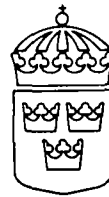


Regeringens proposition

1994/95:186



Ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Prop.
1994/95:186

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 30 mars 1995

Ingvar Carlsson

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition läggs fram förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49) i tre olika hänseenden.

För det första bör den av IMO antagna internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM) införlivas med svensk rätt. ISM-koden syftar till att uppnå en säker sjöfart samt skydd för människor, miljö och egendom. Enligt koden skall ett rederi utforma en säkerhetsorganisation. Rederiets säkerhetsorganisation skall kontrolleras av administrationen, vilket för svensk del innebär Sjöfartsverket genom Sjöfartsinspektionen. Efter ett godkännande utfärdas ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Därefter skall säkerhetsorganisationen ombord på rederiets fartyg kontrolleras. Om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets godkända säkerhetsorganisation skall ett certifikat utfärdas. Dokumentet och certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation skall finnas ombord på fartyget och uppvisas för tillsynsmyndigheter. Flaggstatsens tillsynsmyndighet skall med viss regelbundenhet kontrollera att rederiets och fartygets godkända säkerhetsorganisation upprätthålls.

För det andra bör regeringen bemyndigas att utfärda föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg, med möjlighet för regeringen att delegera bemyndigandet vidare till Sjöfartsverket. Syftet med föreskrifterna är i första hand att underlätta identifieringen av ombordvarande efter en fartygsolycka.

Den sista frågan handlar om säkring av last. Eftersom de nuvarande bemyndigandena endast omfattar lastsäkring ombord på fartyg, föreslås

att regeringens bemyndiganden att utfärda föreskrifter och utöva tillsyn utvidgas så att de omfattar även last som avses att transporteras på fartyg, men som ännu inte har förts ombord.

Ändringarna i fartygssäkerhetslagen föranleder även en mindre följdändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och en rättelse i sjöarbetstidslagen (1970:105).

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1995. Enligt förslaget skall dock de lagändringar som har samband med ISM-kodens införlivande tillämpas först från och med den dag som regeringen bestämmer, med möjlighet till en stegvis tillämpning för olika typer av rederier och fartyg.

1	Förslag till riksdagsbeslut	5
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	18
2.3	Förslag till lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105)	19
3	Ärendet och dess beredning	21
4	Den internationella säkerhetsorganisationskoden	23
4.1	Bakgrund	23
4.2	Införlivande av ISM-koden med svensk rätt	24
4.2.1	Tillämpningsområde	25
4.2.2	Utfärdande av dokument och certifikat samt tillsyn	26
4.2.3	Ansvarsbestämmelser	27
5	Registrering av ombordvarande på passagerarfartyg	29
5.1	Bakgrund	29
5.2	Nordisk reglering m.m.	29
5.3	Bemyndigande om registrering av uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg	30
5.4	Ansvarsbestämmelse	33
6	Lastsäkring	34
6.1	Bakgrund	34
6.2	Bemyndiganden om lastsäkring	35
6.3	Ansvarsbestämmelser	36
7	Kostnader	37
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	38
8.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen	38
8.2	Övriga lagförslag	39
9	Författningskommentar	39
9.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen	39
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	54
9.3	Förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen	54

Bilaga 1	International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention (International Safety Management (ISM) Code)	56	Prop. 1994/95:186
Bilaga 2	Addition of a new chapter IX to the annex to the international convention for the safety of life at sea, 1974 .	65	
Bilaga 3	Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (Internationella säkerhetsorganisationskoden)	68	
Bilaga 4	Sjöfartsverkets förslag till lag om ändring i fartygs-säkerhetslagen (ISM-koden)	79	
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag	89	
Bilaga 6	Lagrådets yttrande	104	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 mars 1995		109	
Rättsdatablad		110	

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
3. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)

dels att 1 kap. 1, 4, 5 och 8 §§, 2 kap. 5 och 6 §§, 3 kap. 9 §, 10 kap. 1, 5, 6, 8, 9, 19 och 22 §§, 11 kap. 1 §, 12 kap. 2 och 3 §§, rubriken till 2 kap. samt rubriken närmast före 1 kap. 4 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas åtta nya paragrafer, 2 kap. 4 a-e §§, 4 kap. 7 §, 10 kap. 7 a och 12 a §§, samt närmast före 2 kap. 4 a och 4 b §§ två nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

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

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden

Prop. 1994/95:186

Certifikat

Dokument och certifikat

4 §

Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

Ett rederi skall ha ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i denna lag. Dokumentet skall utfärdas för en bestämd tid, som får förlängas. Dokumentet får innehålla särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

5 §

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

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

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även föreskriva att utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, skall inneha ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

*Rederiverksamhet**4 a §*

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

Dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation

4 b §

Ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation är ett bevis att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll.

Ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation är ett bevis att fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets godkända säkerhetsorganisation.

4 c §

Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om dess rederi har ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation.

4 d §

Sjöfartsverket skall förklara ett rederis dokument angående godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt, om

1. rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation eller

2. rederiet inte medverkar till en rederikontroll enligt 10 kap. 5 § andra stycket. Prop. 1994/95:186

4 e §

Sjöfartsverket skall förklara ett fartygs certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt, om

1. fartyget har övergått till ett annat rederi,

2. rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation har förklarats ogiltigt,

3. fartygets godkända säkerhetsorganisation inte upprätthålls ombord på fartyget eller

4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

6 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna i detta kapitel.

3 kap.

9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om säkring av last, som ännu inte har förts ombord.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg.

10 kap.

1 §¹

Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av Sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges i lagen, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen såvitt avser

- 1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation,*
- 2. säkring av last som ännu inte har förts ombord samt*
- 3. rederiers säkerhetsorganisation.*

Såvitt gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsynen även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med Arbetarskyddsstyrelsen.

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

5 §

Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar eller som inspektioner.

Besiktningar *företas* planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning *företas* även utom planen.

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

Besiktningar och rederikontroller görs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. *Inspek-*

¹ Senaste lydelse 1990:511.

Besiktningar skall *företas* främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg, *och*

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord.

Inspektioner företas när en tillsynsmyndighet finner det motiverat.

tioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.

Besiktningar skall *göras* främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord *och*

för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

6 §

Ett fartyg som byggs för en svensk beställare skall besiktigas innan det används till sjöfart för undersökning om det är sjövärdigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning beträffande sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövligt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning beträffande sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövligt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt. *Besiktning skall även göras för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, om inte tillsynsmyndigheten finner att det är obehövligt med hänsyn till att fartyget redan har ett giltigt certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av ett organ som är behörigt enligt denna lag.*

Bestämmelserna i denna paragraf gäller passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i 2 kap. 4 a § och i de föreskrifter om rederiers säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av denna lag.

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

8 §

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

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om fartyget är bemannat på betryggande sätt, och

om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

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

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,

om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,

om fartyget i övrigt är i behörigt skick och

om 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 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

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 1 kap. 8 §, 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.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

12 a §

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.

19 §

Befälhavaren skall se till att fartygets tillsynsbok och de certifikat som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

Befälhavaren skall se till att rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation, 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 behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

22 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

1 §

Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, *eller*

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan *eller*

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

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.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget saknar ett certifikat eller en motsvarande handling som *fartyget* skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget *eller dess rederi* saknar ett certifikat, *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation* eller en motsvarande handling som *det* skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

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

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha certifikat eller *motsvarande* handling som skall ha utfärdats för fartyget eller dess utrustning enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett certifikat eller en *motsvarande* handling som avses i 2,

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

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

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

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget under-

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få *ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation* eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift med stöd av 1 kap. 7 § 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 angående godkänd säkerhetsorganisation*, certifikat eller *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 mot någon bestämmelse i ett *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation*, certifikat eller en *annan* handling som avses i 2,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget under-

går tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, och

går 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, och

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

3 §²

Till böter döms

Till böter döms

1. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

2. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 5 kap. 2 § tredje stycket,

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

4. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäli- gen kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid mot en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 § första stycket, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 7 §,

3. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § 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 5 kap. 2 § tredje stycket,

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

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäli- gen kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i

² Senaste lydelse 1990:723.

strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

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

5a. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 10 a § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 a § andra stycket,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

8. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5-7 §§,

9. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §,

strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

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

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 10 a § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 a § andra stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5-7 §§,

12. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation*, tillsynsbok

11. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörandet av skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

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

och certifikat eller annan handling enligt 10 kap. 19 §,

14. 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 10 kap. 12 § andra stycket, 12 a § andra stycket eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995.

2. Bestämmelserna i 1 kap. 1, 4, 5 och 8 §§, 2 kap. 4 a - 6 §§, 10 kap. 6, 7 a, 9, 12 a och 22 §§ samt 11 kap. 1 § tillämpas dock först från och med den dag som regeringen bestämmer. Detsamma gäller bestämmelserna i 10 kap. 1, 5, 8 och 19 §§ samt 12 kap. 2 och 3 §§, såvitt avser dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation samt tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Regeringen får föreskriva att de bestämmelser som nämnts i denna punkt skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg.

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg³ skall införas en ny paragraf, 11 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995.

³ Lagen omtryckt 1983:463.

Häri genom föreskrivs att 3 § sjöarbetstidslagen (1970:105) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §⁴ I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller,
ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning, för andra sysslor som har samband med sådant arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring,

dagman: sjöman vars skeppstjänst ej är indelad i vakter och som ej tillhör radio- eller ekonomipersonalen,

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

vecka: en fast period av sju på varandra följande dygn,

oavbruten gång: färd sätt som kännetecknas av att fartyget ej anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än 2 timmar vid något tillfälle,

lokalfart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång,

närfart: fart, dock ej lokalfart, inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller med denna i sjöfartsförbindelse varande farvatten innanför linjen Trondheimsfjorden-Shetlands nordpynt, därför västerut till 11° västlig longitud, därför längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därför österut längs denna latitud till Brest,

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

Fartyg anses under resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Hänsyn tas dock ej till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranledes av storm, sjöskada eller annan nödsituation.

Förordnande enligt 1 kap. 8 § andra meningen fartygssäkerhetslagen (1988:49) gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Förordnande enligt 1 kap. 9 § andra meningen fartygssäkerhetslagen (1988:49) gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Vid beräkningen av arbetstid undantages, utom i fall som avses i 8 §, dels måltidsrast, dels annat uppehåll i skeppstjänsten, om sjömannen

⁴ Senaste lydelse 1988:50.

enligt förmans besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppehåll och detta varar minst 1 timme. Prop. 1994/95:186

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995.

Inledning

I Sverige finns lagbestämmelser om säkerhet på fartyg huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen (1988:49). Lagen är till stora delar en ramlag med allmänt hållna bestämmelser och bemyndiganden för regeringen och olika myndigheter att utfärda närmare föreskrifter. Regeringens föreskrifter finns i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594), som även den har en övergripande karaktär. Detaljerade bestämmelser om säkerhet på fartyg finns i tillämpningsföreskrifter som utfärdas framför allt av Sjöfartsverket. Dessa föreskrifter återspeglar regler i olika internationella överenskommelser, varav 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och dess protokoll från 1978 (SOLAS) är den viktigaste. Denna konvention har utarbetats inom FN:s internationella sjöfartsorganisation, International Maritime Organization (IMO), där det internationella regelskapandet på sjösäkerhetsområdet i första hand sker.

I denna proposition läggs nu fram förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen i tre olika hänseenden.

Den internationella säkerhetsorganisationskoden

Efter ett omfattande utvecklingsarbete antogs inom IMO den 4 november 1993 resolutionen A.741(18), Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (Internationella säkerhetsorganisationskoden). Koden förkortas ISM (International Safety Management Code). Ett nytt kapitel IX i bilagan till SOLAS har även beslutats. ISM-koden och kapitel IX i bilagan till SOLAS finns i sin engelska lydelse i *bilagorna 1* och *2*. En på uppdrag av Kommunikationsdepartementet gjord översättning av ISM-koden till svenska bifogas som *bilaga 3*.

I en skrivelse den 17 juni 1994 har Sjöfartsverket föreslagit att ISM-koden införs i svensk rätt. Verket har lämnat förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen som ger Sjöfartsverket bemyndiganden att utfärda närmare föreskrifter i frågan. De lagförslag som har lagts fram i Sjöfartsverkets skrivelse finns i *bilaga 4*.

Sjöfartsverkets skrivelse har remissbehandlats i slutet av 1994. Remissinstanser har varit Riksåklagaren, Statens räddningsverk, Arbets- och skyddsstyrelsen, Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet och Svenska Sjöfolksförbundet. Samtliga remissinstanser har yttrat sig över Sjöfartsverkets förslag. Riksåklagaren har dessutom bifogat yttranden från Åklagarmyndigheten i Stockholm samt från Regionåklagarmyndigheterna i Malmö och Umeå. En sammanställning av dessa remissyttranden finns tillgänglig i Kom-

munikationsdepartementets ärende (diarienummer K94/1707/RS). Dessutom har Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC) efter remisstidens slut avgivit ett yttrande som finns i samma ärende.

Prop. 1994/95:186

Registrering av ombordvarande på passagerarfartyg

I anledning av förslisningen av det estniska passagerarfartyget Estonia den 28 september 1994 har inom Kommunikationsdepartementet utarbetats promemorian Förslag till ändring av fartygssäkerhetslagen (1988:49). I promemorian har förslagits att obligatorisk registrering av passagerare skall införas på passagerarfartyg.

En skrivelse med begäran om yttrande över promemorian har den 11 januari 1995 skickats till Riksåklagaren, Hovrätten för Västra Sverige, Sjöfartsverket, Konsumentverket, Sveriges Redareförening, SWEREF, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet och Svenska Sjöfolksförbundet. Samtliga remissinstansers yttranden finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementets ärende (diarienummer K95/103/RS).

Lastsäkring

Sjöfartsverket har i en skrivelse den 13 januari 1995 föreslagit ändringar i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen med anledning av införande av föreskrifter om säkring och surring av last.

Skrivelsen har remitterats till Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Generaltullstyrelsen, Sveriges Redareförening, SWEREF, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund. Samtliga remissinstanser utom Generaltullstyrelsen har skriftligen eller muntligen yttrat sig i ärendet. Sveriges Hamn- och Stuveriförbund har även bifogat ett yttrande från Helsingborgs hamn AB. De inkomna yttrandena finns i Kommunikationsdepartementets ärende (diarienummer K94/4031/RS).

Lagrådet

Regeringen har den 9 mars 1995 beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 5*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*.

Lagrådet har föreslagit ändringar i 1 kap. 1 §, 3 kap. 9 §, 10 kap. 1, 8 och 19 §§, 12 kap. 2 § 2 och 3 §§ samt övergångsbestämmelserna till förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen.

Regeringen har i propositionen i allt väsentligt följt Lagrådets förslag. Lagrådets granskning har också lett till vissa redaktionella ändringar i lagtexten. Dessutom har regeringen gjort vissa ytterligare justeringar i förslaget till ändring i 12 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen samt i ikraft-

trädandebestämmelsen till förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Regeringens kommentarer till Lagrådets synpunkter finns i författningskommentaren till respektive paragraf.

Prop. 1994/95:186

4 Den internationella säkerhetsorganisationskoden

4.1 Bakgrund

Utvecklingen inom industrier och institutioner har alltmer betonat betydelsen av utvecklade system för ledning av organisationen med hjälp av mål uttryckta i s.k. kvalitetstermer. Säkerhetsmål och arbetsmiljömål kan inordnas i sådana system. Systemen presenteras ibland som kvalitetsstyrningssystem eller säkerhetsledningssystem. Ett skäl att införa sådana system är att företagens ledning får ett verktyg för uppföljning av företagens mål. Ett annat skäl är att säkerhetsledningssystem underlättar möjligheten att påverka den s.k. mänskliga faktorn i bl.a. det förebyggande arbetet. Man anlägger då ett betraktelsesätt som bygger på vår kunskap om samspelet mellan människa, teknik och organisation (MTO). Flera större globalt verksamma rederier har redan utvecklat och infört sådana system i form av anvisningar för säkerhetsorganisationen i företaget.

ISM-koden syftar till att säkerställa en säker sjöfart, undvika dödsfall och skador på människor, miljö och egendom. Enligt koden skall ett säkerhetsorganisationssystem, Safety Management System (SMS), införas som bl.a. skall medföra säkrare fartygsdrift och en säkrare arbetsmiljö genom att riskfyllda situationer identifieras och undviks samt genom att man också genomför en fortlöpande träning av personalen i säkerhetsarbete och i att klara av nödsituationer. Ett säkerhetsorganisationssystem skall utformas så att överensstämmelse nås med regler och rekommendationer som utfärdats av bl.a. myndigheter och klassificeringssällskap. Rederiet skall dessutom ha en uttalad säkerhetspolicy och genomföra interna och periodiskt återkommande revisioner av sitt system.

Rederiets säkerhetsorganisationssystem skall kontrolleras av en myndighet eller, efter delegering, av en organisation som erkänts av myndigheten. Efter ett godkännande utfärdas ett dokument som utvisar att kraven i koden uppfylls. Därefter skall organisationen ombord på rederiets fartyg gås igenom. Kontrollen ombord innebär att såväl fartygets dokument och manualer rörande säkerheten som personalens kunskap och färdighet rörande säkerheten gås igenom. Efter en godkänd kontroll utfärdas ett certifikat som utvisar att rederiets fartyg i praktiken följer rederiets godkända säkerhetsorganisation. Därmed kommer således rederiets totala säkerhetsorganisation, innefattande dess fartyg, att ha gått igenom. Sådana kontroller skall ske med viss regelbundenhet.

ISM-koden kommer att bli bindande internationellt den 1 juli 1998 för passagerarfartyg samt för tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. För andra lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 skall koden vara införd senast den 1 juli 2002. IMO har dock uppmanat medlemsländerna att införliva ISM-koden med den nationella lagstiftningen snarast möjligt.

Inom Europeiska unionen (EU) ges sjösäkerheten på s.k. ro-ro (roll on-roll off) fartyg hög prioritet. EU-rådet har antagit en resolution om åtgärder som bör vidtas för att öka ro-ro fartygens sjösäkerhet. Bland annat avses en förordning beslutas som innebär ett obligatoriskt införande av ISM-koden avseende ro-ro passagerarfartyg som regelbundet trafikerar hamnar inom EU. Förordningen avses träda i kraft den 1 januari 1996, men tillämpas från och med den 1 juli 1996. Sverige stödjer arbetet med denna förordning.

4.2 Införlivande av ISM-koden med svensk rätt

Regeringens förslag: De legala förutsättningarna för att införliva ISM-koden med svensk rätt införs genom ändringar i fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverkets förslag: Sjöfartsverket anser att det, med hänsyn till det internationella arbetet i frågan, är angeläget att utan dröjsmål införliva ISM-koden med svensk rätt. De flesta bestämmelserna i koden är av sådan art att de bör utfärdas som föreskrifter utgivna av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket, rederier och de ombordanställdas organisationer har aktivt deltagit i det internationella arbetet med ISM-koden. Sjöfartsverket har sedan 1992 gjort ett omfattande förberedelsearbete för att kunna införa ISM-koden. Förutom informationsverksamhet till rederier och andra intressenter har Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket utbildat sin personal inför de kommande uppgifterna. Frivilliga tillsynskontroller av svenska och finska rederier har påbörjats i syfte att vidareutbilda såväl rederipersonal som Sjöfartsverkets egen personal. Ett brett samarbete med andra nordiska länder har också medfört att tillsynsförrättningar med deltagare från olika länder genomförts, vilket underlättar en samnordisk syn på och tillämpning av ISM-koden.

Remissinstanserna: Remissinstanserna är i huvudsak positiva till Sjöfartsverkets förslag att införliva ISM-koden med svensk rätt. Ingen remissinstans har motsatt sig förslaget.

Skälen för regeringens förslag: De svåra fartygsolyckorna med konsekvenser för människoliv och miljö som på senare tid har inträffat i vårt närområde har satt sjösäkerheten i fokus. Regler för fartygs konstruktion och dess utrustning, besättningars utbildning och kompetens m.m. är föremål för olika översyner både nationellt och internationellt. En självklar utgångspunkt i allt sjösäkerhetsarbete måste vara att kontrollera att de regler som finns efterlevs. Att få sjösäkerhetsfrågorna

prioriterade i företagens allmänna policy genom att företagen inför säkerhetssystem är en viktig del i detta arbete. Prop. 1994/95:186

Den inom IMO utvecklade ISM-koden ger möjlighet att införa krav på obligatoriska säkerhetssystem i rederierna. Med koden får man ett viktigt komplement som integrerar var för sig viktiga sjösäkerhetskomponenter till ett system som har sin utgångspunkt i företagets grundläggande säkerhetspolicy. Genom att införliva koden med nationell rätt ges möjlighet att kontrollera att säkerhetssystemen finns och att de fungerar i praktiken. Regeringen anser därför att ISM-koden skall införlivas med svensk rätt så snart som det är praktiskt möjligt.

4.2.1 Tillämpningsområde

Regeringens förslag: Fartygssäkerhetslagen gäller redan alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför territoriet. Lagen skall även gälla alla svenska rederier samt utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium.

Sjöfartsverkets förslag: Enligt Sjöfartsverkets förslag till lagändringar skall fartygssäkerhetslagen även gälla svenska rederier och rederier vars fartyg trafikerar svenskt sjöterritorium. I Sjöfartsverkets promemoria anges att ISM-koden i princip bör gälla utländska rederier som bedriver regelbunden passagerartrafik på svenska hamnar. Enligt promemorian bör ISM-kodens definition av rederi enligt punkt 1.1.2 gälla, dvs. med rederi avses den person eller organisation som ytterst ansvarar för fartygets säkerhet.

Remissinstanserna: Svenska Sjöfolksförbundet, Sveriges Redareförening och Åklagarmyndigheten i Umeå anser att det i Sjöfartsverkets promemoria råder oklarhet om vilka rederier som omfattas av förslagen. Sjöfolksförbundet anser att alla fartyg som regelbundet trafikerar svenskt vatten skall omfattas. Redareföreningen anser att ett svenskt rederi som bedriver sjöfart under utländsk flagg och inte i regelbunden trafik på Sverige inte bör omfattas av svensk lagstiftning avseende ISM-koden. Det bör dock klart framgå att svenska fartyg som opereras av utländska rederier också omfattas av lagen.

Vidare anser SWEREF och Sveriges Fartygsbefälsförening att det inte bör råda någon oklarhet om att det är befälhavaren som har ansvaret för fartygets säkerhet.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen anser att ISM-koden skall gälla för alla svenska fartyg och fartyg med trafik på svenska vatten, oberoende av flagg, samt dessa fartygs rederier. Detta är viktigt med hänsyn till bland annat omfattningen av passagerartrafiken på svenska hamnar med utländska fartyg. Dessutom bör ISM-koden gälla alla svenska rederier, även om de inte bedriver sjöfart med svenskt

fartyg eller i svenska vatten. Av naturliga skäl bör dock bestämmelserna införas stegvis. Det blir åtminstone övergångsvis av praktiska skäl nödvändigt med en prioritering av tillämpningen mot svensk och utländsk passagerartrafik med stor regelbundenhet i trafiken på Sverige samt fartyg med last av farligt gods. Detta är en uppfattning som överensstämmer med Sjöfartsverkets inställning.

Beträffande definitionen av redare och rederi hänvisas till departementschefens specialmotivering till 1 kap 2 § fartygssäkerhetslagen i propositionen 1987/88:3 (sid. 54f), som godkännts av riksdagen (bet. 1987/88:TU4, rskr. 1987/88:42). Där anges bl.a att med redare avses den som fyller redarfunktionerna. Vad som i fartygssäkerhetslagen sägs om redare skall gälla även den som i redarens ställe har befattning med fartyget. Härmed avses den som rättsligen äger disponera över fartyget, exempelvis någon som har fått fartyget upplåtet åt sig genom avtal om tidsbefraktning. Begreppet redare finns även i sjölagen. Regeringen anser inte att det nu finns särskilda skäl att införa en legaldefinition av redare i fartygssäkerhetslagen.

Befälhavarens ansvar och befogenheter fastställs främst i 6 kap. sjölagen (1994:1009). Regeringen ser ingen anledning att ändra befälhavarens ansvar till följd av ISM-kodens införlivande med svensk rätt.

4.2.2 Utfärdande av dokument och certifikat samt tillsyn

Regeringens förslag: Dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation skall utfärdas av Sjöfartsverket, om inte regeringen föreskriver något annat. Sjöfartsverket skall även utöva tillsyn över rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, om inte något annat anges i fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverkets förslag: Dokument angående godkänd säkerhetsorganisation utfärdade av vissa utländska klassificeringssällskap bör ha samma giltighet som om de utfärdats av Sjöfartsverket under förutsättning att avtal om det träffats mellan verket och sällskapet. Detta förhållande bör även gälla tillsynen av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

Remissinstanserna: Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Sjöfolksförbundet är emot att klassificeringssällskapen skall få utfärda dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation samt att utöva tillsyn av ett över rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

SWEDAC anser för sin del att Sjöfartsverkets förslag om att både utfärda föreskrifter för och utöva tillsyn av godkänd säkerhetsorganisation inte står i överenskommenhet med statsmaktens beslut om öppna system för teknisk kontroll. SWEDAC anser att utfärdande av dokument och tillsyn av ett rederis säkerhetsorganisation bör ske av ett ackrediterat certifieringsorgan eller besiktningsorgan i tredjepartsställning.

Skälen för regeringens förslag: Den kontroll som en flaggstat respektive en hamnstat kan genomföra är de verksamma medlen för att

kontrollera fartygens skick, besättningens behörigheter och kompetens m.m. I Sverige är denna kontroll i första hand en fråga för Sjöfartsverket. Möjligheter till delegering av viss certifiering och tillsyn till vissa klassificeringssällskap ges i fartygssäkerhetslagen. Sådan delegering förutsätter emellertid särskilda avtal mellan Sjöfartsverket och berört klassificeringssällskap. Med stöd av sådana avtal utför vissa klassificeringssällskap certifiering och tillsyn på verkets uppdrag avseende bl.a. fartygets skrov och maskin.

Regeringen har tillsatt en sjösäkerhetskommitté med uppgift att ta fram ett handlingsprogram för ökad sjösäkerhet, i första hand med avseende på den passagerartrafik som berör Sverige. I kommitténs uppdrag ingår bl.a. att se över rollfördelningen och samarbetet mellan Sjöfartsinspektionen och klassificeringssällskapen. I avvaktan på denna utredning anser regeringen att en delegering till klassificeringssällskap av utfärdande av dokument och certifikat angående samt tillsyn av godkänd säkerhetsorganisation bör anstå. I detta sammanhang bör också frågan om ackreditering av certifierings- och besiktningsorgan på sjösäkerhetsområdet undersökas vidare. Detta får i första hand ske genom diskussioner mellan SWEDAC och Sjöfartsverket, men också sjösäkerhetskommitténs analys bör kunna utgöra underlag för det fortsatta arbetet i denna fråga.

4.2.3 Ansvarsbestämmelser

Regeringens förslag: Ansvarsbestämmelserna inriktas på konkreta överträdelser av de föreslagna bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen.

Sjöfartsverkets förslag: Sjöfartsverket har föreslagit att en redare som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att bedriva sin verksamhet så att säkerheten på rederiets fartyg upprätthålls skall dömas till böter eller fängelse i sex månader.

Remissinstanserna: Överåklagaren vid Åklagarmyndigheten i Stockholm har anfört att den föreslagna ansvarsbestämmelsen är mycket allmänt hållen och torde föranleda stora svårigheter när det gäller att i praktiken avgöra vad bestämmelsen egentligen innebär och var gränserna för dess tillämpning går. Med tanke på den komplexa verksamhet som det kan innebära att driva en rederirörelse och att det rör sig om ett straffstadgande är bestämmelsen enligt överåklagarens mening oacceptabelt allmänt hållen.

Överåklagaren vid Regionåklagarmyndigheten i Umeå har påpekat att forumfrågan aktualiseras om lagen skall komma att tillämpas på utländska rederier. Den föreslagna ansvarsbestämmelsen är knuten till redaren och rederiets verksamhet. Om den straffvärda handlingen är att anse som begången där ett utländskt rederi har sitt säte torde svenskt forum saknas.

Riksåklagaren har anfört att han delar den uppfattning som framförts av överåklagaren vid Åklagarmyndigheten i Stockholm. Han har därför avstyrkt den föreslagna ändringen av 12 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen. Han anser dock att några av de ändringar som föreslagits i övriga kapitel av fartygssäkerhetslagen bör kunna föranleda en ändring av ansvarsbestämmelserna. Fråga är om formella bestämmelser av liknande typ som de bestämmelser vilka redan är straffsanktionerade. Sålunda bör t.ex. en redare som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamheten undergår tillsyn kunna dömas till ansvar. Ansvar bör också kunna komma i fråga vid uppsåtligt lämnande av oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat. Vidare bör ansvarsbestämmelser kunna knytas till överträdelser av den föreslagna lydelsen av 1 kap. 4 § tredje och fjärde styckena (motsvarar 2 kap. 4 b och 4 c §§ i regeringens förslag).

Någon definition av begreppet redare finns inte intagen i lag. Riksåklagaren pekar på att detta kan innebära svårigheter när det gäller att fastställa vilken person som bär det straffrättsliga ansvaret. Från åklagarsynpunkt vore det därför önskvärt med en legaldefinition av begreppet.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen delar bedömningen att den ansvarsbestämmelse som har föreslagits av Sjöfartsverket är för allmänt hållen. I enlighet med vad som anfördes redan i propositionen 1987/88:3 om en ny fartygssäkerhetslag (sid. 115), är den effektivaste sanktionen för att genomdriva efterlevnad av bestämmelser om fartygssäkerhet att det finns möjlighet att förbjuda användningen av fartyget eller dess utrustning eller att förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen inom viss tid. Sådana bestämmelser finns redan i 11 kap. fartygssäkerhetslagen. Regeringens förslag till ändring av 11 kap. 1 § innebär bl.a. att möjligheten att förbjuda ett fartygs resa tills rättelse har skett utsträcks till att omfatta även fall då det finns skälig anledning att anta att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation. Om det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud får i stället ett föreläggande enligt 11 kap. 5 § meddelas.

Regeringen anser, i likhet med Riksåklagaren, att ansvarsbestämmelserna bör inrikta sig på konkreta överträdelser av de föreslagna ändringarna i fartygssäkerhetslagen. För ytterligare kommentarer, se författningskommentaren till 12 kap. 2 och 3 §§.

Enligt 12 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen skall mål om ansvar och förverkande enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggas av en domstol som är behörig enligt bestämmelserna i 21 kap. 1 och 5 §§ sjölagen (1994:1009). Det innebär att brottmål som huvudregel skall handläggas av en sjörättsdomstol och att bestämmelserna i 19 kap. rättegångsbalken om laga domstol i brottmål i allmänhet skall tillämpas. Om tillämpligheten av svensk lag finns bestämmelser i 2 kap. brottbalken. Regeringen är medveten om att det kan uppstå jurisdiktionsproblem vid tillämpningen av straffbestämmelserna på utländska rederier. Av principiella skäl bör dock lagens tillämpningsområde även omfatta utländska rederier som bedriver sjöfart

med svenskt fartyg eller som använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Prop. 1994/95:186

I fråga om en legaldefinition av redarbegreppet hänvisas till avsnitt 4.2.1.

5 Registrering av ombordvarande på passagerarfartyg

5.1 Bakgrund

I dag finns det föreskrifter med obligatoriskt krav på passagerar- och besättningslistor i utlänningsförordningen (1989:547). Enligt 5 kap. 8 § utlänningsförordningen skall befälhavaren på ett fartyg som har kommit hit från utrikes ort omedelbart efter fartygets ankomst lämna skriftlig uppgift till tullmyndigheten om antalet passagerare, besättningsmän och fripassagerare samt till polismyndigheten lämna en passagerarlista som tar upp varje passagerares fullständiga namn, medborgarskap och orten där han gått ombord. Befälhavaren skall också lämna en förteckning över varje besättningsmans fullständiga namn, födelsedatum, medborgarskap och tjänst ombord. Bestämmelserna gäller dock enligt 5 kap. 10 § utlänningsförordningen inte för passagerarfartyg i linjetrafik med fastställd turlista.

Sjöfartsverket gav år 1991 ut en rekommendation till rederierna om att fartyg i turlistetrafik som avgår från svensk hamn skall föra passagerarlistor. Rekommendationen gäller passagerarfartyg då normaltiden för resan överstiger fyra timmar och minst fyra timmar av resan enligt turlistan skall företas mellan kl. 00.00 och 06.00.

I samband med att det estniska fartyget Estonia förliste den 28 september 1994 kunde det konstateras att tillförlitliga listor över ombordvarande saknades. Enligt Sjöfartsverkets konsekvensanalys om bärgning av Estonia från den 12 december 1994 var det omöjligt att med säkerhet ange hur många personer som fanns ombord vid Estonias avgång från Tallin. Enligt tillgängliga listor varierade antalet mellan 1005 och 1022 personer. I Finland förekom en uppgift om ca 1070 ombordvarande. Det kunde heller inte uteslutas att det fanns personer ombord som inte fanns upptagna på passagerar- eller besättningslistorna. Detta visar att de nuvarande reglerna om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg inte är tillräckliga.

5.2 Nordisk reglering m.m.

Efter olyckan med fartyget Scandinavian Star år 1990 kom de nordiska sjösäkerhetsdirektörerna överens om vissa säkerhetshöjande åtgärder, bl.a. att krav på passagerarlistor skulle införas. Sverige och Finland

bildade en arbetsgrupp som utarbetade ett förslag till föreskrifter. Förslaget genomfördes emellertid inte i något av de två länderna. I Sverige utfärdades i stället den rekommendation om passagerarlistor som nämnts tidigare. Norge och Danmark har däremot infört krav på obligatoriska passagerarlistor.

I de norska reglerna ställs krav på passagerarlistor för passagerarfartyg som går i linjetrafik från norska hamnar. Kravet är begränsat till resor som tar mer än tre timmar. Alla ombordvarande som inte är upptagna på fartygets besättningslista skall registreras med för- och efternamn. Det skall även anges om någon är under 12 år. Upplysningarna skall rapporteras till rederiet senast 20 minuter efter fartygets avgång och förstöras vid resans slut eller senast 24 timmar därefter. Avses resan ta kortare tid än tre timmar skall befälhavaren se till att alla som är ombord räknas och att antalet ombordvarande rapporteras till rederiet före fartygets avgång. Uppgifterna skall finnas tillgängliga för berörda myndigheter.

I de danska föreskrifterna ställs krav på passagerarlistor för alla fartyg som medför passagerare. Kravet är begränsat till resor då passagerarna övernattar, vilket innebär att passagerarna uppehåller sig ombord i minst fyra timmar under tiden 22.00 till 06.00. På kortare resor skall befälhavaren innan fartyget lämnar hamnen räkna antalet ombordvarande och skriva in antalet i fartygets dagbok. Passagerarfartyg i linjefart skall meddela uppgifterna till rederiets landorganisation. Uppgifterna skall finnas tillgängliga för berörda myndigheter.

I Finland har Sjöfartsstyrelsen utarbetat ett förslag med ett generellt krav på passagerarlistor för fartyg i utrikesfart. För passagerarfartyg i inrikes kryssningstrafik har krav på passagerarlistor föreslagits om resan sträcker sig utanför finskt territorialvatten och för passagerarfartyg i inrikesfart om resan är längre än tre timmar. Förslaget bereds för närvarande av den finska regeringen.

Även inom EU har frågan om tvingande krav på registrering av passagerare och besättning på passagerarfartyg uppmärksamats.

5.3 Bemyndigande om registrering av uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg, med möjlighet för regeringen att delegera bemyndigandet vidare till den myndighet som regeringen bestämmer. Sådana föreskrifter skall gälla alla svenska passagerarfartyg samt utländska passagerarfartyg som bedriver sjöfart i svenska vatten.

Promemorians förslag: Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om registrering av passagerare på passagerarfartyg.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget.

Hovrätten för Västra Sverige har dock ifrågasatt om sådana regler verkligen behöver finnas i lag, eftersom registret skall utplånas kort tid efter det att fartyget har kommit i hamn. Hovrätten har ansett att det vid en lagstiftning i ämnet med fördel skulle kunna anges att bemyndigandet att registrera avser endast sådan kortvarig registrering som syftar till att underlätta identifieringen av passagerare efter en olycka eller liknande.

Sjöfartsverket har påpekat att lagstiftningen bör medge att verket utfärdar föreskrifter om att passagerarna skall registreras eller att deras antal räknas. Skälet till detta är att på vissa korta linjer en registrering inte kommer att kunna genomföras, men en räkning av antalet passagerare kan vara påkallad.

Både Sveriges Redareförening och Sveriges Fartygsbefälsförening har hänvisat till ett förslag efter mönster av de norska reglerna som har utarbetats av Redareföreningen och de ombordanställdas organisationer. Dessa regler gäller registrering av ombordvarande på passagerarfartyg, och omfattar alla ombordvarande som inte är angivna på besättningslistan. Båda föreningarna har påpekat att uppgifterna om ombordvarande bör finnas ombord på fartyget vid avgång.

Svenska Sjöfolksförbundet har menat att reglerna skall gälla alla fartyg med regelbunden passagerartrafik på Sverige oberoende av fartygets flagg.

Flera remissinstanser har framfört önskemål om att få tillfälle att medverka till eller yttra sig över de föreskrifter som Sjöfartsverket kommer att utfärda.

Skälen för regeringens förslag: Föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg är av den karaktären att de enligt regeringsformen skall meddelas genom lag. Riksdagen kan delegera rätten att meddela föreskrifter till regeringen eller till en myndighet som regeringen bestämmer. Nuvarande bemyndiganden för regeringen ger inte utrymme för sådana föreskrifter.

Av 1 kap. 1 § utlänningslagen (1989:529) framgår att syftet med lagen är att ge regler för utlänningars inresa, utresa, vistelse och arbete i Sverige samt för rätten till asyl. Det innebär att ändamålet med bestämmelserna i utlänningsförordningen (1989:547) om passagerar- och besättningslistor är att kontrollera utlänningars inresa till Sverige. Med hänsyn till att syftet med det nu aktuella kravet på obligatorisk registrering av uppgifter angående ombordvarande i första hand är att underlätta identifieringen av ombordvarande efter en olycka, är det inte lämpligt att utvidga bestämmelserna i utlänningsförordningen till att gälla generellt vid all passagerartrafik.

I stället bör frågan om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg i det här sammanhanget i första hand behandlas som en sjösäkerhetsfråga, även om den också har ett klart samband med det allmännas kontroll- och utredningsarbete efter en

olycka. Frågan har också ett inte obetydligt inslag av konsumentskydd för passagerare på fartyg.

Regeringens förslag är därför att ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg införs i fartygssäkerhetslagen. Det innebär att bemyndigandet kommer att omfatta alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Med registrering av uppgifter bör kunna avses antingen en lista med personuppgifter eller endast en uppgift om antalet ombordvarande på fartyget. Med ombordvarande avses inte bara passagerare, utan alla personer som befinner sig ombord på fartyget. Behovet av en sådan registrering är störst på passagerarfartyg dvs. fartyg som medför fler än tolv passagerare exklusive besättningen. Frågan har även samband med kravet i 4 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen att passagerarfartygscertifikatet skall innehålla uppgift om hur många passagerare fartyget får medföra. Det är därför lämpligt att i det 4 kap. fartygssäkerhetslagen införs en ny paragraf med bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg.

Det är regeringens avsikt att ett motsvarande bemyndigande för Sjöfartsverket därefter skall införas i en ny paragraf i 4 kap. fartygssäkerhetsförordningen (1988:594). Det blir sedan Sjöfartsverkets uppgift att utforma närmare föreskrifter om registreringen. De synpunkter som har framförts från remissinstanserna bör då övervägas.

Eftersom en stor del av passagerarfartygen går i linjetrafik mellan de nordiska länderna bör verket sträva efter att utforma föreskrifter som inte alltför mycket avviker från föreskrifterna i de övriga nordiska länderna, men som ändå tar hänsyn till de särskilda förutsättningar som gäller för passagerartrafik från Sverige. Det är av intresse för rederinringen framför allt med hänsyn till konkurrensneutraliteten men även av praktiska skäl. Av Sjöfartsverkets föreskrifter bör även framgå under vilka förutsättningar det är tillräckligt med uppgift om antalet ombordvarande och när personuppgifter på de ombordvarande krävs. Det vore t.ex. olämpligt att i Sverige införa ett generellt krav på registrering av personuppgifter i all utrikesfart, med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder för utrikestrafiken mellan Helsingborg och Helsingör med mycket korta resor och täta avgångar. Däremot finns goda skäl att införa krav på en sådan registrering för inrikestrafiken till Gotland, eftersom det rör sig om långa resor över öppet hav. Även trafiken med mindre passagerarfartyg på inre vatten och kustfarvatten kan kräva särskilda överväganden.

En särskild fråga gäller i vilken form personuppgifterna skall registreras. Om uppgifterna skall registreras genom automatisk databehandling (ADB) uppkommer ett personregister enligt datalagen (1973:289). Beroende på utformningen och innehållet i ett sådant register kan Datainspektionens tillstånd krävas. Troligen blir registret dock ett s.k. licensregister som inte kräver tillstånd.

Regeringens förslag: En ny ansvarsbestämmelse införs för redare och befälhavare som bryter mot en föreskrift om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg.

Promemorians förslag: I promemorian har föreslagits att det införs bötestraff för befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför ett passagerarfartyg i strid mot vad som har föreskrivits om passagerarregistrering med stöd av 4 kap. 7 §. Även redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som har föreskrivits om passagerarregistrering med stöd av 4 kap. 7 § skulle enligt förslaget fällas till böter.

Remissinstanserna: Riksåklagaren har ansett att det är mer ändamålsenligt att utforma straffbestämmelsen i en punkt som inför böter för befälhavare och redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de föreskrifter som föreskrivits med stöd av 4 kap. 7 §. Ansvarsbestämmelsen behöver då inte ändras vid en eventuell ändring av föreskrifterna.

Hovrätten för Västra Sverige har ifrågasatt om det i dessa tider, då strävanden görs att avkriminalisera småförseelser i syfte att minska påfrestningarna på rättsväsendet, över huvud taget är nödvändigt att straffbelägga underlåtenhet att följa föreskrifter om passagerarregistrering. Hovrätten menar att andra korrekationsmedel står till buds i detta sammanhang. Om straffbestämmelsen ändå införs, har hovrätten haft synpunkter på straffbestämmelsens placering i paragrafen. Se mer om detta under författningskommentaren till 12 kap. 3 §.

Skälen för regeringens förslag: Föreskrifterna om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg bör straffsanktioneras. En alternativ sanktionsform skulle vara att utvidga möjligheten enligt 11 kap. fartygsäkerhetslagen att förbjuda fartygets resa eller meddela föreläggande. Nuvarande omständigheter som medger sådana inskränkningar i rätten att använda fartyget tar huvudsakligen sikte på allvarligare brott mot bestämmelser om sjösäkerhet, arbetsmiljö, tillsyn eller certifiering. Straffbestämmelserna inriktar sig i första hand på mindre förseelser. Enligt regeringens bedömning stämmer det bättre med fartygsäkerhetslagens systematik att införa ett bötestraff i detta fall.

När det gäller utformningen av ansvarsbestämmelsen delar regeringen Riksåklagarens bedömning att den kan utformas så att den är gemensam för redare och befälhavare. Det är dock viktigt att Sjöfartsverkets föreskrifter formuleras så att ansvarsfördelningen mellan redaren och befälhavaren är helt klar. Det bör således klart framgå att det är redarens ansvar att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att ett passagerarfartyg framförs i strid mot verkets föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande. Det innebär att reda-

ren bl.a. skall se till att rutiner utformas och upprätthålls för inhämtande och vidarebefordrande av uppgifter angående de ombordvarande på rederiets passagerarfartyg. Det bör sedan vara befälhavarens ansvar att se till att dessa rutiner verkligen följs och att fartyget inte lämnar hamnen om föreskrivna uppgifter angående de ombordvarande inte har registrerats. Redaren bör kunna göras ansvarig oberoende av om befälhavaren kan fällas till ansvar i det enskilda fallet och tvärtom.

6 Lastsäkring

6.1 Bakgrund

I samband med fartygshaverier och lastskador till sjöss aktualiseras regelmässigt frågan om betydelsen av lastens säkring vid olyckstillfället. Förskjutning i lasten anges inte sällan som en direkt eller indirekt bidragande orsak till själva fartygshaveriet. Ibland anges det enbart som en försvårande eller förvärrande omständighet. I arbetet med sjösäkerheten och säkerheten ombord på fartyg är det därför angeläget att finna lösningar som på ett rimligt och praktiskt sätt kan undanröja de risker som dålig eller utebliven lastsäkring innebär.

I syfte att bidra till säkerhetsarbetet vad avser lasten ombord på fartyg antog IMO den 6 november 1991 resolutionen A.714(7), Kod med säkerhetsanvisningar för stuvning och säkring av last (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing). Koden är en ytterligare utveckling av tidigare internationellt arbete på lastsäkringsområdet för sjöfarten. Koden har införlivats i svensk rätt genom Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1993:8) med föreskrifter om lastsäkring, med ändring enligt SJÖFS 1994:26, samt Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1994:27) med föreskrifter om säkring av last i lastbärare och av lastbärare ombord på fartyg. Kodens sakliga föreskrifter gäller, med undantag för vissa delar, sedan den 17 augusti 1993 vid lastning på svenska fartyg samt utländska fartyg i trafik på svenska hamnar i den mån fartygen omfattas av koden. Kravet på lastsäkringsmanual (Cargo Securing Manual) för fartyg gäller dock först sedan den 17 februari 1994.

Koden är internationellt fortfarande enbart en rekommendation. Kraften inom IMO verkar emellertid för att göra koden i vissa delar obligatorisk genom att den införs i SOLAS.

Regeringens förslag: Nuvarande bemyndigande om rätt att meddela föreskrifter om lastning gäller ombord på fartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att även meddela föreskrifter om säkring av last, som ännu inte har förts ombord. Sjöfartsverkets bemyndigande att utöva tillsyn utökas till fartygets lastning samt säkring av last som ännu inte har förts ombord.

Sjöfartsverkets förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag men med en annan lagteknisk utformning.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som har yttrat sig har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget.

Sveriges Redareförening har påpekat att föreskrifterna inte bör lägga redaren eller befälhavaren ett längre gående ansvar än vad som följer av fartygssäkerhetslagen eller sjölagen, särskilt inte mot bakgrund av den föreslagna straffbestämmelsen i 12 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. Ett längre gående ansvar än vad som följer av 13 kap. 6 § sjölagen bör enligt föreningen således inte komma i fråga.

Även Helsingborgs Hamn AB har ansett att en väsentlig fråga är var ansvaret ligger för felaktigt eller otillräckligt lastsäkrat gods som anlän-der till hamnterminalen. Bolaget har hävdade att det är rimligt att begära att ansvaret för godsets säkring till lastbäraren skall ligga hos exportör-en. Man anser vidare att fartygssäkerhetslagen borde innehålla en hän-visning till annan lagstiftning som reglerar ansvarsfrågan. Bolaget har även framfört att tillsynsförrättningen skall utföras på ett sådant sätt att lastningen av fartyget inte försenas eller förhindras.

Kustbevakningen har i anledning av Sjöfartsverkets förslag, i en sär-skild framställning till Försvarsdepartementet, föreslagit vissa ändringar i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär över-vakning samt en därmed sammanhängande följdändring i fartygssäker-hetslagen.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverket har anfört att med en strikt tolkning av de bestämmelser som berör verkets rätt att utöva tillsyn och genom föreskrifter reglera förhållanden som rör fartygssä-kerhet, verkets bemyndiganden är begränsade till själva fartyget. För-hållanden som kan vara av betydelse för fartygssäkerheten, såsom kon-troll av säkringen av den last och de lastbärare som inför en lastning finns på kajen, ligger utanför verkets tillsyn och reglering. Visserligen finns föreskrifter bl.a. om att gods som lastas på fartyg skall vara sjö-värdigt lastat, säkrat och surrat i förpackningar och containrar och på lastbärare. Tillsynsmöjligheten är emellertid på grund av de snäva bemyndigandena begränsad till kontroll ombord på fartyget, där det av praktiska skäl kan vara omöjligt att genomföra en riktig undersökning. Tillsynen kan få konsekvenser som inte är önskvärda, såsom fördröj-

ning av fartygets avgång och onödiga kostnader för att ta i land last som inte uppfyller kraven för en säker sjötransport. Sjöfartsverket anser därför att behov finns att låta verkets bemyndiganden inom sjösäkerhetsområdet även omfatta rätt att meddela föreskrifter och utöva tillsyn över säkring av last och lastbärare som avses att sjötransporteras från Sverige, även om de ännu inte har förts ombord på fartyget.

Regeringen delar Sjöfartsverkets uppfattning att bemyndigandet om lastning bör kompletteras så att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får rätt att även meddela föreskrifter om säkring av last som avses att transporteras på fartyg, men som ännu inte har förts ombord. Det är regeringens avsikt att delegera bemyndigandet vidare till Sjöfartsverket. Även Sjöfartsverkets bemyndigande om tillsyn bör utökas till att avse både lastningen ombord på fartyget och säkringen av last som ännu inte har förts ombord. Bemyndigandena bör omfatta även lastbärare och last som finns i lastbärare.

Begreppet säkring av last skall anses omfatta alla lastsäkringsmetoder. I Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1994:27) med föreskrifter om säkring av last i lastbärare och av lastbärare ombord på fartyg anges låsning, förstängning (stämpling) och surrning av last som olika lastsäkringsmetoder. Därav framgår att låsning innebär att last mekaniskt fastgörs och hindras att glida och tippa. Förstängning (stämpling) innebär att last genom anliggning mot förstängningsdon i första hand hindras att glida. Förstängning som sträcker sig upp till lastens tyngdpunkt förhindrar även tipprning. Surrning innebär att last med hjälp av olika surrningsmetoder förhindras att glida och tippa.

Tillsyn i form av inspektioner kan enligt 10 kap. 1 § andra stycket även utövas av Kustbevakningen, i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen. Frågan om en ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning samt den föreslagna följdändringen i fartygssäkerhetslagen kommer att behandlas i särskild ordning.

6.3 Ansvarsbestämmelser

Regeringens förslag: En redare och befälhavare som använder ett fartyg till sjöfart utan att ha en handling som skall ha utfärdats för fartygets lastning enligt fartygssäkerhetslagen eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av lagen skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. En befälhavare som använder ett fartyg till sjöfart i strid mot Sjöfartsverkets lastningsföreskrifter skall kunna dömas till böter, om inte förseelsen är ringa.

Sjöfartsverkets förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag i fråga om ändringen i 12 kap. 2 § 2. Dessutom har Sjöfartsverket föreslagit en ändring av 12 kap. 3 § 3 som innebär att en befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som

gäller i fråga om lastsäkringsföreskrifter skall dömas till böter, om inte förseelsen är ringa.

Prop. 1994/95:186

Remissinstanserna: Synpunkter på ansvarsfördelningen från Sveriges Redareförening och Helsingborgs Hamn AB har redovisats under föregående avsnitt.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning att det finns skäl att straffsanktionera avsaknaden av föreskrivna lastningshandlingar, såsom lastsäkringsmanual för vissa fartyg.

Frågan om straffansvar för brott mot Sjöfartsverkets lastsäkringsföreskrifter är dock mer komplicerad. Såsom har påpekats av vissa remissinstanser finns det en civilrättslig reglering om transportörens undersökningsskyldighet av förpackat gods i 13 kap. 6 § sjölagen. Ett längre gående ansvar för befälhavaren bör inte införas i fartygssäkerhetslagen. Befälhavarens straffansvar bör således endast omfatta lastningen ombord på fartyget. Det bör åligga honom att kontrollera att fartyget inte transporterar last som, i vart fall vid en ytlig besiktning, inte är säkrade i enlighet med Sjöfartsverkets föreskrifter. Detta gäller under förutsättning att det inte finns anledning att misstänka brister i lastsäkringen, t.ex. på grund av att lasten eller lastbäraren är skadad. I sådana fall bör det vara befälhavarens ansvar att göra en noggrannare undersökning av lastens säkring, vilken även kan kräva en invändig kontroll av en lastbärare. Möjligheten för tillsynsmyndigheterna eller befälhavaren att förhindra en transport på fartyg av last som inte är sjösäkert anordnad, får anses vara den mest effektiva sanktionen för att förmå avsändare och avlastare att följa Sjöfartsverkets lastsäkringsföreskrifter.

7 Kostnader

Regeringens förslag: Statens kostnader skall rymmas inom Sjöfartsverkets respektive Kustbevakningens tilldelade resurser och ekonomiska ramar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets verksamhet syftar bl.a. till att tillse att kraven på fartygs säkerhet och skydd mot vattenförorening från fartyg uppfylls med beaktande av internationell standard. Införlivande av ISM-koden med svensk rätt, med bemyndiganden för Sjöfartsverket att utfärda dokument och certifikat angående samt utöva tillsyn av rederiers och fartygs godkända säkerhetsorganisation, innebär utökade arbetsuppgifter för verket, men inte av sådan omfattning att det får större inverkan på verksekonomin eller någon inverkan på verkets ekonomiska mål. Inom ramen för de ekonomiska mål som gäller för verket ankommer det på verket att föreslå lämplig inriktning av tillsynsverksamheten.

Inte heller den ökade möjligheten till tillsyn över säkring av last kommer att innebära sådana kostnader för Sjöfartsverket eller Kustbevakningen att ökade resurser från staten behövs.

Rederiernas kostnader i anledning av ISM-kodens införlivande kommer att variera från rederi till rederi beroende på vilket system för kontroll och uppföljning av verksamheten som finns i rederiet i dag. Den kostnad som uppstår är i huvudsak en införandekostnad i form av arbetstid och eventuella konsultåtgärder. Driften av systemet är inte kostnadskrävande. Intresset bland rederierna för ISM-koden är stort och flera rederier har därför redan genom ett frivilligt samarbete med Sjöfartsverket påbörjat tillsynsföråttningar enligt koden. Sjöfartsverket har vidare ägnat sig åt en omfattande informationsverksamhet om ISM-koden riktad till rederier och andra intressenter.

Även förslaget om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg kan komma att innebära vissa ökade kostnader för rederierna. Hur stor kostnadsökningen blir beror bl.a. på vilken lösning som väljs för registreringen. Det är dock även i detta fall huvudsakligen fråga om initialkostnader.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagarna träder i kraft den 1 juli 1995. De ändringar i fartygssäkerhetslagen som har samband med ISM-koden skall dock tillämpas först från och med den dag som regeringen bestämmer, med möjlighet till en stegvis tillämpning för olika typer av rederier och fartyg.

8.1 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

Sjöfartsverkets förslag: Sjöfartsverket har föreslagit att de ändringar i fartygssäkerhetslagen som har samband med ISM-koden skall träda i kraft i början av 1995. Lagen skall från och med ikraftträdandedagen tillämpas i den omfattning som Sjöfartsverket bestämmer på svenska fartyg och rederier och på utländska rederier och deras passagerarfartyg och fartyg som för last av olja eller kemikalier i bulk om fartygen går i regelbunden trafik på svenska hamnar. För andra fartyg skall lagen tillämpas på fartyg och rederier från och med den dag då ISM-koden träder i kraft internationellt.

Beträffande övriga ändringar i fartygssäkerhetslagen har något särskilt datum för ikraftträdandet inte föreslagits.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga har varit positiva till ett snabbt ikraftträdande av ändringarna i anledning av ISM-koden.

Skälen för regeringens förslag: Ändringarna i fartygssäkerhetslagen bör träda i kraft den 1 juli 1995. De bestämmelser som har samband med ISM-koden bör dock börja tillämpas först vid en senare tidpunkt.

ISM-koden skall internationellt tillämpas senast den 1 juli 1998 på passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg. Senast samma datum skall den även tillämpas på oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, gastankfartyg, bulklastfartyg och höghastighetslastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. För andra lastfartyg och mobila oljeborrplattformar med en bruttodräktighet av minst 500 skall den tillämpas inte senare än den 1 juli 2002.

En förutsättning för en korrekt tillämpning av ISM-koden är att den kan introduceras stegvis så att rederierna hinner bygga upp sina säkerhetssystem och Sjöfartsverket hinner utfärda dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation. I detta arbete kommer passagerarfartyg och större tankfartyg i första hand att prioriteras, i Sverige såväl som internationellt. Därefter kommer insatserna huvudsakligen att inriktas på rederier som bedriver sjöfart med andra större lastfartyg. Sist kommer de rederier som bedriver lasttrafik med mindre fartyg, som internationellt inte omfattas av ISM-koden, att kontrolleras. Det är regeringens avsikt att de ändringar i fartygssäkerhetslagen som har samband med ISM-koden skall börja tillämpas för respektive kategori när Sjöfartsverket har kommit så långt i sitt certifieringsarbete att detta är realistiskt.

Det är en strävan att tillämpningen av ISM-koden i Sverige sker tidigare än internationellt, men det är i dag inte möjligt att bestämma exakta tidpunkter för när koden kan träda i tillämpning för de olika typerna av rederier och fartyg. Regeringen föreslår därför att riksdagen överlämnar till regeringen att bestämma de olika tidpunkterna för tillämpningen.

8.2 Övriga lagförslag

Lagarna bör träda i kraft den 1 juli 1995.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

1 kap.

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 alla svenska rederier samt utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat*

fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden.

Som en följd av att ISM-koden införlivas med fartygssäkerhetslagen bör lagens tillämpningsområde utvidgas till att avse även rederier. Enligt punkten 13 i bilagan till ISM-koden är det i första hand flaggstaten som prövar säkerhetsorganisationen på fartyget och i det rederi som opererar fartyget. Det är därför helt klart att de svenska bestämmelserna bör omfatta alla svenska fartyg, oavsett om fartygen opereras av svenska eller utländska rederier eller om de används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller inte. Av samma skäl bör de svenska bestämmelserna omfatta alla rederier, både svenska och utländska, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg. Det är även naturligt att den svenska lagstiftningsmakten omfattar svenska rederier även om de bedriver sjöfart endast med utländska fartyg. Av principiella och konkurrensneutralitetsskäl bör de svenska bestämmelserna även gälla utländska rederier och fartyg som bedriver sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. I samtliga fall gäller dock undantag från lagens tillämpningsområde när det följer av särskilda föreskrifter eller av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagrådet har i sitt yttrande till denna paragraf redogjort för under vilka förutsättningar ett fartyg skall anses vara svenskt enligt 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). Även frågan om vad som är avgörande för om ett rederi, som är en juridisk person, är att anse som svenskt eller utländskt har berörts i Lagrådets yttrande.

Regeringen har förtydligat paragrafen i enlighet med Lagrådets förslag.

4 § Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

Ett rederi skall ha ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i denna lag. Dokumentet skall utfärdas för en bestämd tid, som får förlängas. Dokumentet får innehålla särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett rederi som uppfyller kraven i ISM-koden skall tilldelas ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation (Document of Compliance). Rederiets fartyg, vars säkerhetsorganisation överensstämmer med rede-

riets säkerhetsorganisation, skall tilldelas ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation (Safety Management Certificate).

Allmänna bestämmelser som gäller för olika typer av certifikat finns redan i paragrafens första och andra stycke. Det innebär att även certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation kommer att omfattas av dessa bestämmelser.

Benämningen dokument är däremot ny i fartygssäkerhetslagen. Ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation bör inte inskränkas till att gälla endast för ett visst fartområde. Däremot bör ett sådant dokument gälla för en bestämd tid, men med möjlighet till förlängning. Det kan också finnas behov av att göra giltigheten av dokumentet beroende av särskilda villkor. Sådana allmänna bestämmelser för dokument angående godkänd säkerhetsorganisation kan lämpligen införas i ett nytt tredje stycke i paragrafen.

5 § *Dokument angående godkänd säkerhetsorganisation och certifikat* utfärdas av Sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

Ett dokument eller certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation skall enligt punkten 13 i bilagan till ISM-koden utfärdas av administrationen i den stat vars flagg fartyget för eller av en organisation som har erkänts av denna administration. Koden öppnar dock möjlighet för flaggstaten att överlåta utfärdandet av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation till administrationen i det land där rederiet bedriver sin verksamhet.

I Sverige är det Sjöfartsverket som är huvudansvarigt för utfärdandet av certifikat enligt fartygssäkerhetslagen. Verket bör även tillerkännas rätten att utfärda dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även föreskriva att utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, skall inneha ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Med stöd av det första stycket har regeringen i fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) redan bemyndigat Sjöfartsverket att föreskriva vilka certifikat utfärdade av behöriga utländska myndigheter eller vilka motsvarande handlingar som utländska fartyg skall ha vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Därmed avses även certifikat som har utfärdats av klassificeringssällskap eller andra organ vilka är behöriga att utfärda certifikat för utländska myndigheters räkning. Detta bemyndigande

kommer även att omfatta certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation.

Prop. 1994/95:186

Som har sagts tidigare kan flaggstaten enligt ISM-koden överlåta utfärdandet av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation till administrationen i den stat där rederiet bedriver sin verksamhet. Med hänsyn till svårigheterna för Sjöfartsverket att i praktiken utöva tillsyn av utländska rederier, synes en sådan ordning vara helt nödvändig. Vad gäller dokument angående godkänd säkerhetsorganisation bör därför ett bemyndigande motsvarande det som finns i det första stycket införas i ett nytt andra stycke till paragrafen.

2 kap.

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

Enligt punkten 1.2 i bilagan till ISM-koden är syftet med koden att säkerställa säkerheten till sjöss samt förhindra dödsfall och skador på människor, miljö - särskilt den marina miljön - och egendom. Målet för rederiets säkerhetsorganisation bör vara att erbjuda säkra rutiner vid fartygets drift och en säker arbetsmiljö, införa skydd mot alla identifierade risker samt fortlöpande förbättra personalens skicklighet i hanteringen av säkerheten både i land och ombord på fartygen, inbegripet förberedelser för nödsituationer som har samband både med sjösäkerheten och skyddet av miljön.

I enlighet med systematiken i fartygssäkerhetslagen föreslås en inledande paragraf till avsnittet om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation som i allmänna ordalag slår fast kraven på en rederiverksamhet.

4 b § *Ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation är ett bevis att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll.*

Ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation är ett bevis att fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

I paragrafen definieras vad som avses med ett dokument respektive ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation. Motsvarande handlingar heter på engelska Document of Compliance och Safety Management Certificate.

4 c § *Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om dess rederi har ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation*

Paragrafen reglerar skyldigheten för rederier och fartyg att ha dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation.

Kraven i ISM-koden kan enligt punkten 1.3 i dess bilaga tillämpas på alla fartyg. Även om de allmänna kraven i 4 a § bör gälla alla rederier, skulle det föra för långt att låta skyldigheten att inneha dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation omfatta samtliga rederier och fartyg som omfattas av fartygssäkerhetslagen. Exempelvis bör mindre fartyg som upplåts för privat personbefordran kunna undantas från denna skyldighet. Däremot bör certifieringsskyldigheten omfatta fartyg som används för yrkesmässig personbefordran oavsett fartygets dräktighet.

4 d § *Sjöfartsverket skall förklara ett rederis dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt, om*

- 1. rederiets organisation eller ledning ändrats på sådant sätt att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation eller*
- 2. rederiet inte medverkar till en rederikontroll enligt 10 kap. 5 § andra stycket.*

4 e § *Sjöfartsverket skall förklara ett fartygs certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt, om*

- 1. fartyget har övergått till ett annat rederi,*
- 2. rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation har förklarats ogiltigt,*
- 3. rederiets godkända säkerhetsorganisation inte upprätthålls ombord på fartyget eller*
- 4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.*

I paragraferna görs en uppräknning av de omständigheter som bör föranleda att ett dokument respektive ett certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation ogiltigförklaras av Sjöfartsverket. I de flesta fallen handlar det om situationer där förutsättningarna för utfärdandet av handlingarna inte längre är uppfyllda. De sista punkterna i respektive paragraf är ett indirekt tvångsmedel för att redaren skall uppfylla sina skyldigheter enligt 10 kap. 12 och 12 a §§.

5 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

I paragrafen finns sedan tidigare ett bemyndigande som har samband med bestämmelsen i 2 kap. 1 § om fartygs sjövärdighet. I det nu aktuella förslaget till ändringar i fartygssäkerhetslagen har i kapitlet införts även bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Avsikten är att de närmare föreskrifterna för införlivandet av ISM-koden skall utfärdas av Sjöfartsverket efter bemyndiganden från riksdagen och regeringen. Därmed behålls den nuvarande karaktären av fartygssäkerhetslagen som en utpräglad ramlag.

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om *undantag från bestämmelserna* i detta kapitel.

Enligt nuvarande lydelse av paragrafen får regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i 2 kapitlet. Detta bemyndigande har Sjöfartsverket använt bl.a. för att befria fartyg som har certifikat enligt vissa internationella konventioner från skyldigheten att ha fartcertifikat. Rätten till undantag bör nu utvidgas så att det omfattar även de nya bestämmelserna om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Dispens från dessa bestämmelser kan t.ex. under särskilda förutsättningar vara motiverad för vissa typer av mindre rederier.

3 kap.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om säkring av last, som ännu inte har förts ombord.

Det nya andra stycket i paragrafen innebär att möjlighet införs att meddela föreskrifter om säkring av last som avses att transporteras på ett fartyg, men som ännu inte har förts ombord. Bemyndigandet gäller även lastbärare samt last som finns i lastbärare. Därmed kan avses containrar, lastbilar, järnvägsvagnar m.m.

I det till *Lagrådet* remitterade förslaget till nytt andra stycke i paragrafen bemyndigades regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att även meddela föreskrifter om säkring av last, inbegripet last i lastbärare, som avses att transporteras på fartyg. Enligt lagrådets mening bör det nya bemyndigandet avfattas på ett sådant sätt att det klart framgår att det endast avser föreskrifter angående last som ännu inte har förts ombord. Lagrådet menar att det är överflödigt att uttryckligen ange att i begreppet "last" ingår inte bara en använd lastanordning

utan också lasten i en sådan anordning. Dessutom skulle en sådan precisering kunna leda till en allför restriktiv tolkning av begreppet "lastning" i första stycket.

Prop. 1994/95:186

Regeringen delar Lagrådets uppfattning och har utformat paragrafens andra stycke i enlighet med Lagrådets förslag.

4 kap.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att registrera uppgifter angående ombordvarande på passagerarfartyg.

Paragrafen är avsedd att fylla behovet av ett bemyndigande som ger utrymme för generella föreskrifter om obligatorisk registrering av uppgifter angående de ombordvarande på alla svenska passagerarfartyg samt på alla utländska passagerarfartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Med registrering av uppgifter kan avses antingen listor med personuppgifter eller enbart uppgifter om antalet ombordvarande. Avsikten är att de närmare föreskrifterna för registreringen skall meddelas av Sjöfartsverket.

10 kap.

1 § Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges i lagen, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen såvitt avser

- 1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation,*
- 2. säkring av last som ännu inte har förts ombord samt*
- 3. rederiers säkerhetsorganisation.*

Såvitt gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsynen även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med Arbetarskyddsstyrelsen.

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

Enligt punkten 13.5 i bilagan till ISM-koden skall administrationen eller en organisation som erkänts av administrationen periodiskt återkommande kontrollera att fartygets godkända säkerhetsorganisation fungerar tillfredsställande. I paragrafen har de nya tillsynsuppgifterna, nämligen tillsynen av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, tillförts. I enlighet med nuvarande ordning bör närmare föreskrifter om tillsynsförrättningar meddelas av Sjöfartsverket med stöd av bemyndigandena i 21 § samt i 7 kap. 5 § fartygs säkerhetsförordningen.

I paragrafen har även införts bestämmelser om tillsyn av fartygets lastning samt tillsyn av säkringen av last som ännu inte har förts ombord. I överensstämmelse med 3 kap. 9 § bör tillsynen omfatta även lastbärare och deras last. Ändringen motiveras med att ett praktiskt och säkert tillsynsarbete av last och lastbärare bäst sker före lastningen ombord på fartyget. En sådan tillsyn sker lämpligast sedan lasten anlänt till kaj, bangård, terminal etc. i anslutning till fartygets lastningsställe. Last och lastbärare som kommer att utgöra en transportenhet under sjötransporten bör omfattas av samma lastsäkringskrav. Lastningen ombord på fartyget bör naturligtvis också omfattas av tillsynen.

Paragrafen har omarbetats i överensstämmelse med *Lagrådets* förslag.

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

Besiktningar och *rederikontroller* görs planmässigt. 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.

Besiktningar skall göras främst

för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord och

för att undersöka att fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

I paragrafen har *rederikontroll* införts som en ny typ av tillsynsförrättning. Principerna för när en sådan kontroll av rederiers säkerhetsorganisation skall ske har fastställts, men närmare föreskrifter om tidsintervall m.m. bör meddelas på myndighetsnivå.

Tillsyn av säkerhetsorganisationen på fartyg, liksom all annan tillsyn av fartyg, deras utrustning, drift och lastning, skall ske vid inspektioner eller besiktningar. Detsamma gäller tillsyn av säkringen av last som ännu inte har förts ombord.

Det nuvarande fjärde stycket i paragrafen har flyttats till det andra stycket.

6 § Ett fartyg som byggs för en svensk beställare skall besiktigas innan det används till sjöfart för undersökning om det är sjövärdigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning beträffande sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt. *Besiktning* skall även göras för att undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, om inte tillsynsmyndigheten finner att det är obehövt med hänsyn till

I paragrafens andra stycke finns redan bestämmelser om i vilka fall en ny besiktning av sjövärdigheten krävs när ett utländskt fartyg blivit svenskt. Motsvarande bestämmelser i fråga om besiktning av fartygets säkerhetsorganisation har införts som en andra mening i samma stycke. Bestämmelsen behandlar endast den första svenska besiktningen efter en inflaggning. Därefter gäller de allmänna tillsynsbestämmelserna.

Tillämpningsområdet för paragrafen bör överensstämma med vad som följer av bestämmelserna om respektive certifikat, dvs. 2 kap. 3 § i fråga om fartygets sjövärdighet och 2 kap. 4 c § i fråga om fartygets säkerhetsorganisation. Tredje stycket har därför upphävts.

7 a § Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i 2 kap. 4 a § och i de föreskrifter om rederiers säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av denna lag.

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

I första stycket regleras vad som skall undersökas vid en rederikontroll genom en hänvisning till de allmänna kraven på en rederiverksamhet i 2 kap. 4 a § samt de föreskrifter om rederiers säkerhetsorganisation som kommer att utfärdas av Sjöfartsverket.

I punkten 1.4 i bilagan till ISM-koden finns en uppräknig av de krav som bör ställas på ett rederis säkerhetsorganisation. Därav framgår att rederiet skall ha en uttalad policy i säkerhets- och miljöskyddsfrågor. Beslutsnivåer och kommunikationskanaler mellan landbaserad personal och sjöpersonal skall vara definierade. Det skall även finnas utarbetade instruktioner och rutiner för bl.a. olycksrapportering, nödsituationer och interna kontroller. Det är angeläget att rederi och fartyg ses som ett system i tillsynssammanhang.

I andra stycket fastställs under vilka förutsättningar en rederikontroll skall utföras utom den plan som nämns i 5 § andra stycket. Ordalydelsen överensstämmer med bestämmelsen i 2 kap. 4 d § 1 angående när ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation skall ogiltigförklaras.

8 § Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,

om fartyget är bemannat på betryggande sätt,

om fartyget i övrigt är i behörigt skick och
om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets
säkerhetsorganisation.

Se författningskommentarerna till 1 och 5 §§.

I enlighet med *Lagrådets* förslag har den tredje om-satsen formulerats om.

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 1 kap. 8 §, 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.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillsyn av utländska fartyg. Ändringen är en konsekvens av att även fartygens säkerhetsorganisation skall kontrolleras.

12 a § 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.

I paragrafens första stycke slås fast att det är redaren som är ansvarig för att rederiverksamheten undergår rederikontroll. Vad som avses med redare och rederi har behandlats i avsnitt 4.2.1. Någon ändring av nuvarande tolkning av dessa begrepp är inte avsedd.

Andra stycket behandlar skyldigheten för redaren att bistå tillsynsmyndigheten med upplysningar och annan hjälp.

19 § Befälhavaren skall se till att rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation, 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 behöver det för att kunna ta till vara sin rätt.

Paragrafen fastställer befälhavarens skyldighet att ha olika handlingar ombord på fartyget. Denna skyldighet bör även omfatta rederiets dokument och fartygets certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation samt fartygets lastsäkringsmanual i förekommande fall.

Prop. 1994/95:186

Efter påpekande av *Lagrådet* har begreppet "andra handlingar" fått ersätta det i lagrådsremissen föreslagna "motsvarande handlingar".

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

Bemyndigandet i denna paragraf om rätt att ta ut avgifter till staten bör utvidgas till att gälla även vid tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

11 kap.

1 § Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skäl原因 att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,
att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan eller

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

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.

Om det finns skäl原因 att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget eller dess rederi saknar ett certifikat, dokument angående godkänd säkerhetsorganisation eller en motsvarande handling som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §.

I paragrafens första stycke räknas de fall upp då ett fartygs resa får förbjudas av främst sjösäkerhetsskäl. Möjligheten att förbjuda fartygets användning är den effektivaste sanktionen för att genomdriva efterlevna-

den av lagens bestämmelser. Till denna uppräknning bör därför tillföras det fallet att det finns skälig anledning att anta att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på en godkänd säkerhetsorganisation. Tillämpningen av en sådan bestämmelse blir av naturliga skäl restriktiv, men föreskriften är en viktig markering av säkerhetsorganisationens betydelse för sjösäkerheten.

Förbud enligt fjärde stycket bör även kunna meddelas om rederiet eller fartyget saknar ett dokument eller certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation.

12 kap.

2 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få *ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation* eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag eller enligt en föreskrift med stöd av 1 kap. 7 § 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 angående godkänd säkerhetsorganisation*, certifikat eller *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 mot någon bestämmelse i *ett dokument angående godkänd säkerhetsorganisation*, certifikat eller en *annan handling* som avses i 2,

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

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

6. en befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning 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 mot vad som gäller i fråga om minimibesättning 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 rederiverksamheten undergår tillsyn* enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av *lagen*, och

Enligt Sjöfartsverkets förslag i fråga om ISM-kodens införande skulle det införas en ny punkt i paragrafen som innebar att redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att bedriva sin verksamhet så att säkerheten på rederiets fartyg upprätthålls skulle kunna dömas till böter eller fängelse i sex månader. Mot detta förslag har överåklagaren vid Åklagarmyndigheten i Stockholm invänt att det är för allmänt hållet och att det därför i praktiken skulle bli svårt att avgöra vad bestämmelsen egentligen innebär och var gränserna för dess tillämpning går. Riksåklagaren har delat denna uppfattning och har avstyrkt den föreslagna lydelsen. Han har i stället föreslagit att straffbestämmelserna riktar in sig på formella överträdelser av de föreslagna ändringarna i fartygssäkerhetslagen.

På grund av de berättigade invändningar som har framförts mot Sjöfartsverkets förslag har ansvarsbestämmelserna arbetats om i enlighet med Riksåklagarens yttrande.

Straffbestämmelsen i punkten 1 för den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter har utvidgats till att avse även dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation omfattas av punkten utan att några särskilda ändringar behövs. Även de straffbara områdena enligt punkterna 2 och 3 har utsträckts på samma sätt.

Straffbestämmelserna i punkterna 2 och 3 har dessutom ändrats så att de även omfattar underlåtenhet att ha föreskrivna handlingar angående lastning, såsom lastsäkringsmanual för vissa ro-ro fartyg, eller att följa en bestämmelse i en sådan handling.

Slutligen har punkten 8 ändrats så att ansvar skall utdömas om en redare inte uppfyller sin skyldighet enligt 10 kap. 12 a § första stycket.

Lagrådets yttrande har föranlett att uttrycket "motsvarande handling" i punkterna 2 och 3 har ersatts med "annan handling". I konsekvens därmed har regeringen ersatt hänvisningen i punkten 2 till 1 kap. 7 eller 8 §§ med en hänvisning till hela lagen. Förutom en språklig justering har uppräknningen angående fartyget kompletterats även med dess säkerhetsorganisation.

3 § Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid mot en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 § första stycket, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 7 §,

3. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § 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, grund-

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

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

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

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 10 a § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 a § andra stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5-7 §§,

12. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller *dokument angående godkänd säkerhetsorganisation*, tillsynsbok och certifikat eller *annan handling* enligt 10 kap. 19 §,

14. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av en skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket, 12 a § *andra stycket* eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

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

Paragrafen innehåller förseelser som bestraffas med endast böter. Den bör liksom 2 § anpassas till lagändringarna i anledning av ISM-kodens införlivande. Dessutom har två nya straffbestämmelser införts som har samband dels med kravet på registrering av ombordvarande på passagerarfartyg, dels föreskrifterna om lastning.

I departementets promemoria angående passagerarregistrering föreslogs två ansvarsbestämmelser med placering sist i denna paragraf. I den ena föreslogs bötesstraff för befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet framför ett passagerarfartyg i strid mot vad som har före-

skrivits om passagerarregistrering med stöd av 4 kap. 7 §. I den andra föreslogs att redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som har föreskrivits om passagerarregistrering med stöd av 4 kap. 7 § döms till böter.

Hovrätten för Västra Sverige har ifrågasatt det berättigade i att införa straff för denna typ av småförseelser. Om straffbestämmelserna införs, har hovrätten ansett att dessa bör tas in i samma ordning som de grundläggande bestämmelserna i lagen. Riksåklagaren har föreslagit att ansvarsbestämmelsen utformas i en enda punkt.

För att tillgodose de synpunkter som har framförts av Riksåklagaren och Hovrätten för Västra Sverige har ansvarsbestämmelsen arbetats om och placerats som punkt 2 i paragrafen. I punkten 1 har den nya ansvarsbestämmelsen om lastning fått sin plats. På grund därav har hela paragrafen omnumrerats.

I punkten 13, som tidigare hade nummer 10, har även dokument angående godkänd säkerhetsorganisation samt annan handling enligt 10 kap. 19 § tillförts uppräknningen av olika handlingar.

Det straffbara området enligt punkten 14, tidigare nummer 11, har utökats med en hänvisning till 10 kap. 12 a § andra stycket.

Därutöver har vissa mindre språkliga ändringar gjorts.

På grund av *Lagrådets* påpekanden har vissa justeringar i förhållande till lagrådsremissen gjorts i punkterna 1 och 13.

Ikraftträdandebestämmelsen

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995.

2. Bestämmelserna i 1 kap. 1, 4, 5 och 8 §§, 2 kap. 4 a - 6 §§, 10 kap. 6, 7 a, 9, 12 a och 22 §§ samt 11 kap. 1 § tillämpas dock först från och med den dag som regeringen bestämmer. Detsamma gäller bestämmelserna i 10 kap. 1, 5, 8 och 19 §§ samt 12 kap. 2 och 3 §§, såvitt avser dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation samt tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Regeringen får föreskriva att de bestämmelser som nämnts i denna punkt skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg.

Lagen bör träda i kraft den 1 juli 1995. De ändringar som har samband med frågan om införlivande av ISM-koden bör dock träda i tillämpning först från och med den dag som regeringen bestämmer, med möjlighet till ett stegvis införande för olika typer av rederier och fartyg. För att kunna lösa detta lagtekniskt har en särskild bestämmelse om tillämpningen blivit nödvändig för de paragrafer som är gemensamma för flera frågor som behandlas i detta förslag till lagändring. Se även avsnitt 7.

Dessa övergångsbestämmelser har, med vissa mindre språkliga ändringar, utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. Lagrådet ansåg att

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

11 kap.

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

ISM-kodens bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation omfattar, förutom sjösäkerhetsfrågor, även bestämmelser till skydd för miljön. Svenska lagbestämmelser om föroreningar från fartyg finns i lagen om vattenförorening från fartyg. För tydligheten skall bör en hänvisning till fartygssäkerhetslagen införas i denna lag. Den nya paragrafen kan lämpligen placeras sist i kapitel 11.

9.3 Förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen

3 § I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller,

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller upppassning, för andra sysslor som har samband med sådant arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring,

dagman: sjöman vars skeppstjänst ej är indelad i vakter och som ej tillhör radio- eller ekonomipersonalen,

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

vecka: en fast period av sju på varandra följande dygn,

oavbruten gång: färd sätt som kännetecknas av att fartyget ej anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än 2 timmar vid något tillfälle,

lokalfart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång,

närfart: fart, dock ej lokalfart, inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller med denna i sjöfartsförbindelse varande farvatten innanför linjen Trondheimsfjorden-Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över

Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest, Prop. 1994/95:186

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

Fartyg anses under resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Hänsyn toges dock ej till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranledes av storm, sjöskada eller annan nödsituation.

Förordnande enligt 1 kap. 9 § andra meningen fartygssäkerhetslagen (1988:49) gäller även vid tillämpningen av sjöarbetstidslagen i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

Vid beräkningen av arbetstid undantages, utom i fall som avses i 8 §, dels måltidsrast, dels annat uppehåll i skeppstjänsten, om sjömannen enligt förmans besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppehållet och detta varar minst 1 timme.

I paragrafens tredje stycke finns en hänvisning till 1 kap. 8 § andra meningen fartygssäkerhetslagen. Hänvisningen infördes den 1 juli 1988 i samband med att fartygssäkerhetslagen trädde i kraft. Någon andra mening i den paragraf som det hänvisas till har dock aldrig funnits. Tidigare lydelse av paragrafen jämförd med 1 kap. 11 § tredje stycket i den upphävida lagen (1965:719) om säkerhet på fartyg ger dock vid handen att den paragraf i fartygssäkerhetslagen som rätteligen avses är 1 kap. 9 § andra meningen. I anledning bl.a. av att ett nytt stycke nu har föreslagits i 1 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen bör den felaktiga hänvisningen rättas till.



ASSEMBLY - 18th session
Agenda item 11

RESOLUTION A.741(18)
adopted on 4 November 1993

INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION
OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION
(INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT
(ISM) CODE)

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO resolution A.680(17), by which it invited Member Governments to encourage those responsible for the management and operation of ships to take appropriate steps to develop, implement and assess safety and pollution prevention management in accordance with the IMO Guidelines on management for the safe operation of ships and for pollution prevention,

RECALLING ALSO resolution A.596(15), by which it requested the Maritime Safety Committee to develop, as a matter of urgency, guidelines, wherever relevant, concerning shipboard and shore-based management and its decision to include in the work programme of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee an item on shipboard and shore-based management for the safe operation of ships and for the prevention of marine pollution, respectively,

RECALLING FURTHER resolution A.441(XI), by which it invited every State to take the necessary steps to ensure that the owner of a ship which flies the flag of that State provides such State with the current information necessary to enable it to identify and contact the person contracted or otherwise entrusted by the owner to discharge his responsibilities for that ship in regard to matters relating to maritime safety and the protection of the marine environment,

RECALLING FURTHER resolution A.443(XI), by which it invited Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities in regard to maritime safety and the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection,

RECOGNIZING ALSO that the most important means of preventing maritime casualties and pollution of the sea from ships is to design, construct, equip and maintain ships and to operate them with properly trained crews in compliance with international conventions and standards relating to maritime safety and pollution prevention,

NOTING that the Maritime Safety Committee is developing requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, which will make compliance with the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

CONSIDERING that the early implementation of that Code would greatly assist in improving safety at sea and protection of the marine environment,

NOTING FURTHER that the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee have reviewed resolution A.680(17) and the Guidelines annexed thereto in developing the Code,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its sixty-second session and by the Marine Environment Protection Committee at its thirty-fourth session,

1. ADOPTS the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), set out in the Annex to the present resolution;
2. STRONGLY URGES Governments to implement the ISM Code on a national basis, giving priority to passenger ships, tankers, gas carriers, bulk carriers and mobile offshore units, which are flying their flags, as soon as possible but not later than 1 June 1998, pending development of the mandatory applications of the Code;
3. REQUESTS Governments to inform the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee of the action they have taken in implementing the ISM Code;
4. REQUESTS the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to develop Guidelines for the implementation of the ISM Code;
5. REQUESTS ALSO the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Code and its associated Guidelines, under review and to amend them as necessary;
6. REVOKES resolution A.680(17).

ANNEX

INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR
POLLUTION PREVENTION (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

SAFETY AND POLLUTION PREVENTION MANAGEMENT REQUIREMENTS

CONTENTS

Preamble

- 1 General
 - 1.1 Definitions
 - 1.2 Objectives
 - 1.3 Application
 - 1.4 Functional requirements for a safety management system (SMS)
- 2 Safety and environmental protection policy
- 3 Company responsibilities and authority
- 4 Designated person(s)
- 5 Master's responsibility and authority
- 6 Resources and personnel
- 7 Development of plans for shipboard operations
- 8 Emergency preparedness
- 9 Reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences
- 10 Maintenance of the ship and equipment
- 11 Documentation
- 12 Company verification, review and evaluation
- 13 Certification, verification and control

PREAMBLE

1 The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

2 The Assembly adopted resolution A.443(XI) by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.

3 The Assembly also adopted resolution A.680(17) by which it further recognized the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.

4 Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.

5 The Code is expressed in broad terms so that it can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.

6 The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

1 GENERAL

1.1 Definitions

1.1.1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organization.

1.1.2 "Company" means the Owner of the ship or any other organization or person such as the Manager, or the Bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code.

1.1.3 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular, to the marine environment, and to property.

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia:

- .1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- .2 establish safeguards against all identified risks; and
- .3 continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organisation, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

1.4 Functional requirements for a Safety Management System (SMS)

Every Company should develop, implement and maintain a Safety Management System (SMS) which includes the following functional requirements:

- .1 a safety and environmental protection policy;
- .2 instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;
- .3 defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
- .4 procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;
- .5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- .6 procedures for internal audits and management reviews.

2 SAFETY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY

2.1 The Company should establish a safety and environmental protection policy which describes how the objectives, given in paragraph 1.2, will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization both ship based as well as shore based.

3 COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

4 DESIGNATED PERSON(S)

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the company and those on board, every company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation of each ship and to ensure that adequate resources and shore based support are applied, as required.

5 MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

- .1 implementing the safety and environmental protection policy of the Company;
- .2 motivating the crew in the observation of that policy;
- .3 issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;
- .4 verifying that specified requirements are observed; and
- .5 reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore based management.

5.2 The Company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the Master's authority. The Company should establish in the SMS that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

6 RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;**
- .2 fully conversant with the Company's SMS; and**
- .3 given the necessary support so that the Master's duties can be safely performed.**

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS.

7 DEVELOPMENT OF PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS

The Company should establish procedures for the preparation of plans and instructions for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved should be defined and assigned to qualified personnel.

8 EMERGENCY PREPAREDNESS

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The SMS should provide for measures ensuring that the Company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

9 REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURENCES

9.1 The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

10 MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- .1 inspections are held at appropriate intervals;
- .2 any non-conformity is reported with its possible cause, if known;
- .3 appropriate corrective action is taken; and
- .4 records of these activities are maintained.

10.3 The Company should establish procedures in SMS to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The SMS should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to 10.3 should be integrated in the ship's operational maintenance routine.

11 DOCUMENTATION

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the SMS.

11.2 The Company should ensure that:

- .1 valid documents are available at all relevant locations;
- .2 changes to documents are reviewed and approved by authorized personnel; and
- .3 obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the SMS may be referred to as the "Safety Management Manual". Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

12 COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution prevention activities comply with the SMS.

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency and when needed review the SMS in accordance with procedures established by the Company.

12.3 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.4 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

12.5 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.6 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

13 CERTIFICATION, VERIFICATION AND CONTROL

13.1 The ship should be operated by a Company which is issued a document of compliance relevant to that ship.

13.2 A document of compliance should be issued for every Company complying with the requirements of the ISM Code by the Administration, by an organization recognized by the Administration or by the Government of the country, acting on behalf of the Administration, in which the Company has chosen to conduct its business. This document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of the Code.

13.3 A copy of such a document should be placed on board in order that the Master, if so asked, may produce it for the verification of the Administration or organizations recognized by it.

13.4 A Certificate, called a Safety Management Certificate, should be issued to a ship by the Administration or organization recognized by the Administration. The Administration should, when issuing the certificate, verify that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved SMS.

13.5 The Administration or an organization recognized by the Administration should periodically verify the proper functioning of the ship's SMS as approved.

**ADDITION OF A NEW CHAPTER IX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

The following new chapter IX is added:

"CHAPTER IX

MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

- 1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by resolution A.741(18) as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.
- 2 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the International Safety Management Code.
- 3 "Oil tanker" means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.
- 4 "Chemical tanker" means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.
- 5 "Gas carrier" means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.
- 6 "Bulk Carrier" means a ship which is constructed generally with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk and includes such types as ore carriers and combination carriers.
- 7 "Mobile offshore drilling unit (MODU)" means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt.
- 8 "High speed craft" means a craft as defined in regulation X/1.2.

Regulation 2

Application

1 This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, as follows:

- .1 passenger ships including passenger high speed craft, not later than 1 July 1998;
- .2 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and over, not later than 1 July 1998; and
- .3 other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and over, not later than 1 July 2002.

2 This chapter does not apply to government operated ships used for non-commercial purposes.

Regulation 3

Safety management requirements

1 The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code.

2 The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4.

Regulation 4

Certification

1 A Document of Compliance shall be issued to every company complying with the requirements of the International Safety Management Code. This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government.

2 A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification.

3 A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

Regulation 5

Maintenance of conditions

The safety management system shall be maintained in accordance with the provisions of the International Safety Management Code.

Regulation 6

Verification and control

1 The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, a ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to the control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

3 In cases of change of flag State or company, special transitional arrangements shall be made in accordance with guidelines developed by the Organization.*

-
- * Refer to the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.739(18).
 - * Refer to the Guidelines on the implementation of the ISM Code by Administrations, to be adopted by the Organization.

FÖRSAMLINGENS 18:e sammanträde
Punkt 11 på dagordningen

RESOLUTION A.741(18)
antagen den 4 november 1993

INTERNATIONELLA ORGANISATIONSREGLER FÖR SÄKER
DRIFT AV FARTYG OCH FÖR FÖRHINDRANDE AV
FÖRORENING
(INTERNATIONELLA SÄKERHETSORGANISATIONSKODEN -
INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

FÖRSAMLINGEN

BEAKTAR artikel 15.j i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen angående församlingens uppgifter avseende regler och riktlinjer beträffande sjösäkerhet samt förhindrande och kontroll av vattenförorening från fartyg.

BEAKTAR ÄVEN resolution A.680(17) genom vilken den uppmanade medlemsregeringarna att uppmuntra dem som ansvarar för ledningen och driften av fartyg att vidta lämpliga åtgärder för att utveckla, genomföra och bedöma hur säkerheten och förhindrandet av förorening är organiserad enligt IMO:s riktlinjer om organisationen för säkert framförande av fartyg och för förhindrande av förorening.

BEAKTAR ÄVEN resolution A.596(15) genom vilken den begärde att Sjösäkerhetskommittén skyndsamt utarbetar riktlinjer, när så är relevant, för den ombord- och landbaserade ledningen samt dess beslut att i arbetsprogrammet för Sjösäkerhetskommittén och Miljöskyddskommittén ta med en punkt om den ombord- och landbaserade ledningen i och för säkert framförande av fartyg, respektive förhindrandet av vattenförorening.

BEAKTAR VIDARE resolution A.441(XI) genom vilken den uppmanade varje stat att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att ägaren till ett fartyg som seglar under den statens flagg tillhandahåller staten den aktuella information som krävs för att den skall kunna identifiera och kontakta den person som ägaren kontrakterat eller på annat sätt anförtrött sina åligganden för fartyget i frågor angående sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön.

BEAKTAR VIDARE resolution A.443(XI) genom vilken den uppmanade regeringarna att vidta nödvändiga åtgärder för att stödja

ERKÄNNER att det behövs en lämplig ledningsorganisation som kan svara mot de ombordvarandes behov att uppnå och vidmakthålla en hög säkerhets- och miljöstandard.

ERKÄNNER ÄVEN att det viktigaste sättet att förebygga olyckor till sjöss samt förhindra vattenförorening från fartyg är att utforma, bygga, utrusta och underhålla fartyg och att driva dem med välutbildad besättning i enlighet med internationella konventioner och standarder för sjösäkerhet och förhindrande av förorening.

UPPMÄRKSAMMAR att Sjösäkerhetskommittén f.n. utarbetar regler som skall antas av de stater som skrivit under 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), vilket kommer att göra efterlevnaden av koden som anges i punkten 1 obligatorisk.

FINNER att ett tidigt genomförande av denna kod i hög grad skulle hjälpa till att förbättra säkerheten till sjöss och skyddet av den marina miljön.

UPPMÄRKSAMMAR VIDARE att Sjösäkerhetskommittén och Miljöskyddskommittén har granskat resolution A.680(17) och de därtill fogade riktlinjerna vid utarbetandet av koden.

BEAKTAR de rekommendationer som utfärdades av Sjösäkerhetskommittén vid dess sextioandra sammanträde och de som utfärdades av Miljöskyddskommittén vid dess trettiofjärde sammanträde.

1. ANTAR de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (Internationella säkerhetsorganisationskoden - International Safety Management (ISM) Code), som återfinns i bilagan till denna resolution.

2. UPPMANAR BESTÄMT regeringarna att införa ISM-koden nationellt, i första hand för passagerarfartyg, tankfartyg, gastankfartyg och bulklastfartyg samt mobila offshoreanläggningar som för deras flagg så snart som möjligt, dock senast den 1 juni 1998, i avvaktan på att koden blir obligatorisk.

3. ANMODAR regeringarna att underrätta Sjösäkerhetskommittén och Miljöskyddskommittén om de åtgärder de vidtagit för att införa ISM-koden.

4. ANMODAR Sjösäkerhetskommittén och Miljöskyddskommittén att utveckla riktlinjer för införandet av ISM-koden.

5. ANMODAR ÄVEN Sjösäkerhetskommittén och
Miljöskyddskommittén att kontinuerligt följa upp koden och därtill
hörande riktlinjer och att ändra dem vid behov.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 3

6. ÅTERKALLAR resolution A.680(17).

INTERNATIONELLA ORGANISATIONSREGLER FÖR SÄKER
DRIFT AV FARTYG OCH FÖR FÖRHINDRANDE AV
FÖRORENING
(INTERNATIONELLA SÄKERHETSORGANISATIONSKODEN -
INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

KRAV PÅ ORGANISATION FÖR SÄKERHET OCH
FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING

INNEHÅLL

Inledning

1. Allmänt
 - 1.1 Definitioner
 - 1.2 Målsättningar
 - 1.3 Tillämpning
 - 1.4 Funktionskrav avseende ett säkerhetsorganisationssystem
2. Säkerhets- och miljöskyddspolicy
3. Företags ansvar och befogenheter
4. Personer med tilldelat ansvar
5. Befälhavares ansvar och befogenheter
6. Resurser och personal
7. Utveckling av planer för funktionerna ombord
8. Beredskap för nödsituationer
9. Rapporter och analyser av bristande efterlevnad, olyckor och olyckstillbud
10. Underhåll av fartyget och dess utrustning
11. Dokumentation
12. Av företaget utförd verifiering, översyn och utvärdering
13. Certifiering, verifiering och kontroll

1. Syftet med denna kod är att tillhandahålla en internationell standard för säker ledning och drift av fartyg samt för förhindrande av förorening.
2. Församlingen antog resolution A 443(XI) genom vilken den uppmanade samtliga regeringar att vidta nödvändiga åtgärder för att stödja befälhavaren i hans arbete för sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön.
3. Församlingen antog vidare resolution A.660(17) genom vilken den erkände att det behövs en lämplig ledningsorganisation som kan svara mot de ombordvarandes behov att uppnå och vidmakthålla en hög säkerhets- och miljöstandard.
4. Eftersom inga rederier eller fartygsägare är helt lika och fartyg drivs under mycket varierande förhållanden, är koden grundad på generella principer och målsättningar.
5. Koden uttrycker sig i allmänna ordalag så att den kan tillämpas inom ett brett område. Givetvis ställs skilda krav på personal på skilda befattningsnivåer, både i land och till sjöss, när det gäller kunskap och medvetenhet om kodens innehåll.
6. Den högsta ledningens engagemang är grundläggande för en god säkerhetshantering. I frågor som gäller säkerhet och förhindrande av förorening är det engagemanget, kunskaperna, attityderna och motivationen hos de enskilda individerna på alla nivåer som bestämmer slutresultatet.

1 ALLMÄNT

1.1 Definitioner

1.1.1 Med "internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management (ISM) Code)" avses de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som antagits av församlingen, med de ändringar som IMO kan komma att anta.

1.1.2 Med "företag" avses fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som koden föreskriver.

1.1.3 Med "administration" avses regeringen i det land vars flagg fartyget har rätt att föra.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 3

1.2 Målsättningar

1.1.2 Målsättningarna med koden är att säkerställa säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller omkommer samt undvika skador på miljön, i synnerhet på den marina miljön, och på egendom.

1.2.2 Företagets målsättningar för säkerhetsorganisationen bör bl.a.:

- .1 sörja för säkra rutiner för fartygs drift och en säker arbetsmiljö,
- .2 skydda mot alla identifierade risker och
- .3 kontinuerligt öka den landbaserade och sjöpersonalens skicklighet i säkerhetsledning, inklusive beredskap för nödsituationer både vad gäller säkerhet och miljöskydd.

1.2.3 Säkerhetsorganisationssystemet bör säkerställa:

- .1 att obligatoriska regler och bestämmelser efterlevs och
- .2 att tillämpliga koder, riktlinjer och standarder, rekommenderade av IMO, administrationer, klassificeringssällskap och andra organisationer inom sjöfartsbranschen beaktas.

1.3 Tillämpning

Kraven i denna kod får tillämpas på alla fartyg.

1.4 Funktionskrav avseende ett säkerhetsorganisationssystem

Alla företag bör utarbeta, genomföra och upprätthålla ett säkerhetsorganisationssystem som innefattar följande funktionskrav:

- .1 en policy för säkerhet och miljöskydd,
- .2 instruktioner och förfaranden för att säkerställa säker drift av fartyg samt skydd av miljön i enlighet med relevant internationell lagstiftning och flaggstatens lagstiftning,
- .3 en klar ansvarsfördelning och bestämda kommunikationskanaler mellan landbaserad personal och sjöpersonal samt inom dessa grupper,
- .4 rutiner för rapportering av olyckor och bristande efterlevnad av bestämmelserna i denna kod,
- .5 handlingsplan för nödsituationer och
- .6 rutiner för interna kontroller och översyn av organisationen.

2.1 Företaget bör fastställa en policy för säkerhet och miljöskydd som beskriver hur målsättningarna i punkt 1.2 kommer att uppnås.

2.2 Företaget bör säkerställa att denna policy genomförs och upprätthålls på alla nivåer i organisationen, både på land och till sjöss.

3 FÖRETAGS ANSVAR OCH BEFOGENHETER

3.1 Om den fysiska eller juridiska person som ansvarar för driften av fartyget är en annan än ägaren, måste ägaren anmäla denna persons fullständiga namn och annan relevant information till administrationen.

3.2 Företaget bör definiera och dokumentera ansvar, befogenheter och samverkan för all personal som leder, utför och verifierar arbete som avser och påverkar säkerheten och förhindrandet av föroreningar.

3.3 Företaget ansvarar för och skall tillse att erforderliga resurser och landbaserat stöd ges den eller de personer som tilldelats ansvar, så att de skall kunna utföra sina uppgifter.

4 PERSONER MED TILLDELAT ANSVAR

För att säkerställa säker drift av alla fartyg och för att ha en koppling mellan företaget och de ombordanställda, bör alla företag utse en eller flera personer i land som, när så är lämpligt, har direktkontakt med den högsta företagsledningen. I dessa personers skyldigheter och befogenheter bör ingå att övervaka säkerhets- och miljöaspekterna vad gäller varje fartygs drift och att se till att erforderliga resurser och landbaserat stöd avdelas efter behov.

5 BEFÄLHAVARES ANSVAR OCH BEFOGENHETER

5.1 Företaget bör klart definiera och dokumentera befälhavarens ansvar när det gäller

- .1 att genomföra företagets policy för säkerhet och miljöskydd,
- .2 att motivera besättningen så att de iakttar denna policy,
- .3 att ge lämpliga order och instruktioner på ett tydligt och enkelt sätt,
- .4 att kontrollera att specifika krav iakttas och
- .5 att se över säkerhetsorganisationssystemet och rapportera förekommande brister till den landbaserade ledningen.

5.2 Företaget bör se till att det säkerhetsorganisationssystem som gäller ombord på fartyget innehåller ett tydligt uttalande som betonar befälhavarens befogenheter. Företaget bör i säkerhetsorganisationssystemet tydligt ange att befälhavaren har det

övergripande ansvaret och befogenheten att fatta beslut om säkerhet och förhindrande av förorening och att efter behov begära företagets hjälp.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 3

6 RESURSER OCH PERSONAL

6.1 Företaget bör säkerställa att befälhavaren

- .1 är väl kvalificerad att föra befäl,
- .2 är helt insatt i företagets säkerhetsorganisationssystem och
- .3 fått nödvändigt stöd så att hans uppgifter kan utföras på ett betryggande sätt.

6.2 Företaget bör säkerställa att varje fartyg är bemannat med kvalificerad, behörig och frisk besättning i enlighet med nationella och internationella krav.

6.3 Företaget bör fastställa rutiner för att säkerställa att ny personal och personal som förflyttats till nya befattningar som berör säkerhet och miljöskydd blir ordentligt insatta i sina uppgifter. De instruktioner som det är viktigt att de ombordanställda får före avfärden bör bestämmas, dokumenteras och överlämnas.

6.4 Företaget bör säkerställa att all personal som berörs av företagets säkerhetsorganisationssystem nöjaktigt förstår relevanta regler, föreskrifter, koder och riktlinjer.

6.5 Företaget bör fastställa och upprätthålla rutiner som anger vilken utbildning som kan krävas för säkerhetsorganisationssystemet och se till att sådan utbildning kommer till stånd för all berörd personal.

6.6 Företaget bör fastställa rutiner som ger fartygets personal relevant information om säkerhetsorganisationssystemet på ett arbetsspråk eller ett språk som de förstår.

6.7 Företaget bör se till att fartygets personal kan kommunicera effektivt med varandra när de utför de uppgifter som anknyter till säkerhetsorganisationssystemet.

7 UTVECKLING AV PLANER FÖR FUNKTIONERNA OMBORD

Företaget bör fastställa rutiner för utarbetandet av planer och instruktioner för de nyckelfunktioner ombord som rör fartygets säkerhet samt förhindrande av förorening. De olika uppgifterna bör definieras och kvalificerad personal utses för att utföra dem.

8.1 Företaget bör fastställa rutiner för att identifiera, beskriva och ingripa vid tänkbara nödsituationer ombord.

8.2 Företaget bör fastställa program för övningar av åtgärder i samband med nödsituationer.

8.3 Säkerhetsorganisationssystemet bör ange åtgärder som säkerställer att företagets organisation alltid kan hantera de faror, olyckor och nödsituationer där dess fartyg är inblandade.

9 RAPPORTER OCH ANALYSER VID BRISTANDE EFTERLEVNAD, OLYCKOR OCH OLYCKSTILLBUD

9.1 I säkerhetsorganisationssystemet bör ingå rutiner som säkerställer att bristande efterlevnad av kodens bestämmelser, olyckor och olyckstillbud rapporteras till företaget, utreds och analyseras i syfte att förbättra säkerheten och förhindra förorening.

9.2 Företaget bör fastställa rutiner för att se till att rättelse görs.

10 UNDERHÅLL AV FARTYGET OCH DESS UTRUSTNING

10.1 Företaget bör fastställa rutiner för att säkerställa att fartyget underhålls i enlighet med föreskrifterna i relevanta regler och förordningar och enligt de ytterligare krav som kan komma att fastställas av företaget.

10.2 För att uppfylla dessa krav bör företaget se till att:

- .1 inspektioner genomförs med lämpliga mellanrum,
- .2 alla fall av bristande efterlevnad rapporteras med angivande av möjlig orsak, om denna är känd,
- .3 lämplig rättelse vidtas och
- .4 dessa åtgärder dokumenteras.

10.3 Företaget bör fastställa rutiner i säkerhetsorganisationssystemet för att identifiera sådan utrustning och sådana tekniska system vilka, om de plötsligt upphör att fungera, kan leda till farliga situationer. I säkerhetsorganisationssystemet bör anges specifika åtgärder som syftar till att göra sådan utrustning eller sådana system tillförlitliga. I dessa åtgärder bör ingå regelbunden provning av alternativa förfaranden och av utrustning eller tekniska system som inte är i kontinuerlig drift.

10.4 De inspektioner som nämns i 10.2 liksom åtgärderna i 10.3 bör ingå i fartygets rutinmässiga driftunderhåll.

11.1 Företaget bör fastställa och vidmakthålla rutiner för kontroll av alla dokument och all information som är relevant för säkerhetsorganisationssystemet.

11.2 Företaget bör se till att:

- .1 giltiga dokument finns på alla relevanta ställen,
- .2 ändringar i dokument granskas och godkänns av behörig personal och
- .3 dokument som inte längre gäller dras in omedelbart.

11.3 Den dokumentation som används för att beskriva och genomföra säkerhetsorganisationssystemet kan kallas "Handbok för säkerhetsorganisationen". Dokumentationen bör ske i den form som företaget finner mest effektiv. All dokumentation som är relevant för ett fartyg bör finnas ombord på detta.

12 AV FÖRETAGET UTFÖRD VERIFIERING, ÖVERSYN OCH UTVÄRDERING

12.1 Företaget bör genomföra interna säkerhetskontroller för att kontrollera om säkerhetsåtgärderna och åtgärderna för att förhindra förening uppfyller kraven i säkerhetsorganisationssystemet.

12.2 Företaget bör periodiskt utvärdera säkerhetsorganisationssystemets effektivitet och när så krävs revidera det i enlighet med av företaget fastställda förfaranden.

12.3 Kontrollerna och eventuella rättelser bör utföras i enlighet med dokumenterade rutiner.

12.4 Den personal som genomför kontroller bör ha en oberoende ställning i förhållande till de områden som kontrolleras, om detta går att genomföra med hänsyn till företagets storlek eller karaktär.

12.5 All ansvarig personal på det berörda området bör meddelas resultaten av kontrollerna och översynen.

12.6 Personal i ledande ställning med ansvar för det berörda området bör utan dröjsmål rätta till påträffade felaktigheter.

13 CERTIFIERING, VERIFIERING OCH KONTROLL

13.1 Fartyget bör drivas av ett företag för vilket ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation gällande fartyget har utfärdats.

13.2 För varje företag som uppfyller kraven i ISM-koden bör ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdas av

administrationen, av en organisation som erkänts av administrationen eller, på uppdrag av administrationen, av regeringen i det land där företaget har valt att bedriva sin verksamhet. Detta dokument skall godtas som bevis på att företaget uppfyller kraven i koden.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 3

13.3 Ett exemplar av detta dokument bör finnas ombord för att befälhavaren, på begäran, skall kunna uppvisa det för kontroll som utförs av administrationen eller organisationer som erkänts av den.

13.4 Ett certifikat, kallat ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation, bör utfärdas för ett fartyg av administrationen eller av en organisation som erkänts av administrationen. När certifikatet utfärdas bör administrationen kontrollera att företaget och ledningen ombord fungerar i enlighet med det godkända säkerhetsorganisationssystemet.

13.5 Administrationen eller en organisation som erkänts av administrationen bör periodiskt kontrollera att fartygets godkända säkerhetsorganisationssystem fungerar på avsett sätt.

Förslag till

Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

Härigenom föreskrivs att 1 kap 1, 4, 6 och 8 §§, 2 kap 5 och 6 §§, 10 kap 1, 5, 20 och 22 §§, 11 kap 1 §, 12 kap 2 § samt 13 kap 9 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall ha följande lydelse

och att nya paragrafer av följande lydelse skall införas som 1 kap 5a §, 2 kap 1a §, 10 kap 8a och 12a §§.

Nuvarande lydelse

1 kap

1 §

Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det. Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden.

4 §

Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

Föreslagen lydelse

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 och rederier vars fartyg trafikerar svenskt sjöterritorium. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Ett rederi skall ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation som utvisar att rederiet genomgått godkänd rederitillsyn. För rederiets fartyg skall efter tillsyn utfärdas ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation som utvisar att denna överensstämmer med rederiets säkerhetssystem.

Ett fartyg får inte användas till sjöfart om dess rederi inte har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller om det inte är försett med ett certifikat, som utvisar dess överensstämmelse med rederiets säkerhetsorganisation.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5a §

Sjöfartsverket skall förklara ett rederis dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt om rederiets organisation och ledning ändrats väsentligt och det kan antas inverka menligt på rederiets förmåga att upprätthålla säkerheten ombord på fartyget.

Sjöfartsverket skall förklara ett fartygs certifikat om säkerhetsorganisation ogiltigt om rederiets godkända säkerhetssystem inte kan upprätthållas ombord.

6 §

Certifikat som har utfärdats av följande utländska klassificeringssällskap, nämligen American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Registro Italiano Navale eller klassificeringssällskapet i De socialistiska rådsrepublikernas union (Register of Shipping of the USSR), har samma giltighet som om de utfärdats av Sjöfartsverket, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om utfärdande av certifikat för svenska fartyg.

Certifikat och dokument som har utfärdats av följande utländska klassificeringssällskap, nämligen American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Registro Italiano Navale eller Maritime Register of Shipping, har samma giltighet som om de utfärdats av Sjöfartsverket, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om utfärdandet av dokument om godkänd säkerhetsorganisation för svenskt rederi eller certifikat för svenska fartyg.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndiganden, Sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att certifikat som utfärdas av en sakkunnig och som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning skall ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Sjöfartsverket.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat eller annat dokument utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Det samma gäller för utländska rederi vars fartyg trafikerar Sveriges sjöterritorium.

Nuvarande lydelse**Fartygs sjövärdighet**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av Sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

Såvitt gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsynen även av kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med arbetarskyddstyrelsen.

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

Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar eller som inspektioner.

Föreslagen lydelse**2 kap Rederiverksamhet samt fartygs sjövärdighet****1 a §**

Rederiverksamhet skall bedrivas på sådant sätt att säkerheten på rederiets fartyg upprätthålls.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rederiers säkerhetssystem.

6 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att bedriva rederiverksamhet och om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

10 kap**1 §**

Tillsyn av fartyg och deras utrustning, drift och säkerhetsorganisation samt tillsyn av rederi enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av Sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

5 §

Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar eller som inspektioner. Tillsyn av rederiverksamhet utförs som rederikontroll.

Nuvarande lydelse

Besiktningar företas planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning företas även utom planen.

Besiktningar skall företas främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
för att bestämma dess minsta tillåtna fribord

Föreslagen lydelse

Besiktningar skall företas främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
för att bestämma dess minsta tillåtna fribord och

för att undersöka att fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Rederikontroll utförs planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en kontroll företas även utom planen.

Inspektioner företas när en tillsynsmyndighet finner det motiverat.

7 a §

Vid en rederikontroll skall rederiets säkerhetsorganisation gås igenom. Ett rederi som omorganiserats eller genomgått en förändring av betydande omfattning skall bli föremål för en särskild rederikontroll om omorganisationen eller förändringen kan antas ha inverkat menligt på säkerhetssystemet.

7 b §

Vid tillsyn av ett fartygs säkerhetsorganisation skall kontrolleras att denna överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

8 §

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
om fartyget är bemannat på betryggande sätt,
om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
om fartyget är bemannat på betryggande sätt,
om fartyget i övrigt är i behörigt skick och
om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse**12 a §**

Den som bedriver rederiverksamhet ansvarar för att verksamheten undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten skall lämnas det bistånd och de upplysningar den behöver vid tillsynen.

20 §

Undersökningar av fartyg och utrustning som företagits av de klassificeringssällskap som anges i 1 kap 6 § första stycket får godtas som tillsynsförrättningar, verkställda av svensk myndighet, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om tillsyn av svenska fartyg.

Undersökningar av fartyg och utrustning eller tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation som företagits av de klassificeringssällskap som anges i 1 kap 6 § första stycket får godtas som tillsynsförrättningar verkställda av svensk myndighet, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om tillsyn av svenska fartyg och av rederiers säkerhetsorganisation.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndiganden, Sjöfartsverket får föreskriva eller för särskilda fall besluta att undersökningar som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning och som företagits av sakkunniga får godtas som tillsynsförrättningar verkställda av en tillsynsmyndighet.

22 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg och för tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation

11 kap**1 §**

Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta
att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta
att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

Nuvarande lydelse

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller
att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

Föreslagen lydelse

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller
att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.
eller
att rederiet och fartyget inte uppfyller kraven på ledning och organisation i tillräckligt avseende för att uppfylla säkerheten ombord.

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

Om det finns skälig

12 kap

2 §

Till böter eller fängelse i sex månader döms

.
.
.
.
.
.
.
.
.
.
.

.
.
.
.
.
.

10. Redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att bedriva sin verksamhet så att säkerheten på rederiets fartyg upprätthålls.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap

9 §

Den som tagit befattning med tillsyn enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han 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.

Den som tagit befattning med tillsyn eller kontroll av rederier/rederiverksamhet enligt denna lag eller utsetts till skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han 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.

Övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den

Lagen skall från och med detta datum tillämpas i den omfattning Sjöfartsverket bestämmer på svenska fartyg och rederier och på utländska rederier och deras passage-rarfartyg och fartyg som för last av olja eller kemikalier i bulk om fartygen går i regelbunden trafik på svenska hamnar. För andra fartyg skall lagen tillämpas på fartyg och rederier från och med den dag då the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention träder i kraft internationellt.

Specialmotiveringar till ändringar i fartygssäkerhetslagen

1 kap 1 §

Lagen talar hittills endast, då tillämpningsområdet definieras, om fartyg. På andra ställen talas visserligen om rederiers skyldigheter i vissa fall. Inledningskapitlet bör därför kompletteras med en hänvisning till rederierna. I princip bör lagen gälla även utländska rederier vars fartyg trafikerar Sveriges sjöterritorium. Hur omfattande kontrollen bör bli på utländska rederier får bestämmas genom Sjöfartsverkets detaljföreskrifter och den praxis som utvecklas vid tillämpningen av dessa. Synnerligen angeläget och ett starkt motiv för ändringsförslagen i denna del är att utländska rederier som bedriver regelbunden passagerartrafik på svenska hamnar kommer att omfattas av reglerna. Samma synpunkter kan anföras då det gäller bulklast av olja och kemikalier.

1 kap 4 §

När ett rederi och dess fartyg genomgått godkänd tillsyn skall enligt SMS-koden rederiet tilldelas ett dokument om uppfyllelse och rederiets fartyg ett certifikat. Det är lämpligt att föreskrifter om detta införs på den plats i lagen där certifikatet behandlas.

1 kap 5 a §

Under vissa fall bör dokument och certifikat upphöra att gälla. Regler härom föreslås infogas i en särskild paragraf.

1 kap 6 §

Klassanstalterna har till sina tjänster även fogat rederikontroll enligt SMS-koden. Det är lämpligt att även denna typ av klassverksamhet kan godkännas som tillsynsförrättning. Villkoren bör givetvis vara de samma som för annan klassförrättning.

Den föreslagna texten tar inte hänsyn till de ändringar som kan förväntas vara nödvändiga vid ett närmare samarbete med eller ett medlemskap i den Europeiska Gemenskapen (EG). Provnings-, test- och kontrollorgan kommer då att godkännas genom ett ackrediteringsförfarande och den nuvarande lydelsen av 6 § torde då inte vara möjlig. Sjöfartsverket föreslår därför, för att undvika vidare framtida ändringar, nedan ytterligare ett textförslag till 6 § första stycket.

Ett certifikat eller dokument som har utfärdats av ett klassificeringssällskap har samma giltighet som om det har utfärdats av Sjöfartsverket, om det mellan staten och sällskapet har träffats avtal om utfärdandet av certifikat för rederiverksamhet eller för svenska fartyg.

1 kap 8 §

Ändringen är en naturlig konsekvensändring.

2 kap rubriken och 1 a §

2 kap anger i sin nuvarande lydelse allmänna förutsättningar för att fartyg skall anses sjövärdiga. Det är lämpligt att också kraven på ett rederi formuleras i en allmän bestämmelse. Detta har skett genom en ändring av rubriken och tillfogandet av en ny 1 a §.

I paragrafen möter man första gången ordet rederi. I samband med verkets förslag till Sjöfartsverkets detaljföreskrifter anförde några instanser att det vore önskvärt med en definition av ett rederi.

Enligt SMS-koden förstås med rederi ("company") följande.

Med rederi avses fartygets ägare eller annan person, som exempelvis den verkställande direktören eller den som hyr ett fartyg på bareboatbasis, eller en organisation som förutsätts ha ansvaret för fartygets drift i ägarens ställe och som vid övertagandet av ansvaret även förmodas ha samtyckt till att ta över alla plikter och allt ansvar som ålagts enligt ISM-koden.

Denna formulering har föregåtts av långvariga överläggningar under behandlingen av koden inom IMO. Detta är vad man kunde enas om. Formuleringen är knappast entydig men bör bli den som då det gäller Safety Management blir ledande för rättstillämpningen. Att i lagtext närmare utveckla detta rederibegrepp vore inte lämpligt.

Rederibegreppet har även behandlats i förarbetet till fartygssäkerhetslagen i prop. 1987/88:3 sid 54. Här slås fast att det inte går att med en enkel formulering klargöra vad som skall anses med ett fartygs redare. Även här har man således undvikit att i lagtext närmare precisera rederibegreppet.

Det bör stå tillsynsmyndigheten fritt att när erfarenhet vunnits närmare utveckla sina tillämpningsföreskrifter även när det gäller redaribegreppet.

2 kap 5 § och 6 §

De detaljföreskrifter som behövs bör utfärdas av tillsynsmyndigheten.

10 kap 1 §

Behöver inte särskilt kommenteras.

10 kap 5 §

De tillägg till texten som gjorts avser endast att föra in föreskriften om att tillsyn av rederier kallas rederikontroll och att sådan skall ske planmässigt.

10 kap 7 a, 7 b och 12 a §§

Dessa nya paragrafer har tillfogats för att uppnå likformighet i presentationen av tillsyn av säkerhetsorganisationen hos rederier och fartyg med den traditionella tillsynen av fartyg.

7 a § handlar närmare om kontroll av ombordorganisationen och besättningens förmåga att bemästra olika katastrofsituationer. Det är angeläget att rederi och fartyg ses i ett sammanhang i tillsynssammanhang. Ändringen understryker detta sammanhang. Andra stycket korresponderar med förutsättningar som i det föregående (1 kap 5a §) angetts för ändringar av certifikat.

12 a §. Rederiet har i fråga om rederikontroll genom ändringar ålagts samma skyldigheter som gäller andra tillsynsförrättningar. Redaktionellt införes regeln lättast genom en särskild paragraf.

10 kap 20 §

Som redan utvecklats vid bestämmelser om certifikat i 1 kap 6 § bör förrättning av klassificeringssällskap kunna godtas under gällande villkor. Ändringen tillgodoser detta.

10 kap 22 §

Rederikontroll och kontroll av fartygs säkerhetsorganisation har tillförts paragrafen.

11 kap 1 §

Ett fartygs resa kan under den närmare betydelsen som sägs i paragrafens lydelse förbjudas. Logiken i transportmedelssystemet fordrar att paragrafen nu kompletteras med möjlighet till åtgärder vid underskriden organisatorisk standard hos rederiet. Tillämpningen av en sådan bestämmelse blir av naturliga skäl restriktiv. En insyn i rederiverksamheten som skett vid utredningen av en del större fartygsolyckor gör emellertid att omändringar av det föreslagna transportmedlet vore högst befogat.

12 kap 2 §

De straffrättsliga reglerna har logiskt byggts ut att svara mot de nya kraven på ett rederi.

13 kap 9 §

Ändringen innebär nu att även deltagande i den nya förrättningen omfattas av samma schablonkrav som gäller de redan förekommande.

Övergångsbestämmelser

Lagen bör träda i kraft under de allmänna betingelser som föreslagits. Det är angeläget att de typer av utländska fartyg som angetts omedelbart blir underkastade lagen.

Ikraftträdandet bör emellertid som tidigare utvecklats träda i kraft stegvis. Detta förfarande kan inte lämpligen utvecklas i övergångsbestämmelser i lagen som då skulle bli mycket omfattande och oöverskådlig. I stället bör tillsynsmyndigheten finna en form för detta i sina tillämpningsföreskrifter och sin praxis.

I denna fråga bör överläggningar ske med sjöfartens intressenter.

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)

dels att 1 kap. 1, 4, 5 och 8 §§, 2 kap. 5 och 6 §§, 3 kap. 9 §, 10 kap. 1, 5, 6, 8, 9, 19 och 22 §§, 11 kap. 1 §, 12 kap. 2 och 3 §§, rubriken till 2 kap. samt rubriken närmast före 1 kap. 4 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas åtta nya paragrafer, 2 kap. 4 a-e §§, 4 kap. 7 §, 10 kap. 7 a och 12 a §§, samt närmast före 2 kap. 4 a och 4 b §§ två nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

1 § Denna lag gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

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 alla svenska rederier samt utländska rederier som bedriver sjöfart med svenska fartyg eller vars fartyg trafikerar Sveriges sjöterritorium.* Lagen skall dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser.

Lagens bestämmelser gäller örlogsfartyg endast såvitt regeringen föreskriver det.

Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas i lag får inte meddelas med stöd av lagens bemyndiganden.

*Certifikat**Dokument och certifikat*

4 § Ett fartyg skall ha certifikat i de fall som anges i denna lag. Certifikat skall utfärdas för ett visst fartområde eller för en del av ett fartområde och för bestämd tid, vilken får förlängas. I certifikatet får anges särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

Ett fartyg som är försett med certifikat får inte användas i mer vidsträckt fart än vad certifikatet avser.

Ett rederi skall ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation i de fall som anges i denna lag. Dokumentet skall utfärdas för en bestämd tid, som får förlängas. Dokumentet får innehålla särskilda villkor för att det skall vara giltigt.

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

5 § *Dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat* utfärdas av Sjöfartsverket, om regeringen inte föreskriver något annat.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium skall inneha ett certifikat utfärdat av behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även föreskriva att utländska rederier som bedriver sjöfart med svenska fartyg eller vars fartyg trafikerar Sveriges sjöterritorium skall inneha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling.

2 kap. Fartygs sjövärdighet

2 kap. Fartygs sjövärdighet m.m.

Rederiverksamhet

4 a § *Rederiverksamhet* skall bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten samt skyddet för människor, miljö och egendom upprätthålls.

Dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation

4 b § *Ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation är ett bevis*

att ett rederi har genomgått en godkänd rederikontroll.

Prop. 1994/95:186

Bilaga 5

Ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation är ett bevis att ett fartygs säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

4 c § *Ett fartyg som används för yrkesmässig personbefordran eller vars bruttodräktighet är minst 20 får användas till sjöfart endast om dess rederi har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.*

4 d § *Sjöfartsverket skall förklara ett rederis dokument om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt om*

1. rederiets organisation eller ledning ändrats i sådan omfattning att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation eller

2. rederiet inte medverkar till en rederikontroll enligt 10 kap. 5 § andra stycket.

4 e § *Sjöfartsverket skall förklara ett fartygs certifikat om godkänd säkerhetsorganisation ogiltigt om*

1. fartyget har bytt rederi,

2. rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation har förklarats ogiltigt,

3. rederiets godkända säkerhetsorganisation inte upprätthålls ombord på fartyget eller

4. fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

5 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt,*

utrustat och hållet i stånd för att det enligt 1 § skall anses vara sjövärdigt.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 5

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation.

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om rätt att använda fartyg till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna i detta kapitel.

3 kap.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om säkring av last, inbegripet last i lastbärare, som avses att transporteras på fartyg.

4 kap.

7 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

10 kap.

1 § Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av Sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

1 § Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges i lagen, sådan tillsyn som nämns i denna lag eller i föreskrifter utfärdade med stöd av lagen och som gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation,

2. *säkring av last och lastbärare
som avses att transporteras på
fartyg samt*

3. *rederier.*

Såvitt gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsynen även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfartsverket beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med Arbetarskyddsstyrelsen.

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

5 § Tillsynen av fartyg och deras utrustning och drift utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som *besiktningar eller som inspektioner.*

Besiktningar *företas* planmässigt. När det finns särskild anledning till det, kan en besiktning *företas* även utom planen.

Besiktningar skall *företas* främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg, *och*

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord.

Inspektioner företas när en tillsynsmyndighet finner det motiverat.

6 § Ett fartyg som byggs för en svensk beställare skall besiktigas innan det används till sjöfart för undersökning om det är sjövärdigt.

Har ett utländskt fartyg blivit svenskt, skall besiktning beträffan-

5 § Tillsynen av fartyg och deras utrustning, drift, *lastning och säkerhetsorganisation, tillsynen av säkring av last och lastbärare som avses att transporteras på fartyg samt tillsynen av rederier* utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som *inspektioner, besiktningar eller rederikontroller.*

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

Besiktningar skall göras främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

för att undersöka om det är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

för att bestämma dess minsta tillåtna fribord *och*

för att undersöka att fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

de sjövärdigheten äga rum, om inte tillsynsmyndigheten finner det obehövt med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

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

7 a § Vid en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva att rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i 2 kap. 4 a § samt de föreskrifter om rederiers säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av denna lag.

Om rederiets organisation eller ledning ändras i sådan omfattning att det kan antas inverka menligt på rederiets säkerhetsorganisation skall en särskild rederikontroll utföras.

8 § Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om fartyget är bemannat på betryggande sätt, och

om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

8 § Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

om arbetsmiljön är tillfredsställande,

om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,

om last och lastbärare som avses att transporteras på fartyget är säkert anordnade för sjötransport,

om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt,

Prop. 1994/95:186
Bilaga 5

om fartyget i övrigt är i be-
hörigt skick och

Prop. 1994/95:186
Bilaga 5

*om fartygets säkerhetsorganisa-
tion 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 1 kap. 8 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget *eller* dess utrustning avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende.

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 1 kap. 8 §, 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.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får dock Sjöfartsverket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

12 a § *Redaren ansvarar för att rederiverksamheten undergår tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.*

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

19 § Befälhavaren skall se till att fartygets tillsynsbok och de certifikat som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

19 § Befälhavaren skall se till att *rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation*, fartygets tillsynsbok och de certifikat *eller motsvarande handlingar* som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen finns ombord och hålls tillgängliga vid tillsynsförrättningar.

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

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg *samt för tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation*. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning samt för granskning av ritningar till fartyg.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 5

11 kap.

1 § Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, *eller*

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

1 § Ett fartygs resa får förbjudas tills rättelse har skett, om det finns skälig anledning att anta

att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet,

att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan *eller*

att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.

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.

Om det finns skälig anledning att anta att användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne innebär risk för ohälsa eller olycksfall, får denna användning förbjudas tills rättelse har skett.

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättnin eller om fartyget saknar ett certifikat eller en motsvarande handling som *fartyget* skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har

Ett fartygs resa får också förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyget *eller dess rederi* saknar ett *dokument*, certifikat eller en motsvarande handling som *det* skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har med-

12 kap.

2 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

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

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha certifikat eller motsvarande handling som skall ha utfärdats för fartyget *eller* dess utrustning enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett certifikat eller en motsvarande handling som avses i 2,

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

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

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

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 med stöd av 1 kap. 7 § 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*, certifikat eller motsvarande handling som skall ha utfärdats för *redariet*, fartyget, dess utrustning *eller last* enligt denna lag eller enligt vad som har föreskrivits med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid mot någon bestämmelse i ett *dokument*, certifikat eller en motsvarande handling som avses i 2,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, och

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 rederiet undergår tillsyn* enligt denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, och

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

3 § Till böter döms

3 § Till böter döms

1. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

2. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 5 kap. 2 § tredje stycket,

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

4. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäliga kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller beman-

1. *befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid mot en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, om inte förseelsen är ringa,*

2. *redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 7 §,*

3. befälhavare och maskinchef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han enligt 5 kap. 2 § andra stycket och 3 § 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 5 kap. 2 § tredje stycket,

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

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäliga kan fordras av honom för att förhindra att fartyget framförs i strid mot vad som gäller i fråga om minimibesättning eller beman-

ningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

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

5a. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 10 a § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 a § andra stycket,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

8. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5-7 §§,

9. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §,

11. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga upp-

ningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

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

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 10 a § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 a § andra stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 7 kap. 7 §,

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet utan giltigt skäl tar bort en skyddsanordning eller sätter den ur funktion,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 kap. 3 eller 5-7 §§,

12. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid mot ett beslut av ett skyddsombud enligt 9 kap. 7 § utan att något sådant skäl som anges i 9 kap. 8 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller *dokument*, tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §,

14. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga upp-

gifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörandet av skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

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

gifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av *en* skyldighet enligt 10 kap. 12 § andra stycket, *12 a § andra stycket* eller 14 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

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

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om 3 kap. 9 §, 4 kap. 7 §, 10 kap. 1 § första stycket 1 och 2, 5 § första stycket och 8 §, 12 kap. 2 § 2 samt 3 §, den 1 juli 1995 och i övrigt den dag som regeringen bestämmer.

2. Bestämmelserna i 10 kap. 1 § första stycket 1, 5 § första stycket och 8 § samt 12 kap. 2 § 2 och 3 § 13 och 14 i sina nya lydelse skall dock tillämpas i fråga om dokument och certifikat om samt tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation först från och med den dag som regeringen bestämmer.

3. De nya bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tidpunkter för olika typer av rederier och fartyg.

4. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall införas en ny paragraf, 11 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

*4 § Bestämmelser om rederiers
och fartygs säkerhetsorganisation,
som även syftar till skydd av
miljön, finns i fartygssäkerhetsla-
gen (1988:49).*

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs att 3 § sjöarbetstidslagen (1970:105) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***3 §** I denna lag förstås med

sjöman: den som utför skeppstjänst för vilken lagen gäller,

ekonomipersonal: personal som är anställd för besättningens eller passagerarnas förplägning eller uppsättning, för andra sysslor som har samband med sådant arbete eller för expeditionsgöromål eller annan liknande tjänstgöring,

dagman: sjöman vars skeppstjänst ej är indelad i vakter och som ej tillhör radio- eller ekonomipersonalen,

passagerarfartyg: fartyg som har passagerarfartygscertifikat,

dygn: tiden från klockan 0 till klockan 24,

vecka: en fast period av sju på varandra följande dygn,

oavbruten gång: färdssätt som kännetecknas av att fartyget ej anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än 2 timmar vid något tillfälle,

lokalfart: resa till eller från svensk hamn med fartyg, vars bruttodröktighet understiger 500, vilken under vanliga förhållanden ej kräver mer än 12 timmars oavbruten gång,

närfart: fart, dock ej lokalfart, inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller med denna i sjöfartsförbindelse varande farvattnen innanför linjen Trondheimsfjorden-Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest,

oceanfart: fart bortom den för närfart angivna linjen.

Fartyg anses under resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Hänsyn toges dock ej till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranledes av storm, sjöskada eller annan nödsituation.

Förordnande enligt 1 kap. 8 §
andra meningen fartygssäkerhets-
lagen (1988:49) gäller även vid
tillämpningen av sjöarbetstidslagen
i den mån förordnandet har be-
tydelse för tillämpningen.

Förordnande enligt 1 kap. 9 §
andra meningen fartygssäkerhets-
lagen (1988:49) gäller även vid
tillämpningen av sjöarbetstidslagen
i den mån förordnandet har be-
tydelse för tillämpningen.

Vid beräkningen av arbetstid undantages, utom i fall som avses i 8 §,
dels måltidsrast, dels annat uppehåll i skeppstjänsten, om sjömannen
enligt förmans besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppe-
hållet och detta varar minst 1 timme.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1995-03-22

Närvarande: justitierådet Torkel Gregow, justitierådet
Lars Å. Beckman, regeringsrådet Sigvard Holstad.

Enligt en lagrådsremiss den 9 mars 1995 (Kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
3. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Eva Westberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

1 kap.

1 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om lagens tillämpningsområde. Detta omfattar för närvarande endast fartyg men föreslås nu vidgas till att avse även rederier. I enlighet härmed anges i en ny andra mening i första stycket i förslaget att lagen gäller även alla svenska rederier samt utländska rederier som bedriver sjöfart med svenska fartyg eller vars fartyg trafikerar Sveriges sjöterritorium.

Frågan under vilka förutsättningar ett fartyg skall anses vara svenskt regleras i 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). Där anges att ett fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person, samt att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge att även annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Förslaget aktualiserar även frågan vad som är avgörande för om ett rederi, som är juridisk person, är att anse som svenskt eller utländskt. Här om finns det inte några bestämmelser. Frågan, som inte har berörts i remissen, får därför bedömas med ledning av allmänna principer på området. (Motsvarande fråga uppkommer beträffande fartyg, när detta helt eller delvis ägs av en juridisk person.) Det har gjorts gällande att en juridisk person är att anse som svensk, om den har bildats enligt svenska bestämmelser och registrerats här (se prop. 1973:42 s. 213; jfr

Bogdan, Svensk internationell privat- och processrätt, 4 uppl. 1992, s. 141 ff). När fråga är om en juridisk person för vilken inte krävs registrering eller liknande åtgärd, torde det avgörande vara var dess styrelse har sitt säte.

Prop. 1994/95:186
Bilaga 6

Lagrådet har inte någon erinran i sak mot förslaget i förevarande avseende men förordar att den nya bestämmelsen jämkas något i förtydligande syfte. Den kan därvid ges följande lydelse:

"Lagen gäller även alla svenska rederier samt utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium."

3 kap.

9 §

I paragrafen föreskrivs f.n. att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om minsta tillåtna fribord, fribordsmärken, fribordscertifikat och lastning. I remissen föreslås att det i paragrafen som ett nytt andra stycke skall tas in ytterligare en bestämmelse om delegation. Enligt den föreslagna bestämmelsen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även meddela föreskrifter om säkring av last, inbegripet last i lastbärare, som avses att transporteras på fartyg.

Av vad som anförs i remissen framgår att det är avsett att det nya bemyndigandet skall möjliggöra att föreskrifter på förordningsnivå meddelas angående last som ännu inte har förts ombord. Den valda avfattningen "last, inbegripet last i lastbärare", syftar till att klargöra att föreskrifterna får avse inte bara transportanordningar såsom containrar, lastbilar m.m. utan också den last som finns i sådana anordningar.

Enligt Lagrådets mening bör det nya bemyndigandet avfattas på ett sådant sätt att det klart framgår att det endast avser föreskrifter angående last som ännu inte har förts ombord. Förslagsvis kan detta ske genom att orden "som avses att transporteras på fartyg" byts ut mot "som ännu inte har förts ombord". Att uttryckligen ange att i begreppet last ingår inte bara en använd lastanordning utan också lasten i en sådan anordning synes överflödigt. En sådan precisering skulle dessutom kunna leda till en alltför restriktiv tolkning av begreppet "lastning" i första stycket. Mot den bakgrunden förordar Lagrådet att orden "inbegripet last i lastbärare" utgår. Lagrådet föreslår sålunda att andra stycket ges följande lydelse:

"Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om säkring av last, som ännu inte har förts ombord."

Av de skäl som här har angetts bör motsvarande ändringar göras i 10 kap. 1 § första stycket 2 och 8 §.

10 kap.

1 §

I paragrafens första stycke i dess nuvarande lydelse anges vissa tillsynsuppgifter som ankommer på Sjöfartsverket. De ändringar som nu föreslås innebär att några tillsynsuppgifter tillkommer och att stycket omarbetas redaktionellt. I den föreslagna lydelsen inleds stycket med en ingress där det klargörs att Sjöfartsverket utövar viss tillsyn. Därefter anges i tre punkter vad tillsynen gäller.

När det gäller ingressen förordar Lagrådet vissa redaktionella jämkningar i förtydligande syfte.

I den föreslagna punkten 2 anges att tillsynen skall avse "säkring av last och lastbärare som avses att transporteras på fartyg". Med hänvisning till de skäl som Lagrådet har anfört i anslutning till 3 kap. 9 § bör orden "och lastbärare" utgå och orden "som avses att transporteras på fartyg" bytas ut mot "som ännu inte har förts ombord".

Enligt punkt 3 i förslaget skall tillsynen avse rederier. Av motiveringen i lagrådsremissen framgår att tillsynen närmare bestämt skall avse rederiers säkerhetsorganisation. Lagrådet anser att denna avgränsning bör komma till uttryck i lagtexten.

I enlighet med det anförda kan paragrafens första stycke ges förslagsvis följande lydelse:

"Sjöfartsverket utövar, om något annat inte anges i lagen, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen såvitt avser

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord samt
3. rederiers säkerhetsorganisation."

8 §

På grund av vad som anförts i anslutning till 3 kap. 9 § förordar Lagrådet den ändringen av förevarande paragraf att den tredje om-satsen ges följande lydelse:

"om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport,"

19 §

I paragrafens första stycke enligt förslaget fastslås en skyldighet för befälhavaren att se till bl.a. att rederiets dokument angående godkänd säkerhetsorganisation, fartygets tillsynsbok och de certifikat eller motsvarande handlingar som har utfärdats för fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen finns ombord. Av författningskommentaren framgår att med motsvarande handlingar avses bl.a. fartygets lastsäkringsmanual. En sådan handling kan dock inte

anses motsvara ett certifikat. Lagrådet förordar därför att ordet "motsvarande" byts ut mot "andra".

Prop. 1994/95:186
Bilaga 6

12 kap.

2 §

Om Lagrådets förslag till ändring av 10 kap. 19 § godtas, bör i punkterna 2 och 3 i förevarande paragraf uttrycket "motsvarande handling" ersättas med "annan handling".

3 §

Om Lagrådets förslag till ändrad lydelse av 3 kap. 9 § andra stycket godtas, bör hänvisningen i punkt 1 i förevarande paragraf till 3 kap. 9 § begränsas till att gälla första stycket i den paragrafen.

Enligt punkten 10 (punkten 13 i lagrådsremissen) döms den till böter som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande, såvitt nu är i fråga, tillsynsbok och certifikat enligt 10 kap. 19 §.

I lagrådsremissen föreslås att till uppräknningen av handlingar enligt 10 kap. 19 § fogas dokument, varmed avses dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Vid lagrådsföredragningen har upplysts att straffansvaret rätteligen bör omfatta försummelse i fråga om samtliga handlingar som enligt 10 kap. 19 § skall finnas ombord på fartyget. Bestämelsen bör därför kompletteras.

Lagrådet förordar mot bakgrund av det anförda att punkten 13 ges följande lydelse:

"den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 10 kap. 16 § eller dokument angående godkänd säkerhetsorganisation, tillsynsbok och certifikat eller annan handling enligt 10 kap. 19 §,"

Övergångsbestämmelserna

I punkt 1 i övergångsbestämmelserna anges att lagen träder i kraft i fråga om vissa bestämmelser den 1 juli 1995 och i övrigt den dag som regeringen bestämmer. Enligt punkt 2 skall dock några av de i punkt 1 särskilt uppräknade bestämmelserna i vissa angivna hänseenden tillämpas först från och med den dag som regeringen bestämmer. Punkt 3 och 4 innehåller befogenhet för regeringen att sätta de nya bestämmelserna i kraft vid olika tidpunkter för olika typer av rederier och fartyg och att meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

De föreslagna övergångsreglerna skall ses mot bakgrund av att förutsättningar för tillämpning av de bestämmelser som har sin grund i ISM-koden inte kommer att föreligga förrän längre fram och att dessa bestämmelser måste införas stegvis. Den valda lagtekniska lösningen, som

bl a innebär att vissa bestämmelser skall träda i kraft först senare och att andra bestämmelser skall träda i kraft inom kort men i vissa hänseenden tillämpas först från en senare tidpunkt, synes emellertid onödigt komplicerad och torde kunna orsaka problem vid tillämpningen. Det framstår som en lämpligare ordning att samtliga bestämmelser får träda i kraft den 1 juli 1995 och att alla de bestämmelser som har sin grund i ISM-koden skall tillämpas först från den tidpunkt som regeringen bestämmer. Någon föreskrift om att regeringen får meddela behövliga övergångsbestämmelser kan inte anses erforderlig.

Bland de bestämmelser, vilkas tillämpning till viss del bör uppskjutas, bör utöver dem som anges i remissförslaget även nämnas 10 kap. 19 §.

Mot bakgrund av vad nu sagts förordar Lagrådet att övergångsreglerna ges följande lydelse:

"1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995.

2. Bestämmelserna i 1 kap. 1, 4, 5 och 8 §§, 2 kap. 4 a - 6 §§, 10 kap. 6, 7 a, 9, 12 a och 22 §§ samt 11 kap. 1 § tillämpas dock först från och med den dag som regeringen bestämmer. Detsamma gäller bestämmelserna i 10 kap. 1, 5, 8 och 19 §§ och 12 kap. 2 och 3 §§, såvitt avser dokument och certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation samt tillsyn av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Regeringen får föreskriva att bestämmelser som nämnts i denna punkt skall tillämpas från olika tidpunkter för skilda typer av rederier och fartyg."

Övriga lagförslag

Förslagen lämnas utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 mars 1995

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden
Sahlin, Hjelm-Wallén, Peterson, Hellström, Thalén, Freivalds,
Wallström, Persson, Tham, Schori, Blomberg, Heckscher, Hedborg,
Andersson, Winberg, Uusmann, Nygren, Sundström, Lindh,
Johansson

Föredragande: statsrådet Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1994/95:186 Ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upp- häver eller upprepar ett normgivningsbe- myndigande	Celexnummer för bakomliggande EG- regler
Lag om ändring i far- tygssäkerhetslagen (1988:49)	1 kap. 8 §, 2 kap. 5 och 6 §§, 3 kap. 9 § och 4 kap. 7 §	
