inspekterade fartygen. De nya bestämmelserna kommer därför också att medföra att antalet inspektionstimmar som inte ersätts via avgifter kommer att öka. Sjöfartsverket gör för närvarande den bedömningen att verket kan klara de nya åliggandena med befintlig personal.

Förslagen bedöms inte innebära några särskilda konsekvenser för småföretagare eller någon annan.

6.2.3 EG-förordningen om dubbelskrov

EG-förordningen föreskriver att oljetankfartyg med enkelskrov skall fasas ut för att slutligen helt förbjudas. Med beaktande av det miljöhot som oljetankfartyg med enkelskrov utgör, är det av stor betydelse att så sker. Genom att införa straffsanktioner för den som bryter mot EG-förordningen kan efterlevnaden av densamma förväntas öka. De straffbestämmelser som nu föreslås kan dock knappast antas leda till någon nämnvärd ökad arbetsbörda för polis, åklagare eller domstolar. För närvarande finns sju enkelskroviga oljetankfartyg som berörs av förordningens utfasningsregler registrerade i det svenska fartygsregistret.

6.2.4 Direktivet om lastning och lossning av bulkfartyg

De förslag som är föranledda av direktivet kommer att medföra vissa förändringar för de hamnar som tar emot sådana fartyg som enligt direktivet definieras som bulkfartyg. I direktivet och i förslaget till den nya bulklagen benämns dessa terminaler. Det torde i Sverige röra sig om ett begränsat antal terminaler. Krav kommer att ställas på dessa i fråga om rutiner vid lastning och lossning av bulkfartyg, om skador uppstår osv. Terminalerna skall även ta fram informationsbroschyrer och inrätta kvalitetssäkringssystem i enlighet med föreskrifter som Sjöfartsverket föreslås meddela. Inrättandet av kvalitetssäkringssystem, som enligt direktivet skall certifieras enligt standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard, är det som förväntas medföra störst kostnader för terminalerna. Denna kostnad varierar emellertid kraftigt beroende på verksamhetens omfattning och det antal personer som omfattas av organisationen. Vissa hamnar har redan i dag ett sådant kvalitetssäkringssystem som krävs, och har således valt att trots de kostnader som detta innebär inrätta ett sådant utan att något legalt krav har förelegat. Ett sådant system har i dessa fall ansetts innebära konkurrensfördelar och det har även uppgetts att det har ställts krav från vissa kunder i detta avseende.

För Sjöfartsverkets del innebär genomförandet av bulkdirektivet att verkets roll som tillsynsmyndighet i viss mån utökas. Sjöfartsverkets

bedömning är emellertid att detta inte kommer att medföra någon nämnvärd ökning av kostnaderna.

Den ökade arbetsbelastning som kan drabba polis, åklagare och allmänna domstolar med anledning av föreslagna straffbestämmelser samt förvaltningsdomstolar med anledning av överklaganden av vitesförelägganden, bedöms bli ytterst marginell och torde därmed inte medföra några kostnader.

6.2.5 Ändringar i arbetstidsdirektivet

Ändringarna i arbetstidsdirektivet innebär att även arbetstagare ombord på fiskefartyg kommer att omfattas av arbets- och vilotidsregleringen samt därtill hörande krav på t.ex. läkarundersökning. För de småföretag som kommer att träffas av regleringen kan detta innebära en viss administrativ börda. Det finns dock anledning att erinra om vad *Fiskeriverket* och *Sveriges Fiskares Riksförbund* har uppgett om att alla yrkesfiskare i Sverige, till följd av lottsystemet där fiskaren ersätts med en andel av fångstvärdet, är att betrakta som egna företagare och att det således knappast förekommer några anställda fiskare i Sverige. Det kan därför antas att dessa regler kan komma att få en begränsad tillämpning i praktiken.

De nya bestämmelserna bedöms inte medföra några nämnvärda extrakostnader för tillsynsmyndigheten Sjöfartsverket.

6.3 Undantag från vilotidsreglerna

Förslaget syftar till att sådana personer som, utan att vara anställda, bedriver sjöfart i kustnära trafik skall kunna tillämpa vissa undantag från vilotidsbestämmelserna. Förslaget kan förväntas innebära effektivare arbetsscheman, rationellare drift och således kostnadsbesparande förenklingar för vissa småföretagare.

6.4 Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning

Det är mycket svårt att förutse i vad mån de föreslagna bestämmelserna om sjömans rätt att frånträda sin befattning i vissa allvarliga situationer kommer att tillämpas. Det kan dock antas att fartyg endast undantagsvis befinner sig i sådana riskzoner som är aktuella, eller att förhållandena ombord är sådana att sjömannen utsätts för allvarlig fara. I de enstaka fall där en sjöman ändå kan komma att vilja nyttja sin rätt att frånträda befattningen kan arbetsgivaren drabbas av kostnader för sjömannens resa hem eller till annat fartyg som han eller hon omplaceras till. Detta torde dock inte innebära någon större skillnad för arbetsgivaren mot vad som gäller i dag, eftersom sjömannen nu har rätt att i de aktuella situationerna säga upp sin anställning och då har motsvarande rätt till fri hemresa.

Redare, skeppsvarv och färgindustrins tillverkare av påväxthindrande system påverkas av bestämmelserna i AFS-konventionen. Företag i alla storlekar påverkas eftersom det rör sig om lagstiftning som då gäller fartyg oberoende av storleken på de företag som framför dem. Bestämmelserna är dock i stora delar redan i dag en del av det svenska regelverket. I den EG-förordning som förväntas bli antagen inom kort och vars innehåll huvudsakligen överensstämmer med AFS-konventionen, finns bestämmelser om bl.a. besiktning och certifiering som blir direkt tillämpliga på medlemsstaternas fartyg när förordningen träder i kraft.

Sjöfartsverket kommer att göra vissa ändringar i sina föreskrifter med anledning av ratificeringen av AFS-konventionen. Det bedöms att resurser för föreskriftsarbetet kommer att rymmas inom befintliga resurser.

Nu föreslagna lagändringar i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innebär för Sjöfartsverkets del en ökning av arbetet vid inspektioner av utländska fartyg i det att det även skall ske en kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov. Regeringen bedömer att Sjöfartsverket kan klara av det vidgade inspektionsansvaret med befintliga resurser. Mot den ökning av arbetsbelastningen som angetts skall ställas de positiva miljöeffekter som efterlevande av konventionens förbud mot användning av påväxthindrande system innehållande tennorganiska föreningar innebär. Förbud mot tennorganiska föreningar i antifoulingssystem medför positiva effekter på den marina miljön och därmed för fiskresurserna.

Det föreslås att föreslagna författningsändringar, med undantag av lagen om lastning och lossning av bulkfartyg, skall träda i kraft den 21 juli 2003. Det innebär att ändringsdirektiven om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll respektive vilotider genomförs inom föreskrivna tidsfrister.

I artikel 17 i bulkdirektivet anges att medlemsstaterna före den 5 augusti 2003 skall anta och offentliggöra nödvändiga bestämmelser, men dessa skall tillämpas först från och med den 1 mars 2004. När det gäller lagen om lastning och lossning av bulkfartyg bör den därför utfärdas samtidigt som övriga författningar, men träda i kraft den 1 mars 2004.

Samtidigt som den nya fartygssäkerhetslagen träder i kraft skall den nuvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49) upphöra att gälla. Därutöver föranleder den nya fartygssäkerhetslagen ett antal övergångsbestämmelser.

År 1995 gjordes i 1988 års fartygssäkerhetslag ändringar genom lagen (1995:927) om ändring i fartygssäkerhetslagen. Ändringarna föranleddes av införandet av den s.k. ISM-koden (International Safety Management Code). I en övergångsbestämmelse föreskrevs då att vissa uppräknade paragrafer skulle tillämpas först från och med den dag som regeringen bestämmer. En sådan övergångsbestämmelse, med hänvisning till motsvarande paragrafer i den nya lagen, bör också införas nu. Där bör också anges att regeringen får föreskriva att de nämnda bestämmelserna skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg.

I avsnitt 5.1.3 har redogjorts för behovet av en övergångsbestämmelse för de fartyg som träffas av de nya kraven på fart- och fribordscertifikat, och som tidigare inte har behövt dessa certifikat. Sjöfartsverket har uppgett att tillsynen normalt samordnas för varje fartyg och sker vart femte år. Certifikat kommer givetvis inte att hinna utfärdas för de berörda fartygen i tid till lagens ikraftträdande. För att Sjöfartsverket skall kunna inordna tillsynen av dessa fartyg i den planlagda tillsynen i övrigt bör certifikaten i stället vara utfärdade senast den 21 juli 2008.

I fråga om en skada som har inträffat före den nya fartygssäkerhetslagens ikraftträdande är 1998 års fartygssäkerhetslag tillämplig, vilket bör framgå av en övergångsbestämmelse. När det gäller preskription vid väckande av talan är dock innehållet i bestämmelserna i den nuvarande och den nya lagen detsamma (9 kap. 15 § resp. 4 kap. 16 §). Såsom *Lagrådet* har påpekat saknar därför övergångsbestämmelsen praktiskt betydelse i det avseendet.

Följdändringar kommer att behöva göras i ett stort antal föreskrifter med anledning av den nya fartygssäkerhetslagen. Alla dessa kommer sannolikt inte att hinna göras i tid till den nya lagens ikraftträdande. I en övergångsbestämmelse bör därför förordnas att en föreskrift som har meddelats med stöd av fartygssäkerhetslagen (1988:49) och som gäller vid ikraftträdandet av den nya fartygssäkerhetslagen fortfarande skall gälla och vid tillämpningen anses ha meddelats med stöd av denna lag.

Vidare bör det i en övergångsbestämmelse anges att om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom

en föreskrift i den nya fartygssäkerhetslagen, skall den nya föreskriften tillämpas i stället för den som anges. Regeringen lämnar i denna proposition förslag till nödvändiga följdändringar i lagar med anledning av den nya fartygssäkerhetslagen, vilket innebär att det i fråga om lagar inte torde bli aktuellt att tillämpa den övergångsbestämmelsen. Det kan dock finnas förordningar och myndighetsföreskrifter där ändringarna inte hinner göras i tid till den nya lagens ikraftträdande.

I förslaget till den nya fartygssäkerhetslagen har begreppet maskinchef ersatts av teknisk chef, vilket medför behov av ändringar i främst förordningar och Sjöfartsverkets föreskrifter. Det bör i en övergångsbestämmelse anges att om begreppet maskinchef förekommer i lag eller annan författning skall därmed avses teknisk chef enligt den nya fartygssäkerhetslagen.

I övrigt bedöms föreslagna lagändringar inte medföra behov av några övergångsbestämmelser.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till fartygssäkerhetslag

Regeringens förslag innebär att den nuvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49) ersätts med en ny lag med samma namn. Den nya lagen skiljer sig från den nuvarande främst genom att den har disponerats på ett annat och mer överskådligt sätt, att språket i viss mån har moderniserats samt att de flesta av bestämmelserna om arbetsmiljön har utelämnats eftersom i stället arbetsmiljölagen (1977:1160) skall tillämpas på fartyg och fartygsarbete. Även i övrigt föreslås en del materiella ändringar i den nya fartygssäkerhetslagen, vilka det särskilt har redogjorts för i den allmänna motiveringen.

1 kap. Inledande bestämmelser

Fartygssäkerhetslagens första kapitel innehåller dels en paragraf som anger lagens tillämpningsområde, dels definitioner av de begrepp som används i lagen och som kräver en närmare förklaring. Till skillnad mot 1988 års fartygssäkerhetslag samlas således definitionerna i lagens inledande kapitel.

1 §

Paragrafens innehåll är detsamma som i 1 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

2 §

I paragrafen definieras vissa begrepp som har med ett fartygs besättning att göra, nämligen *ombordanställd*, *fartygsarbete*, *säkerhetsbesättning* och *minderårig*. I 1988 års fartygssäkerhetslag finns definitionerna av ombordanställd och fartygsarbete i 1 kap. 3 §, av säkerhetsbesättning i 5 kap. 5 § första stycket samt av minderårig i 7 kap. 3 § andra stycket. Dessa definitioner har inte ändrats. Redarbegreppet definieras inte, utan i stället anges att det som sägs i lagen om redare också skall gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift, vilket i viss mån avviker från vad som sägs i 1 kap. 2 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Vem som i lagens mening skall jämföras med redaren motsvaras med den nya skrivningen av vad som gäller enligt 1 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. (För en motivering till varför redarbegreppet inte definieras hänvisas till Fartygssäkerhetsutredningens betänkande (SOU 2001:17 s. 100 f.) och till regeringens proposition om åtgärder mot förorening från fartyg (prop. 2000/01:139 s. 137 f.).)

3 §

Definitionerna av begreppen *passagerarfartyg* och *passagerare* motsvarar definitionerna i 4 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. I andra stycket, punkt 3, har dock orden ”eller den verksamhet som bedrivs

med fartyget” lagts till. Tillägget är avsett att tydliggöra att även vissa personer som befinner sig ombord i sådan offentlig tjänsteförrättning som inte direkt rör själva fartyget omfattas av undantaget i fråga om vem som skall räknas som passagerare. Det innebär att personer som vistas på exempelvis Kustbevakningens fartyg för att bedriva myndighetsutövning eller på annat sätt delta i myndighetens uppgifter, t.ex. i skarpa lägen eller i samband med utbildning eller övning, inte är att betrakta som passagerare.

Begreppen *ro-ro-passagerarfartyg*, *höghastighetspassagerarfartyg* och *reguljär trafik* infördes i lagen i samband med genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. I 10 kap. 9 a § andra stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag anges att med dessa begrepp avses detsamma som i nämnda direktiv. Eftersom definitionerna är tämligen komplicerade och endast relevanta för tillämpningen av direktivet, hänvisar även den nu aktuella paragrafen till direktivet.

4 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 2 och 4 b §§, 3 kap. 5 § samt 4 kap. 2 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag.

5 §

I paragrafen definieras begreppet *erkänd organisation*. Begreppet införs i lagen med anledning av genomförandet av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, såsom det ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG.

2 kap. Allmänna krav på fartyg, dess bemanning och på rederiverksamhet

I kapitlet finns de allmänna kraven som gäller för alla fartyg angående sjövärdighet, lastning och lossning, innehav av certifikat, bemanning, skyldigheter för befäl samt rederiverksamhet. Bestämmelserna är med få undantag av portalkaraktär och anger ramarna för vad som krävs för att använda fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller för att använda svenska fartyg utanför detsamma. Vad som enligt fartygssäkerhetslagen därutöver krävs för att ett visst fartyg skall få användas till sjöfart anges i 3 kap.

1 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis 3 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Därutöver behandlas själva arbetsmomenten lastning och lossning. Lossning nämndes inte alls i 1988 års fartygssäkerhetslag, men det arbetsmomentet är riskfyllt och bör jämte lastning nämnas särskilt.

3 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 § första stycket, 2 kap. 4 och 4 e §§, 3 kap. 7 § och 4 kap. 5 § samt delvis 1 kap. 5 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Skillnaden gentemot tidigare bestämmelser gäller förutsättningarna för att ogiltigförklara certifikat, vilka tidigare har varierat något beroende på vilket certifikat det varit fråga om. De huvudsakliga skälen för ogiltigförklaring har dock varit i princip desamma. De uttrycks därför nu i en och samma bestämmelse.

4–8 §§

Paragraferna motsvarar 5 kap. 1–4 §§ och 20 § andra stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Benämningen maskinchef har dock i 7 § ersatts av teknisk chef (se avsnitt 5.1.2). För undvikande av missuppfattningar angående det övergripande ansvaret ombord anges i tredje stycket att det som anges om den tekniska chefens ansvar inte inskränker befälhavarens ansvar och befogenheter enligt sjölagen (1994:1009).

9 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 a § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

10 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 § andra stycket och 2 kap. 4 d § samt delvis 1 kap. 5 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

3 kap. Särskilda krav för användning av vissa fartyg

Fartygssäkerhetslagen ställer olika krav för användning av fartyg beroende på fartygens storlek eller användningsområde. De särskilda kraven finns samlade i 3 kap., under rubrikerna *Fartcertifikat*, *Passagerarfartygscertifikat*, *Fribord*, *Dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation* samt *Säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter*.

1 §

Paragrafen motsvarar delvis 2 kap. 3 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. En materiell ändring har dock gjorts så till vida att även fartyg med en bruttodräktighet som är mindre än 100 men minst 20 skall ha fartcertifikat. Fritidsfartyg är undantagna från detta krav. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.1.3.

2 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 2 § andra stycket och 3 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

3 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 4 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

4 §

Paragrafen motsvarar 3 kap. 2 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Minsta tillåtna fribord skall numera även fastställas

för fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men inte för fritidsfartyg. Begreppet *lustfartyg* har här bytts ut mot fritidsfartyg. Prop. 2002/03:109

5–8 §§

Paragraferna motsvarar 3 kap. 3, 4, 6, 10 och 11 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

9 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 c § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Fritidsfartyg har undantagits från bestämmelsens tillämpningsområde, vilket dock i praktiken inte innebär någon skillnad i förhållande till tidigare (se SOU 2001:17 s. 109).

10–18 §§

Paragraferna motsvarar 5 kap. 5–12 och 14 §§ samt 20 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Några sakliga ändringar har inte gjorts. Att det i 13 § talas om ”den myndighet som har fattat ett beslut om säkerhetsbesättning” trots att det i 12 § anges att Sjöfartsverket fattar sådana beslut, beror på att det i 7 kap. 4 § andra stycket finns ett bemyndigande avseende dessa beslut som inte inskränker sig till Sjöfartsverket. I 13 § har även lagts till att Sjöfartsverket – förutom att återkalla ett beslut om säkerhetsbesättning – under angivna omständigheter får ändra ett sådant beslut.

4 kap. Arbetsmiljö

Arbetsmiljön ombord på fartyg regleras huvudsakligen i arbetsmiljölagen (1977:1160), men vissa särbestämmelser finns kvar i fartygssäkerhetslagen och då i dess 4 kap. under rubrikerna *Om arbetsmiljön*, *Befälhavarens skyldigheter för arbetsmiljön*, *Skyddsombud och skyddskommitté* samt *Utländska fartyg*. Därutöver finns i 7 kap. 5 § bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i frågor om arbetsmiljön som omfattas av vad som sägs i 4 kap. Tillsynen över efterlevnaden ombord på fartyg av arbetsmiljöbestämmelserna regleras i 5 kap. Förbud och förelägganden i anledning av brister som påträffas vid tillsynsförrättningarna får meddelas med stöd av 6 kap. Vid överträdelser av sådana förbud och förelägganden skall vad som sägs om straff i 8 kap. gälla. I övrigt skall alltså arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete.

1 §

Paragrafen anger att arbetsmiljölagen gäller fartygsarbete om inte annat sägs där eller följer av fartygssäkerhetslagen. Särbestämmelser i fartygssäkerhetslagen ersätter i vissa fall arbetsmiljölagens reglering. Så är fallet såvitt gäller de särskilda bestämmelserna om skyddsombud och skyddskommittéer som finns i 4 kap. fartygssäkerhetslagen. De övriga särbestämmelserna i 4 kap. fartygssäkerhetslagen ersätter inte regleringen i arbetsmiljölagen utan kompletterar den.

2 §

Paragrafen erinrar om att bestämmelserna om arbetsmiljöns beskaffenhet finns dels i 2 kap. arbetsmiljölagen, dels i 4 kap. 3–5 §§ fartygssäkerhetslagen.

3–5 §§

Paragraferna motsvarar 6 kap. 7–9 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag. För att uppnå samstämmighet mellan de ombordanställdas rätt till kost och vatten enligt 5 § och befälhavarens skyldigheter enligt 6 §, anges nu genomgående att kost och vatten skall vara av fullgod kvalitet.

6 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 7 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Ansvar för de frågor om arbetsmiljöns beskaffenhet som regleras i fartygssäkerhetslagen åvilar alltså befälhavaren.

7 §

Bestämmelserna i arbetsmiljölagen om minderårigas arbete skall tillämpas också när arbetet utförs på fartyg. Minimialdern för fartygsarbete är emellertid inte riktigt densamma som på en arbetsplats i land och regleras därför som tidigare i fartygssäkerhetslagen och i sjömanslagen (1973:282). Paragrafen motsvarar 6 kap. 10 § andra stycket och 10 a § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Vissa redaktionella ändringar har gjorts i syfte att göra paragrafen mera lättläst.

I 7 kap. 5 § finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om sådant arbete inom fiskerinäringen som avses i paragrafens andra stycke.

8 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 3 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Den reglerar enbart befälhavarens ansvar i fråga om det arbete som minderåriga utför på fartyg. Bestämmelsen inskränker inte redarens eller annan arbetsgivares skyddsansvar såvitt avser minderårigas arbete som följer av arbetsmiljölagen.

9 §

Det skyddsansvar som tidigare reglerats i 7 kap. 2 § och 4 § första och andra styckena fartygssäkerhetslagen regleras nu i 3 kap. 2 och 3 §§ arbetsmiljölagen. Det som reglerades i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen har i arbetsmiljölagen vidareutvecklats genom införandet av bestämmelserna om systematiskt arbetsmiljöarbete i 3 kap. 2 a § första och andra styckena arbetsmiljölagen. Bestämmelserna i det lagrummet gäller också fartygsarbete. Befälhavaren har i samtliga dessa fall ett skyddsansvar, jämte redaren och – i förekommande fall – en annan arbetsgivare. I denna paragraf anges därför att det som sägs i 3 kap. 2 §, 2 a § första och andra styckena samt 3 § arbetsmiljölagen om arbetsgivare också skall gälla befälhavaren.

10 §

Det är motiverat med vissa skillnader mellan hur skyddsverksamheten regleras vid fartygsarbete och på arbetsplatser i land. Av skäl som har

utvecklats i avsnitt 5.1.4.3 finns vissa av bestämmelserna om skyddsverksamheten kvar i fartygssäkerhetslagen. Det gäller bestämmelser om hur skyddsombud skall utses, tillsättandet av skyddskommittéer och om skyddsombudens stoppningsrätt. I övriga delar är arbetsmiljölagens bestämmelser om skyddsverksamhet tillämpliga på fartygsarbete, vilket kommer till uttryck delvis genom denna paragraf. Det finns även i de aktuella paragraferna i arbetsmiljölagen angivet att korresponderande lagrum i fartygssäkerhetslagen i stället skall gälla vid fartygsarbete.

11 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

12 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 7 och 9 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

13 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 8 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

14 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 10 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

15 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 14 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. För andra arbetsplatser än fartyg finns motsvarande reglering i lagen (1982:80) om anställningsskydd. Eftersom den lagen inte utan vidare kan tillämpas på fartygsarbete, där hänsyn också måste tas till sådana förhållanden som omfattas av regleringen i 17 och 18 §§ sjömanslagen (1973:282), finns bestämmelsen kvar i fartygssäkerhetslagen.

16 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 15 och 16 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag. Med anledning av att arbetsmiljölagen skall vara tillämplig görs dock vissa hänvisningar dit.

17 §

Paragrafen motsvarar delvis 9 kap. 17 och 18 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag och anger när de bestämmelser om skyddsombud som alltså finns kvar i fartygssäkerhetslagen skall börja tillämpas i förhållande till redaren eller en annan arbetsgivare. Det finns motsvarande bestämmelser i 6 kap. 14 och 15 §§ arbetsmiljölagen som anger när den lagens bestämmelser skall gälla mot arbetsgivaren.

18 §

Paragrafen anger att fartygssäkerhetslagens arbetsmiljöbestämmelser skall gälla utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det. Därutöver gäller vissa av arbetsmiljölagens bestämmelser även utländska fartyg. I vad mån så är fallet framgår av den lagen och av arbetsmiljöförordningen (1977:1166).

Innehållet i detta kapital är i väsentliga delar detsamma som i 10 kap. 1988 års fartygssäkerhetslag. Vissa materiella ändringar har dock gjorts, bl.a. med anledning av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), men även i vissa andra avseenden. Dessutom har de bemyndiganden som tidigare fanns i 10 kap. flyttats till 7 kap. i den nya lagen.

1 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. I första stycket har dock i en ny punkt uttryckligen angetts att arbetsmiljön omfattas av tillsynen. Huvudregeln är att Sjöfartsverket utövar tillsyn enligt lagen. Av andra stycket framgår dock att inspektioner av svenska fartyg även får utföras av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen. Ett sådant beslut kan också omfatta att Kustbevakningen får utföra efterkontroller i syfte att kontrollera att sådana brister har åtgärdats som föranlett beslut om nyttjandeförbud, såvida inte sådana kontroller uttryckligen har undantagits.

Såvitt gäller arbetsmiljön utövar Sjöfartsverket tillsynen i samverkan med Arbetsmiljöverket. Tillsynen skall då omfatta efterlevnaden av arbetsmiljöbestämmelserna i såväl fartygssäkerhetslagen som arbetsmiljölagen, samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar. Tillsynen skall även omfatta efterlevnaden av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, men i den delen utövas tillsynen utan samverkan med Arbetsmiljöverket.

2 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

3 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 20 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Bestämmelsens innebörd är att tillsynsförrättningar som har utförts av vissa organisationer skall ha samma giltighet som om de utförts av Sjöfartsverket. De närmare förutsättningarna för att organisationerna enligt avtal eller efter enskilda uppdrag skall få utföra vissa tillsynsförrättningar har behandlats i avsnitt 5.2.1.

4 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 5 § första och andra styckena i 1988 års fartygssäkerhetslag.

5–7 §§

Paragraferna, som gäller besiktningar, motsvarar 10 kap. 5 § tredje stycket samt 6 och 7 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag. Av 6 § framgår det dock numera att den första sjövärdighetsbesiktningen gäller de fartyg

som enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen Prop. 2002/03:109
skall ha certifikat.

8 §

Paragrafen motsvarar i sak 10 kap. 8 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Den punkt som tidigare särskilt nämnde lagen (1998:958) om vilotid för sjömän har dock utelämnats eftersom kontroll av efterlevnaden av den lagen ingår i den allmänna undersökningen av arbetsmiljön.

9 §

Sista meningen i första stycket är ny och skall läsas tillsammans med det nya bemyndigandet i 7 kap. 6 § 2. Dessa bestämmelser behandlar den s.k. obligatoriska utökade inspektion som skall göras av vissa fartyg enligt rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), såsom det ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG. Bestämmelserna har kommenterats närmare i avsnitt 5.2.2.2.

Paragrafen motsvarar i övrigt 10 kap. 9 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Den mening som tidigare fanns om att fartyg som omfattades av värdsstatskontrollen fick inspekteras endast om det behövdes av någon särskild anledning har utelämnats eftersom det följer redan av 4 § att en inspektion skall göras när det är motiverat.

10 §

Paragrafen motsvarar i sak 10 kap. 8 a § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Sista stycket har dock formulerats på ett enklare sätt.

11–15 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 9 a § första stycket och 9 b–e §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag, vilka infördes i samband med genomförandet av direktivet 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (prop. 2000/01:137). Den definition som fanns i 10 kap. 9 a § andra stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag finns i 1 kap. 3 §. Några ändringar i sak har inte gjorts.

16 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 7 a § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

17–19 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 10, 11 och 11 a §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

Den skyldighet som läkare tidigare hade att biträda tillsynsmyndigheterna och lämna de upplysningar som behövs vid tillsynen har, mot bakgrund av de synpunkter som *Lagrådet* har framfört, tagits bort (18 §). Lagrådet ifrågasatte om det är rimligt att ålägga samtliga läkare en plikt att biträda tillsynsmyndigheterna i deras

verksamhet. Vid kontakter med Sjöfartsverket har det framkommit att bestämmelsen i fråga om läkare i princip aldrig har tillämpats. För det fall att läkare i undantagsfall behöver konsulteras i tillsynsverksamheten kan detta ske utan en lagstadgad skyldighet. En bestämmelse om läkares skyldighet i detta avseende behövs därför inte.

20–22 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 12, 12 a och delvis 13 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

Lagrådet har framfört vissa synpunkter beträffande de skyldigheter som redaren har enligt 22 §. Dessa synpunkter har behandlats i avsnitt 5.1.5.

23 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 13 § fjärde stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag.

24 §

Paragrafen motsvarar delvis 10 kap. 14 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Upplysningsskyldigheten som regleras i andra stycket är ny för fartygens del, men motsvarande bestämmelse finns sedan tidigare i 7 kap. 4 § arbetsmiljölagen.

25 §

Paragrafen motsvaras av 10 kap. 13 § femte stycket och 14 § andra stycket 1988 års fartygssäkerhetslag.

26–28 §§

Paragraferna motsvarar 15–17 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

29 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 18 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Till skillnad från den bestämmelsen omfattas inte längre fritidsfartyg med en bruttodräktighet mindre än 100 av kravet på tillsynsbok. Andra stycket i nämnda lagrum om anteckningar i tillsynsboken finns inte med i nya fartygssäkerhetslagen. Efter beslut av regeringen med stöd av 7 kap. 6 § kan Sjöfartsverket meddela föreskrifter om detta.

30 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 19 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

31 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 6 § tredje stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Vad som i övrigt framgick av den bestämmelsen om underrättelser till skyddsombuden och om rätten för ett ombud att ta del av vissa handlingar, regleras fortsättningsvis enbart i arbetsmiljölagen. Eftersom tillsynen av arbetsmiljön på fartyg skall ske enligt bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen, finns här en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten skall lämna kopior av skriftliga meddelanden till skyddsombuden.

1 §

Paragrafen reglerar när ett fartygs resa *får* förbjudas, och motsvarar delvis 11 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

2 §

Paragrafen, som reglerar ytterligare situationer där ett fartygs resa *får* förbjudas, motsvarar 11 kap. 1 § femte stycket 1988 års fartygssäkerhetslag. Numera framgår uttryckligen att fartygets resa får förbjudas om de aktuella certifikaten inte finns *ombord*.

3 §

Paragrafen reglerar de situationer när ett fartygs resa *skall* förbjudas och motsvarar 11 kap. 1 § andra stycket och 1 a § i 1988 års fartygssäkerhetslag. I andra punkten anges nu uttryckligen att certifikat om godkänd säkerhetsorganisation och kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation skall finnas *ombord*.

Punkten 4, liksom tredje stycket, är nya och har tillkommit med anledning av att krav har införts om att fartyg skall vara utrustade med ett färdskrivarsystem, s.k. VDR-system (Voyage Data Recorder). Se närmare om detta i avsnitt 5.2.2.5.

4 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 1 b § i 1988 års fartygssäkerhetslag, men har kompletterats med anledning av att ersättning skall erläggas även för kostnader i samband med kvarhållandet, se avsnitt 5.2.2.6. I detta avsnitt har som exempel på vilka kostnader som avses nämnts kostnader för vakthållning eller andra tillkommande kostnader för tillsynsmyndigheten. Vidare har där också angetts att det är kostnader som någon *myndighet* har haft vid verkställandet av ett kvarhållande. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i 7 kap. 6 § 7 att meddela föreskrifter om skyldigheten att utge ersättning.

5 §

Någon motsvarighet till paragrafen fanns inte i 1988 års lag. Paragrafen har behandlats närmare i avsnitt 5.2.2.4. En motsvarande ändring har gjorts i 7 kap. 6 a § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

6 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om när bl.a. höghastighetsfartyg skall förbjudas att användas i reguljär trafik och motsvarar 11 kap. 1 d § i 1988 års fartygssäkerhetslag. I paragrafen har dock ett tillägg gjorts i hänvisningen i punkt 2 b. Enligt 1994 års internationella säkerhetskod för höghastighetsfartyg (antagen inom den Internationella sjöfartsorganisationen IMO) skall en flaggstat samråda med berörda hamnstater innan ett trafikillstånd utfärdas för ett sådant fartyg. Om samråd inte har skett med Sjöfartsverket får verket enligt punkt 2 b förbjuda fartyget att användas i reguljär trafik. Den 1 juli 2002 har en ny säkerhetskod för höghastighetsfartyg trätt i kraft. Koden skall tillämpas

på fartyg som är byggda den 1 juli 2002 och därefter. Den äldre koden gäller fortfarande, men eftersom de nya fartygen skall tillämpa även den nya koden som innehåller högre krav på säkerhet, kommer 1994 års kod endast att komma att tillämpas på äldre fartyg. Ett tillägg i lagtexten har gjorts för att även den nya koden skall omfattas av möjligheten till förbud.

7 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 2 § första och tredje styckena i 1988 års fartygssäkerhetslag.

8–11 §§

Paragraferna motsvarar 11 kap. 2 § andra stycket, 3 §, 4 § och 5 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. I 9 § har dock det tillägget gjorts att även berörda hamnar skall informeras om beslutet.

12 §

Paragrafen motsvarar delvis 11 kap. 5 § andra stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag. Eftersom skyddsansvaret på fartyget skall regleras dels i fartygssäkerhetslagen, dels i arbetsmiljölagen, måste möjligheten att meddela förelägganden omfatta båda dessa lagar.

I andra stycket finns en bestämmelse som innebär att den som är skyddsansvarig enligt 3 kap. 8–10 §§ arbetsmiljölagen kan åläggas att lämna varningsinformation eller att återkalla en produkt som används på fartyg. Bestämmelsen motsvarar 7 kap. 11 § arbetsmiljölagen och behandlas i avsnitt 5.1.7.

13 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 5 § tredje och fjärde styckena i 1988 års fartygssäkerhetslag. De ändringar som har gjorts är redaktionella.

14 §

Paragrafen motsvarar 11 kap. 6 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Några kommentarer angående möjligheten att rikta vitesföreläggande mot hamnar lämnas i avsnitt 5.2.2.4.

7 kap. Bemyndiganden

I detta kapitel finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva eller besluta i de frågor som lagen omfattar.

1 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 9 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

2 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden som avser sjövärdighet och andra frågor av liknande natur. Den motsvarar 2 kap. 5 §, 3 kap. 9 §, 4 kap. 7 § och 13 kap. 5 § andra stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag.

3 §

Paragrafen, som gäller bemyndiganden om certifikat och dokument, motsvarar 1 kap. 7 och 8 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag. Bemyndigandena i denna paragraf gäller rätten att föreskriva om ytterligare certifikat än de som anges i lagen eller om vilka certifikat och dokument som skall krävas av utländska fartyg och dess redare. Regeringen har emellertid bedömt att några bemyndiganden i lag som gäller den närmare utformningen av certifikaten eller deras giltighet inte behövs, utan sådana föreskrifter kan meddelas med stöd av bestämmelser i fartygssäkerhetsförordningen.

4 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden om bemanning. Den motsvarar 5 kap. 13 och 15–19 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

5 §

Paragrafen reglerar de bemyndiganden om arbetsmiljön som alltjämt är kvar i fartygssäkerhetslagen, dvs. sådana frågor som finns i 4 kap. I övrigt finns bemyndiganden som rör arbetsmiljön i arbetsmiljölagen. Paragrafen motsvarar delvis 8 kap. 1 § och 9 kap. 20 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

6 §

I paragrafen finns bemyndiganden som har med tillsynen av fartyg att göra. Här finns också vissa bemyndiganden om anlitan av lots. Punkterna 1 och 3–5 motsvarar 10 kap. 21–23 §§ och 13 kap. 6 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

Punkten 2 ger möjlighet att föreskriva om sådan s.k. obligatorisk utökad inspektion som följer av ändringsdirektivet till hamnstatskontrolldirektivet (jfr kommentaren till 5 kap. 9 § första stycket).

Punkten 6 om uppgiftsskyldighet har behandlats i avsnitt 5.2.2.3. Regeringen har där uppgett att det inte är lämpligt att i lag precisera eller referera till vilka uppgifter som skall lämnas på grund av uppgifternas detaljerade karaktär, men uppgiftsskyldigheten skall naturligtvis ansluta till regleringen i direktivet.

Bemyndigandet i punkten 7 är också nytt och har behandlats i avsnitt 5.2.2.6. I 6 kap. 4 § finns bestämmelser om att kvarhållandet skall bestå till dess betalning har erlagts eller säkerhet ställts. I kommentaren till det lagrummet har det redogjorts något för vilka kostnader som kan komma i fråga. Ett motsvarande bemyndigande har införts i 7 kap. 12 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening mot fartyg.

7 §

Bemyndigandet ersätter den reglering som fanns i 11 kap. 1 c § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Bestämmelsen har kommenterats närmare i avsnitt 5.2.2.4. Ett motsvarande bemyndigande har införts i 7 kap. 6 a § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

8 §

Paragrafen motsvarar 13 kap. 7 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Vad som avses med fartyg av särskild beskaffenhet utvecklades i förarbetena till 1988 års fartygssäkerhetslag (prop. 1987/88:3 s. 127):

”Bestämmelsen i förevarande paragraf omfattar emellertid inte bara fiskefartyg utan också fartyg som eljest är av särskild beskaffenhet. Det finns fartyg som till sin konstruktion eller sin utrustning är så speciella, att den normala fartygssäkerhetslagstiftningen inte passar särdeles väl för dem utan åtminstone till vissa delar bör ersättas med en för dem lämpligare reglering, självfallet utan avkall på säkerhetens krav. Härvidlag torde från praktisk synpunkt främst böra nämnas bostadsplattformar och andra fartyg sysselsatta inom offshoreverksamheten.”

9 §

Även genom denna paragraf införs möjligheter att meddela undantag från lagen. Rätten att meddela undantag – såväl i föreskrifter som i enskilda fall – avser samtliga bestämmelser i 3 kap. 1–9 §§. Dessa lagrum reglerar dels de särskilda kraven såvitt avser innehav av fartcertifikat samt certifikat och dokument om godkänd säkerhetsorganisation, dels frågor om fastställande av minsta tillåtna fribord och om fribordsmärken. Precis som tidigare ger lagen vidare en möjlighet att meddela undantag från bestämmelserna om skyldigheten att ge in ritningar. Paragrafen motsvarar 2 kap. 6 §, 3 kap. 2 § andra stycket, 4 kap. 6 § och 10 kap. 23 § i 1988 års fartygssäkerhetslag, men undantagsmöjligheterna har i vissa fall utökats i den nya lagen, se avsnitt 5.1.8.

10 §

Paragrafen motsvarar 13 kap. 8 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Någon ändring i sak är inte avsedd, men ett förtydligande har gjorts på så sätt att paragrafen numera hänvisar till ”myndigheter som bedriver verksamhet i enlighet med lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap” i stället för som tidigare till ”totalförsvaret”.

11 §

Paragrafen motsvarar delvis 1 kap. 6 § i 1988 års fartygssäkerhetslag. Ändringar har gjorts med anledning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och av sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Dessa ändringar har behandlats i avsnitt 5.2.1.

12 och 13 §§

Paragraferna motsvarar 10 kap. 3 och 4 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag.

8 kap. Ansvarsbestämmelser

1–7 §§

Paragraferna motsvarar 12 kap. 1–7 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag. Vissa ändringar har gjorts till följd av att arbetsmiljölagen skall tillämpas på fartyg. Överträdelse av förbud eller villkor som har meddelats i

föreskrifter beslutade med stöd av bemyndiganden i 4 kap. Prop. 2002/03:109
arbetsmiljölagen skall straffas enligt vad som sägs i den lagen.

9 kap. Övriga bestämmelser

1–5 §§

Paragraferna motsvarar 13 kap. 1–4 och 9 §§ i 1988 års fartygssäkerhetslag. Bestämmelsen i 1 § om att ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart om inte annat beslutas, är nu formulerad på ett enklare sätt men detta innebär inte någon ändring i sak. Liksom tidigare kan den myndighet som fattar ett beslut eller prövar en underställning eller den domstol som prövar ett överklagande förordna att beslutet inte skall gälla omedelbart.

Det som angavs i 13 kap. 3 § andra stycket i den lagen om att ett provisoriskt beslut inte får överklagas finns inte med i den nya lagen. Ett provisoriskt beslut avsåg fastställandet av säkerhetsbesättning och meddelades av Sjöfartsverket innan samråd skett med sjöarbetsmarknadens parter. Eftersom samråd inte längre sker meddelas inte heller några provisoriska beslut, och bestämmelsen om överklagande av sådana behövs följaktligen inte.

Underställningssystemet i 2 § innebär att Sjöfartsverket har att pröva den underställande myndighetens beslut och därvid fatta ett nytt beslut. Sjöfartsverkets beslut kan därefter överklagas enligt bestämmelserna i 3 § 3. För att inte parallella överklaganden i samma sak skall uppkomma finns skäl för bestämmelsen i 2 § andra stycket att det underställda beslutet inte får överklagas. Systemet med underställning granskades och kommenterades grundligt, bl.a. av Lagrådet, i samband med tillkomsten av 1988 års fartygssäkerhetslag (se prop. 1987/88:3 s. 122-124). Regeln utformades efter förebild i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, vars regler om underställning i sin tur utformats efter förslag från Lagrådet (a.a. s. 123).

Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna till den nya fartygssäkerhetslagen har behandlats i kapitel 7.

8.2 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Enligt regeringens förslag skall arbetsmiljölagen gälla allt fartygsarbete och inte bara arbete ombord på örlogsfartyg. Det mesta som sägs i arbetsmiljölagen kan utan vidare tillämpas på fartyg. Det finns dock vissa frågor där sjöfartens egenart kräver att arbetsmiljön regleras på annat sätt än på land. Behovet av en reglering som är anpassad till den speciella arbetsmiljön ombord på fartyg skall enligt förslaget tillgodoses genom dels särbestämmelser i fartygssäkerhetslagen i enstaka frågor, dels viss särreglering i arbetsmiljölagen. I fartygssäkerhetslagen kommer det att finnas bestämmelser om hur arbetsmiljön i vissa avseenden skall vara

utformad på fartyg. Bestämmelserna kompletterar reglerna i arbetsmiljölagen om arbetsmiljöns beskaffenhet.

Fartygssäkerhetslagen föreslås också innehålla bestämmelser om befälhavarens skyddsansvar. De bestämmelserna skall inte inskränka det ansvar som åvilar redaren/arbetsgivaren enligt arbetsmiljölagen. Vissa frågor som avser skyddsverksamheten på fartyg skall regleras i fartygssäkerhetslagen.

Särregleringen i arbetsmiljölagen gäller bl.a. redarens skyddsansvar för arbetsmiljön på fartyg, samordningsansvaret och Sjöfartsverkets roll som föreskrivande myndighet vid fartygsarbete. Det kommer vidare att framgå av arbetsmiljölagen att vissa av lagrummen inte skall gälla fartygsarbete. Så är fallet med bestämmelserna om tillsyn och vissa av bestämmelserna om skyddsverksamheten. När fartygssäkerhetslagen i stället skall tillämpas, anges detta i de berörda lagrummen i arbetsmiljölagen.

1 kap.

2 §

Arbetsmiljölagen skall gälla för samtliga de fartyg som tidigare omfattats av bestämmelserna om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagen (1988:49). I detta syfte har ett tillägg gjorts i första stycket om att lagen skall gälla svenska fartyg även när de används till sjöfart utanför det svenska sjöterritoriet. Det har även införts två nya stycken i paragrafen. I andra stycket slås fast att den föreskrivande myndigheten i fråga om fartygsarbete är Sjöfartsverket. Där finns också en särskild bestämmelse om redarens arbetsmiljöansvar. Detta ansvar skall också gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift. Det kan t.ex. vara fråga om en bareboat-befraktare eller ett managementbolag. Redaren har det övergripande skyddsansvaret som inte bara omfattar de som är anställda av redaren utan också andra som utför arbete ombord på fartyget. Det som sägs i arbetsmiljölagen om arbetsgivaren, skall därför vid fartygsarbete gälla redaren också när arbetet utförs av den som är anställd av någon annan än redaren. Redarens ansvar enligt denna bestämmelse skall dock inte inkräkta på arbetsgivarens skyddsansvar. När fartygsarbete utförs av någon som inte är anställd av redaren, kommer alltså både redaren och arbetsgivaren att vara ansvariga för att kraven på arbetsmiljön upprätthålls. I vissa frågor delar de dessutom skyddsansvaret med befälhavaren. Befälhavarens skyddsansvar regleras i fartygssäkerhetslagen. I fjärde stycket finns en hänvisning dit.

2 a §

Paragrafen är ny och anger vilka bestämmelser i lagen som skall gälla även för utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Regeringen får därutöver föreskriva att dessa fartyg skall omfattas av ytterligare bestämmelser.

4 §

Paragrafen har ändrats med anledning av att lagen nu även skall gälla fartygsarbete på andra fartyg än örlogsfartyg.

2 kap.

1 §

Genom ett tillägg i första stycket anges att arbetsmiljön vid fartygsarbete skall vara tillfredsställande också med hänsyn till sjösäkerhetens krav. Detta har hämtats från motsvarande bestämmelse i 6 kap. 1 § i 1988 års fartygssäkerhetslag.

4 §

Fartygsarbete har lyfts in i arbetsmiljölagen utan att detta skall påverka regleringen av arbetsmiljön på andra arbetsplatser. Denna paragraf kan i och för sig utan ändringar tillämpas också på fartyg. Att paragrafen har fått ett delvis nytt utseende och att vibrationer särskilt nämns, beror på att den typen av störningar i arbetsmiljön är så väsentliga på fartyg att de uttryckligen bör nämnas i bestämmelsen.

7 §

Andra stycket i denna paragraf har förts över från 7 kap. 4 § tredje stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag.

8 §

Vissa bestämmelser om arbetsmiljöns utformning på fartyg är så speciella för just den arbetsplatsen, att de inte bör finnas i arbetsmiljölagen utan i fartygssäkerhetslagen. I tredje stycket har en erinran om detta införts.

10 §

Vid fartygsarbete tillämpas lagen (1998:958) om vilotid för sjömän i stället för arbetstidslagen (1982:673). I andra stycket i denna paragraf har det tagits in en erinran om detta.

3 kap.

2 a §

Det skyddsansvar som regleras i 3 kap. omfattar bl.a. frågor om systematiskt arbetsmiljöarbete, arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet samt företagshälsovård. Bestämmelserna behöver inte anpassas särskilt för att kunna tillämpas på fartygsarbete. I denna paragraf har dock en ändring gjorts av främst redaktionell natur. Eftersom bestämmelserna om arbetsmiljöns utformning skall finnas i dels arbetsmiljölagen, dels fartygssäkerhetslagen, har första stycket fått en delvis annan lydelse. I slutet av den första meningen anges nu *föreskrivna krav på en god arbetsmiljö*. Denna skrivning täcker in såväl arbetsmiljölagen och fartygssäkerhetslagen som föreskrifter om arbetsmiljöns utformning meddelade med stöd av de båda lagarna.

7 §

Det fanns tidigare i 7 kap. 6 § i 1988 års fartygssäkerhetslag särskilda bestämmelser om samordningsansvaret vid fartygsarbete. Bestämmelsen har delvis flyttats över till denna paragraf i arbetsmiljölagen. Vid fartygsarbete är det särskilt viktigt med klara regler om vem som skall

vara samordningsansvarig. Den som lagen pekar ut som samordningsansvarig har dock numera större möjligheter än tidigare att överlåta ansvaret på någon annan. Ansvaret skall kunna överlåtas på någon av dem som bedriver arbete på arbetsstället eller, i fråga om lastning och lossning av ett fartyg i svensk hamn, på hamnen eller redaren. Något tillstånd från myndighet krävs inte för överlåtelsen. Paragrafens innehåll har behandlats i avsnitt 5.1.4.4.

5 kap.

2 §

Bestämmelserna om minderårigas arbete skall gälla även fartygsarbete. Ett undantag är emellertid bestämmelsen om minimiålder för arbete. Här finns i stället regleringen i den nya fartygssäkerhetslagen och i sjömanslagen (1973:282).

6 kap.

2 §

Vissa av bestämmelserna om skyddsverksamheten finns kvar i fartygssäkerhetslagen. Det gäller bestämmelser om hur skyddsombud skall utses, tillsättandet av skyddskommittéer och om skyddsombudets stoppningsrätt på fartyg. I övrigt gäller arbetsmiljölagens bestämmelser om skyddsverksamhet. Dessa frågor har behandlats i avsnitt 5.1.4.3. Vissa av lagrummen i 6 kap. arbetsmiljölagen har behövt anpassas något för att kunna tillämpas på fartyg. Denna paragraf reglerar hur skyddsombud skall utses och av ett nytt andra stycke framgår att fartygssäkerhetslagen skall tillämpas i detta avseende när det gäller fartyg.

4 §

Ett skyddsombud på fartyg har i princip samma arbetsuppgifter som ett skyddsombud i land. På ett fartyg är det ett sjösäkerhetskrav att fartyget är vederbörligen bemannat. Det skall därför också ingå i skyddsombudets uppgifter att vaka över fartygets bemanning. Bestämmelsen i det nya andra stycket har hämtats från 9 kap. 4 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag.

6 a §

En bestämmelse med motsvarande innehåll har tidigare funnits i 6 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen (1988:594). I stället skall nu bestämmelsen i arbetsmiljölagen tillämpas, vilket fordrar ett tillägg till bestämmelsen. Ett skyddsombud på fartyg skall göra en framställning hos Sjöfartsverket, i stället för hos Arbetsmiljöverket, för prövning av frågan om förbud eller föreläggande skall meddelas. Ett förbud eller ett föreläggande meddelas då med stöd av 6 kap. fartygssäkerhetslagen.

7 och 8 §§

Frågor om ett skyddsombuds stoppningsrätt och om tillsättning av skyddskommittéer regleras i fartygssäkerhetslagen i stället för i arbetsmiljölagen när det är fråga om förhållanden på fartyg. En upplysning om detta har tagits in i paragraferna.

9 §

Se kommentaren till 6 kap. 4 §. Tillägget har hämtats från motsvarande bestämmelse i 9 kap. 11 § första stycket i 1988 års fartygssäkerhetslag.

12 §

Tidsfristerna för ett skyddsombud på fartyg att framställa ett anspråk om skadestånd eller anställningsförmåner, eller att väcka talan om ett sådant anspråk bör vara längre än de som gäller i land. Vad som gäller för dessa skyddsombud regleras i 4 kap. 16 § i den nya fartygssäkerhetslagen. I denna paragraf har införts ett nytt stycke som anger att det är fartygssäkerhetslagen som gäller för skyddsombud på fartyg i detta avseende.

16 §

Lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen skall tillämpas såväl när skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté utsetts på fartyg som när de utsetts på en arbetsplats i land. Eftersom det är de ombordanställda som utser dessa representanter på fartyg, måste bestämmelsen ha en delvis annorlunda lydelse när den tillämpas på fartyg.

7 kap.**1 §**

Med ett undantag tillämpas inte 7 kap. arbetsmiljölagen på fartyg. Undantaget avser sekretessbestämmelsen i 7 kap. 13 § arbetsmiljölagen. Den paragrafen gäller sekretessbelagd information som ett skyddsombud, ledamot i en skyddskommitté eller den som har deltagit i arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamheten tagit del av under utövandet av sitt uppdrag.

9 kap.**3 §**

Rätten för en arbetstagarorganisation att föra talan för att tillvarata arbetstagarnas intresse har delvis varit mer vidsträckt enligt 1988 års fartygssäkerhetslag än enligt arbetsmiljölagen. Enligt 13 kap. 4 § i den nämnda fartygssäkerhetslagen fordrades inte att organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet. Regeringen har fört över det materiella innehållet i den bestämmelsen till denna paragraf.

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

Prop. 2002/03:109

1 kap.

1 §

Ändringen i andra stycket är redaktionell och föranledd av den nya fartygssäkerhetslagen.

6 kap.

3 §

I paragrafens andra stycke införs en möjlighet att i enlighet med vad som följer av den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, den s.k. AFS-konventionen, utföra stickprovskontroller även på utländska fartyg. Till paragrafen har tillförts ett nytt tredje stycke. Stycket är en följd av den s.k. obligatoriska utökade inspektion som skall göras av vissa fartyg enligt rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), såsom det ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG. Motsvarande reglering har införts i den nya fartygssäkerhetslagen. Bestämmelsen har kommenterats närmare i avsnitt 5.2.2.2.

6 §

Ändringen är redaktionell och föranledd av den nya fartygssäkerhetslagen.

7 kap.

6 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om förbud för fartyg att anlöpa svenska hamnar samt förbud för svenska hamnar att ta emot fartyg som har blivit förbjudna att anlöpa hamn. Regeringen bemyndigas i första stycket att meddela föreskrifter om anlöpsförbud som följer av ett EG-direktiv eller en EG-förordning, eller av något internationellt avtal som Sverige har åtagit sig att följa. Därmed kan föreskrifter också meddelas om sådana anlöpsförbud som följer av AFS-konventionen. I förordning föreskriver regeringen även vilken myndighet som skall fatta beslut om anlöpsförbud. Regleringen motsvarar i huvudsak innehållet 6 kap. 5 § och 7 kap. 7 § i den nya fartygssäkerhetslagen, som har behandlats i avsnitt 5.2.2.4.

Andra meningen i andra stycket har inte någon motsvarighet i fartygssäkerhetslagen utan är föranledd av att vissa fartyg inte skall tillåtas att angöra en medlemsstats hamnar enligt Europaparlaments och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med

enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 Prop. 2002/03:109
(förordningen om dubbelskrov).

Som har anförts i avsnitt 5.2.3.2 är det inte lämpligt ur straffrättslig synpunkt att sanktionera brott mot enkelskrovsförbudet i förordningen om dubbelskrov genom att i straffbestämmelsen enbart hänvisa till att förordningens krav inte har följts. Straffrättslig lagstiftning skall vara klar och tydlig. Artiklarna 4 och 5 i den svenska versionen av dubbelskrovsförordningen stadgar att oljetankfartyg *inte skall tillåtas* att segla under en medlemsstats flagg eller, oberoende av flagg, *inte skall tillåtas* att anlöpa en medlemsstats hamn om de inte har dubbelskrov vid en viss tidpunkt. Ordalydelsen är således sådan att det inte är helt klart till vem reglerna riktar sig. I vart fall riktar sig förordningen inte direkt till ett fartyg utan utgör en åliggande för medlemsstaterna att inte tillåta de aktuella fartygen att anlöpa hamn. Straffsanktionerna har därför knutits till brott mot ett meddelat förbud.

När ett beslut om förbud för ett fartyg att anlöpa svensk hamn har fattats får Sjöfartsverket enligt andra stycket förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget.

7 a §

Paragrafen har kompletterats med anledning av genomförandet av artikel 16.2a i direktivet om hamnstatskontroll. Där anges att betalning skall erläggas även för kostnader i samband med kvarhållandet, se närmare om detta kommentaren till 6 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen och avsnitt 5.2.2.6.

8 §

Bestämmelsen, som reglerar när vite får sättas ut i beslut, har kompletterats till följd av att hamnar enligt 6 a § skall kunna förbjudas att ta emot fartyg.

10 §

I paragrafen har lagts till att även berörda hamnar skall informeras om beslutet att ett fartygs resa eller anlop av hamn har förbjudits.

12 §

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande som motsvarar det som införts i 7 kap. 6 § 7 fartygssäkerhetslagen. Det hänvisas därför till kommentaren till detta lagrum samt till kommentaren till 6 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen.

10 kap.

3 och 6 §§

De nya bestämmelserna om förbud att anlöpa svensk hamn har medfört behov av kompletterande ansvarsbestämmelser. Straffsatserna ligger i linje med vad som i övrig lagstiftning gäller för överträdelse av beslut av ifrågavarande slag.

8.4 Förslaget till lag om lastning och lossning av bulkfartyg

Prop. 2002/03:109

Lagen har tillkommit för att därigenom genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, (bulkdirektivet), i svensk lagstiftning.

1 §

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde och överensstämmer med artikel 2 i bulkdirektivet.

2 §

I paragrafen finns definitioner av vissa centrala begrepp som används i lagen. Definitionerna överensstämmer med dem som finns i artikel 3 i bulkdirektivet. Några av de begrepp som definieras i direktivet används inte i den svenska lagtexten. Någon definition av dessa begrepp finns följaktligen inte i paragrafen.

3 §

I annan lagstiftning på sjöfartsområdet jämsätls den som har befattning med fartyget respektive den som utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift med fartygets redare (jfr 20 kap. 13 § sjölagen (1994:1009), 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (1988 års och den nuvarande) respektive 1 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg). En motsvarande bestämmelse har tagits in i paragrafens första stycke.

Andra stycket motsvarar den definition av befälhavare som finns i artikel 2 i bulkdirektivet.

4 och 5 §§

De bemyndiganden som finns i lagen har samlats i dessa paragrafer. Genom föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall bulkdirektivet genomföras i de delar där reglering i lag inte är nödvändig.

6 §

I paragrafen anges de uppgifter som terminaloperatören ansvarar för. Dessa överensstämmer med terminaloperatörens skyldigheter enligt bulkdirektivet.

7 och 8 §§

I paragraferna behandlas befälhavarens respektive terminalrepresentantens ansvar. I 4 § andra stycket finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om deras skyldigheter.

9 §

Paragrafen genomför artikel 8.1 i bulkdirektivet, där det anges att befälhavaren och terminalrepresentanten skall komma överens om en lastnings- eller lossningsplan innan fasta bulklastar lastas eller lossas.

Närmare föreskrifter om hur en sådan lastnings- eller lossningsplan skall vara beskaffad meddelas med stöd av 4 § andra stycket 5 av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

10 §

Paragrafen behandlar tillsynsmyndighetens rätt att under vissa förhållanden stoppa lastning och lossning. Paragrafen genomför bulkdirektivets artikel 9.1.

11–13 och 15 §§

Paragraferna föreskriver vad som skall ske när en skada har uppstått på fartyget, och motsvarar artikel 10 i bulkdirektivet. Ett beslut som förbjuder ett fartyg att avgå från terminalen skall enligt 15 § gälla bl.a. tills betalning har erlagts för vissa kostnader. Detta framgår inte av bulkdirektivet men gäller enligt motsvarande bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (1988:49 och den nya) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Att en erkänd organisation får anlitas av tillsynsmyndigheten för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att genomföra en reparation, såsom det sägs i artikel 10.3 i bulkdirektivet, gäller utan att det särskilt föreskrivs i lagen.

14 §

Paragrafen föreskriver att ett beslut om avgångsförbud får förenas med vite. Detta följer inte av bulkdirektivet, men gäller enligt svensk rätt vid beslut av motsvarande slag (se fartygssäkerhetslagen (1988:49 och den nya) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg).

16 §

Ett beslut om avgångsförbud som meddelats med stöd av 13 § andra stycket skall enligt 14 § innehålla uppgifter om vilka åtgärder som skall vidtas innan fartyget får avgå och den tid inom vilken tid åtgärderna skall vara vidtagna. Denna paragraf anger att tillsynsmyndigheten i vissa fall får verkställa åtgärden på redarens eller fartygsägarens bekostnad.

17 §

För att ett beslut om avgångsförbud skall kunna upprätthållas behöver berörda myndigheter och den berörda hamnen få kännedom om detta. Myndigheterna skall vidare enligt paragrafen agera så att fartygets resa hindras.

18 §

Paragrafen föreskriver att ett beslut om avgångsförbud får överklagas på sedvanligt sätt hos allmän förvaltningsdomstol. Vid överklagande till kammarrätt krävs prövningstillstånd. Beslutet gäller – såvida något annat inte föreskrivs – omedelbart.

19–21 §§

Enligt artikel 16 i bulkdirektivet skall medlemsstaterna fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. De föreskrivna påföljderna skall vara effektiva,

8.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Genom lagändringarna görs ett antal av bestämmelserna i lagen om vilotid för sjömän tillämpliga på arbetstagare ombord på fiskefartyg. På så sätt genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet (ändringsdirektivet). Bestämmelserna om vilotid i lagen överensstämmer med direktivets reglering av arbetstid och vilotid, varför det ansetts lämpligt att utnyttja denna befintliga lagstiftning vid genomförandet av direktivet.

Därutöver införs några bestämmelser som innebär vissa materiella ändringar även för sjömän på andra fartyg (3, 3 a, 7 b och 10 §§).

2 §

Lagen om vilotid för sjömän gäller enligt 1 § bl.a. sjömän som är anställda för fartygsarbete, med undantag av fiskefartyg. Genom denna ändring kommer de av lagens bestämmelser som räknas upp i 15 § att gälla för arbetstagare på fiskefartyg. En sjöman som är anställd är förvisso också arbetstagare, vilket framgår av förarbetena till sjöarbetstidslagen (1970:105) som i detta avseende i allt väsentligt motsvarar 1 § vilotidslagen, se prop. 1997/98:128 s. 17 och prop. 1970:29 s. 38 f. En sjöman som är anställd på ett fiskefartyg kommer således att lyda under de särskilda reglerna för fiskefartyg. Dock är inte anställda på fiskefartyg generellt att jämsätta med anställda sjömän vid tillämpningen av vilotidslagen, även om en person i vissa fall kan uppfylla kraven för att ingå i bägge personalkategorierna.

I avsnitt 5.2.5.1 har nämnts den speciella struktur som råder inom fiskebranschen där fiskarna i regel betraktar sig som egna företagare. I den mån fiskarna inte är anställda omfattas dessa inte av vilotidslagen. Eftersom det med ”anställd” inte avser att innebära annat än vad som normalt anses omfattas av arbetstagarbegreppet, måste frågan huruvida en fiskare är anställd eller inte avgöras utifrån en sedvanlig tolkning av begreppet ”arbetstagare”.

3 §

Andra meningen i första stycket, som skall gälla både sjömän och arbetstagare på fiskefartyg, är tillkommen på grund av krav i ändringsdirektivet, men motsvarande reglering finns även i det direktiv om sjömännens arbetstid (rådets direktiv 1999/63/EG om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Union in the European Union (FST)), som lagen om vilotid för sjömän är anpassad till. Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.2.5.2 och där har anförts bl.a. att bestämmelsen, oaktat att den

lämnar ett stort utrymme till parterna, får anses utgöra en gräns för i vad mån kollektivavtalsvisa undantag kan godtas.

Övriga ändringar är redaktionella, dels som en följd av den nya fartygssäkerhetslagen och dels som en följd av den nya 7 b §. Undantag från den nya 7 b § skall således kunna göras även för vaktgående sjömän.

3 a §

De materiella ändringarna i första och femte styckena har kommenterats närmare i avsnitt 5.3.

Därutöver har i första stycket gjorts en redaktionell ändring som är föranledd av den nya fartygssäkerhetslagen.

7 a §

Ändringen innebär endast att fullständigt namn anges på det direktiv som nämns i paragrafen.

7 b §

Denna nya paragraf anger den maximala arbetstiden som är tillåten under en beräkningsperiod om tolv månader. Med anledning av den kritik som vissa remissinstanser har lämnat, se avsnitt 5.2.3.2, skall följande förtydligande göras. Lagen om vilotid för sjömän reglerar i princip vilotid, inte arbetstid. Anledningen till detta är att den reviderade STCW-konventionen, som genomfördes genom lagen om vilotid för sjömän, innehåller tvingande regler om vilotid (prop. 1997/98:128 s. 15). Arbetstidsdirektivet har kunnat genomföras i lagen om vilotid för sjömän eftersom direktivet möjliggör genomförande antingen med regler om minsta tillåtna vilotid eller om högsta tillåtna arbetstid. Direktivet innehåller dock en artikel som inte på ett lämpligt sätt kan anses genomförd genom existerande regler i lagen om vilotid för sjömän. Därför har förevarande bestämmelse om *arbetstid* befunnits nödvändig att införa i lagen. Bestämmelsen, som skall tillämpas även på sjömän, har inte någon motsvarighet i nu gällande lag om vilotid för sjömän, men är inte avsedd att utgöra någon ny riktlinje för sjömännens arbetstid. Bestämmelsen utgör således inte något undantag från vare sig t.ex. 7 § som reglerar den ordinarie arbetstiden, eller lagens bestämmelser om minsta tillåtna vilotid, utan fastslår endast vilken den högsta sammanlagda arbetstiden under en tolv månadersperiod får vara.

Lagrådet har påpekat att det av paragrafen inte framgår hur beräkningen skall göras om anställningen varar under kortare tid än tolv månader. Den artikel som ligger till grund för paragrafen, dvs. artikel 17 b.2 i direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, som införts genom ändringsdirektivet 2000/34/EG, ger heller inte något svar i det avseendet. I dessa fall torde dock den genomsnittliga veckoarbetstiden i stället få beräknas under längsta möjliga period.

8 §

Ändringen är redaktionell och föranledd av den nya fartygssäkerhetslagen.

10 §

Paragrafen reglerar skyldigheten för arbetsgivare respektive befälhavare att föra anteckningar om arbetstid. I paragrafen har ordet vilotid bytts ut mot ordet arbetstid. Även om vilotidslagen i första hand reglerar vilotid och inte arbetstid finns det numera även materiella regler om arbetstid i lagen. Eftersom vilotid är den tid som inte är arbetstid (jfr klausul 2 i bilagan till direktivet 1999/63/EG om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän samt artikel 2.2 i direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden) saknar det således betydelse om anteckningar förs om arbetstid eller vilotid, då det ur anteckningar om arbetstiden indirekt går att läsa ut omfattningen av vilotiden. Det är dock naturligare att kräva att en arbetsgivare eller en befälhavare skall föra anteckningar om arbetstid än om vilotid.

13 §

Paragrafen innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter om bl.a. arbetstid. I paragrafen har ordet vilotid bytts ut mot ordet arbetstid av samma skäl som redogjorts för i kommentaren till 10 §.

15 §

Paragrafen anger vilka bestämmelser i lagen som skall tillämpas även på arbetstagare ombord på fiskefartyg. Övriga bestämmelser är således inte tillämpliga på dessa arbetstagare, se 2 §.

16 §

Paragrafen reglerar arbetsgivarnas skyldighet att tillhandahålla arbetstagarna läkarundersökning. Bestämmelsen har kommenterats närmare i avsnitt 5.2.5.5.

8.6 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

9 §

Paragrafen har ändrats på så sätt att en sjöman nu har rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att säga upp sin anställning, om det är fara för att fartyget skall uppbringas av krigsförande eller utsättas för krigsfara, eller om en sådan smittsam sjukdom som anges i första stycket 2 har vunnit utbredning i den hamn som fartyget är på väg till. Tidigare var en sjöman som i sådana situationer ville lämna fartyget tvungen att säga upp sig från anställningen. Liksom vad som gällde tidigare gäller dock inte sjömannens rätt i det aktuella avseendet om han eller hon har godtagit att följa med under de ifrågavarande förhållandena.

För att sjömannen skall ha en praktisk möjlighet att undvika de faror som gör att befattningen frånträds, skall han eller hon få lämna befattningen innan fartyget anländer till det riskfyllda området.

10 §

Den ändring som har gjorts medför inte någon ändring i sak, utan är enbart redaktionell och föranledd av att 9 § har ändrats.

11 §

På motsvarande sätt som sägs i 9 § har en sjöman i vissa andra angivna situationer där han eller hon kan antas bli utsatt för allvarlig fara rätt att frånträda befattningen på fartyget, under förutsättning att felet eller bristen inte undanröjs. Detsamma gäller om fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse inte sker.

11 a §

Eftersom den som frånträder en befattning ombord på ett fartyg fortfarande har kvar sin anställning, kan arbetsgivaren omplacera honom eller henne.

29 §

En sjöman har numera enligt 9 och 11 §§ i vissa situationer rätt att frånträda sin befattning på ett fartyg. Sjömannen har då rätt till fri hemresa med underhåll under samma förhållanden som om han eller hon får semester eller annan ledighet, eller frånträder sitt anställningsavtal. Andra stycket, som begränsar rätten till fri hemresa om fartyget inom viss tid beräknas nå en hamn från vilken hemresan kan ske avsevärt billigare, gäller inte i de fall när sjömannen frånträder befattningen med stöd av 9 eller 11 §. Detta framgår av ett nytt tredje stycke.

30 §

Nytt i paragrafen är att även den som underrättar arbetsgivaren om att han eller hon vill frånträda sin befattning med stöd av 9 eller 11 § samtidigt skall göra en skriftlig framställning om rätten till fri hemresa enligt 29 §, om denna vill utnyttjas.

32 §

Av paragrafen framgår bl.a. att om sjöman som frånträtt sin befattning med stöd av 9 eller 11 § omedelbart omplaceras, har han eller hon rätt till fri resa med underhåll till den ort dit omplacering skall ske.

58 §

Ändringen är redaktionell och föranledd av den nya fartygssäkerhetslagen.

8.7 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

7 kap.

43 §

En ändring av redaktionellt slag har gjorts med anledning av den nya fartygssäkerhetslagen. Första stycket har också fått en könsneutral lydelse.

8.8 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen
(1983:929)

Prop. 2002/03:109

14 §

Ändringen är redaktionell och föranledd av den nya fartygssäkerhetslagen.

8.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1962:381) om
allmän försäkring

3 kap.

9 §

Ändringen i andra stycket innebär att hänvisningen till 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) har tagits bort. Genom den nya fartygssäkerhetslagen har arbetsmiljölagen (1977:1160) gjorts tillämplig även på fartygsarbete. Regleringen i 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49), som till sitt innehåll delvis motsvaras av 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen, har således inte överförts till den nya fartygssäkerhetslagen, varför hänvisningen har tagits bort.

8.10 Förslaget till lag om ändring i föräldraledighetslagen
(1995:584)

18 §

Ändringen innebär att hänvisningen till 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) har tagits bort. Genom den nya fartygssäkerhetslagen har arbetsmiljölagen (1977:1160) gjorts tillämplig även på fartygsarbete. Regleringen i 8 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (1988:49), som till sitt innehåll delvis motsvaras av 4 kap. 6 § arbetsmiljölagen, har således inte överförts till den nya fartygssäkerhetslagen, varför hänvisningen har tagits bort.