Trafikutskottets betänkande

1980/81:24

om besiktning av fartyg (prop. 1980/81:94)

Propositionen

I proposition 1980/81:94 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att anta ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen).

Förslaget innebär en anpassning av bestämmelserna i sjösäkerhetslagen om tillsyn av fartyg till reglerna i 1978 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Protokollet innehåller bl. a. skärpningar av tidigare konventionsbestämmelser om besiktningar och inspektioner av fartyg. Anpassningen till protokollet föreslås ske genom att ett system med årliga besiktningar införs för lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton.

Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse:

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg[1]

dels att 7 kap. 1, 8 och 15 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 7 kap. 8 b §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	7 kap.
	1 §
De tillsynsförrättningar som *skola företagas* enligt denna lag *äro*	De tillsynsförrättningar som *skall företas* enligt denna lag *är*

a) regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning *(sjövärdighetsbesiktning)*,

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar *(mellanbesiktning)*.

[1] Lagen omtryckt 1978:109.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	c) årlig undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss eller vissa delar (årlig besiktning),
c) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare (passagerarfartygsbesiktning),	d) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare (passagerarfartygsbesiktning),
d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (fribordsbesiktning),	e) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (fribordsbesiktning),
e) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (extra besiktning) och	f) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (extra besiktning) och
f) annan undersökning av förhållandena ombord (inspektion).	g) annan undersökning av förhållandena ombord (inspektion).
Om det är möjligt *skola* flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.	Om det är möjligt *skall* flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.

8 §

Fartyg skall undergå mellanbesiktning inom tjugofyra månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning avseende fartygets radioinstallation skall dock ske minst en gång var tolfte månad.

	Fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton får undergå mellanbesiktning inom trettiosex månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning, om sjöfartsverket medger det.
Bestämmelserna i första stycket *gälla ej* fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.	Bestämmelserna i första stycket *gäller inte* fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

8 b §

	Fartyg som nyttjas i internationell resa skall undergå årlig besiktning inom tolv eller, om sjöfartsverket medger det, femton månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning, mellanbesikt-

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	ning eller årlig besiktning.
	Bestämmelserna i första stycket gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 registerton.
	15 §
För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, och *icke* är äldre än tjugofyra år, *må* den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), *d)* eller *e)* i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock *icke* sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej *föreligga* att godkänna undersökningen. *Överföres* fartyg till ny klassificeringsanstalt eller *föreligga* i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.	För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §, och *inte* är äldre än tjugofyra år, *får* den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), *c)*, *e)* eller *f)* i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock *inte* sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej *föreligger* att godkänna undersökningen. *Överförs* fartyg till ny klassificeringsanstalt eller *föreligger* i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsverket besluta därom.
Har fartyget *icke* klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, *må* sjöfartsverket efter prövning i varje särskilt fall godkänna undersökningen såsom besiktning i den omfattning som *föreskrives* i första stycket.	Har fartyget *inte* klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, *får* sjöfartsverket efter prövning i varje särskilt fall godkänna undersökningen såsom besiktning i den omfattning som *föreskrivs* i första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1981.

Besiktningar, som är av minst samma omfattning som årlig besiktning och som har utförts under tiden den 1 maj–30 juni 1981, får räknas som årliga besiktningar.

Motionen

I motion 1980/81:1956 av Birger Rosqvist (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om utökad kontroll och besiktning av fartyg i enlighet med vad som anförts i motionen.

Utskottet

Enligt gällande sjösäkerhetslagstiftning skall passagerarfartyg, som används i stor kustfart eller vidsträcktare fart, genomgå sjövärdighetsbesiktning årligen. Andra fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton (brt) skall genomgå regelbundna tillsynsförrättningar i form av sjövärdighetsbesiktningar och mellanbesiktningar. Sjövärdighetsbesiktningar, som är de mest omfattande, äger rum vart fjärde år och mellanbesiktningar två år efter den senast genomgångna sjövärdighetsbesiktningen.

De nämnda bestämmelserna grundas på regler som återfinns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen, *S*afety *o*f *L*ife *a*t *S*ea).

Vid en diplomatkonferens år 1978 antogs två internationella överenskommelser som syftar till att förbättra säkerheten för främst oljetankfartyg och skyddet av den marina miljön mot havsföroreningar från fartyg. Den överenskommelse som syftar till att höja säkerheten för fartygen gavs formen av ett protokoll till SOLAS-konventionen (SOLAS-protokollet). Protokollet innehåller, förutom nya eller ändrade utrustningskrav för främst oljetankfartyg, även skärpningar av tidigare konventionsbestämmelser om besiktningar och inspektioner av fartyg. Sverige tillträdde SOLAS-protokollet i december 1979. Det träder i kraft internationellt den 1 maj 1981.

Det nu föreliggande lagförslaget innebär en anpassning av sjösäkerhetslagens 7 kap. om tillsyn av fartyg till protokollets bestämmelser. Lagförslaget omfattar endast andra fartyg än passagerarfartyg.

Den främsta nyheten i fråga om tillsynen av fartyg i SOLAS-protokollet är att fördragsslutande parter skall inrätta ett system med oanmälda inspektioner *eller* årliga besiktningar av fartyg om minst 500 brt. Vid sådana inspektioner eller besiktningar skall man från flaggstatens sida försäkra sig om att fartyget och dess utrustning i alla avseenden upprätthåller en tillfredsställande standard för den fart, vari fartyget avses att användas.

Av propositionen framgår att föredragande departementschefen, i likhet med sjöfartsverket och Sveriges redareförening, anser att årliga besiktningar är att föredra framför oanmälda inspektioner. De förstnämnda är, framhålls det, administrativt mer lätthanterliga och mindre resurskrävande än oanmälda inspektioner.

SOLAS-protokollet innebär också enligt propositionen den nyheten att fem år kan löpa mellan varje sjövärdighetsbesiktning. Det framhålls dock att sjöfartsverket accepterar en femårsrytm, om det samtidigt införs krav på årlig besiktning. Sjöfartsverkets synpunkter tillgodoses genom lagförslagets utformning. För fartyg i intervallet 100–500 brt bör enligt verket den nuvarande fyraåriga besiktningsrytmen bibehållas. Även föredraganden framhåller att Sverige skall anpassa sig till protokollsbestämmelserna och

således inte f. n. kräva årliga besiktningar av mindre lastfartyg.

Av propositionen framgår vidare att sjöfartsverket, i en till propositionen i avskrift fogad skrivelse till kommunikationsdepartementet, framhållit att det är för tidigt att avgöra huruvida ökningen i tillsynsarbetets omfattning motiverar anspråk på förstärkningar av sjöfartsinspektionens totala resurser. Verket föredrar, heter det, att utföra tillsynen under en försöksperiod och senare med stöd av gjorda erfarenheter eventuellt återkomma till resursanspråken.

Frågan om resurser till sjöfartsverket för tillsyn enligt de båda överenskommelser som beslutades vid konferensen år 1978 har redan prövats av riksdagen på grundval av proposition 1979/80:167 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (se prop. s. 38, JoU 1979/80:48, rskr 1979/80:366). Vid den tilldelning av resurser som då skedde togs hänsyn även till arbetsuppgifter till följd av SOLAS-protokollets tillämpning.

I motion 1980/81:1956 (s) föreslås att riksdagen hos regeringen begär förslag om utökad kontroll och besiktning även av mindre lastfartyg.

Motionären anser att det finns starka skäl att kräva tätare besiktningar än f. n. även av lastfartyg mindre än 500 brt. Särskilt med tanke på äldre fartyg som går i kustfart med olja och andra farliga laster kan tätare besiktningar behövas. I motionen erinras vidare om skadeverkningar på hav, skärgård och naturvärden i övrigt i samband med två nyligen inträffade förlisningar av mindre lastfartyg. Effektiv inspektion och kontroll även av sådana fartyg är mycket viktiga för att förebygga olyckor.

Sjöfartsverket har i sin skrivelse till kommunikationsdepartementet framhållit att sjöfartsinspektionens resurser behöver en kraftig förstärkning om protokollets regler skulle tillämpas på lastfartyg mindre än 500 brt.

Utskottet konstaterar för sin del med tillfredsställelse att SOLAS-protokollets regler inom kort träder i kraft internationellt. Reglerna bör främja sjösäkerheten, inte minst för tankfartyg. Sverige har, genom att snabbt tillträda protokollet, bidragit till att påskynda det internationella ikraftträdandet.

Utskottet delar den i motionen uttalade uppfattningen att tätare kontroll och besiktning än f. n. av särskilt äldre fartyg, som är mindre än 500 brt och som går i kustfart med olja och andra farliga laster, vore önskvärd. En tätare kontroll begränsad till dessa mindre fartyg skulle enligt utskottets mening avsevärt kunna reducera den förstärkning av sjöfartsinspektionens resurser som sjöfartsverket finner erforderlig vid en tillämpning av protokollets bestämmelser på *alla* mindre lastfartyg. Denna omständighet bör beaktas i samband med föredragandens uttalande att årliga besiktningar även av mindre lastfartyg på sikt kan övervägas.

Utskottet ser också gärna att regeringen genom internationellt och nationellt arbete söker få till stånd bestämmelser som skulle möjliggöra skärpt tillsyn, inte bara av fartyg under svensk flagg utan också av utländska

fartyg, av det slag som motionären främst avser. I detta sammanhang kan framhållas att utskottet har erfarit att stater som tillhör de europeiska gemenskaperna (EG) och andra stater, däribland Sverige, f. n. arbetar på en överenskommelse som syftar till att skärpa tillsynen av äldre, undermåliga fartyg. Man överväger att låta sådan tillsyn omfatta också fartyg mindre än 500 brt. Även de sju östersjöstaterna avser, på svenskt initiativ, att diskutera möjligheten att nå en liknande överenskommelse dem emellan inom ramen för samarbetet enligt 1974 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö.

Det kan tilläggas att den andra av de två överenskommelser som antogs vid diplomatkonferensen år 1978 och som avser skyddet av den marina miljön, det s. k. MARPOL-protokollet, föreskriver att alla oljetankfartyg större än 150 brt och alla andra fartyg större än 400 brt skall undergå periodiska besiktningar. MARPOL-protokollet väntas träda i kraft internationellt vid årsskiftet 1982-1983.

Med hänvisning till det anförda synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen ej nu erforderlig.

Vad propositionen i övrigt innehåller om förslaget till lag om ändring i sjösäkerhetslagen har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet tillstyrker sålunda lagförslaget.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen

a) antar ett i proposition 1980/81:94 framlagt förslag till lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg,

b) lämnar motion 1980/81:1956 (s) om utökad kontroll och besiktning av fartyg utan åtgärd.

Stockholm den 2 april 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s) och Erik Börjesson (fp).