



Angående delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet- Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90)

Sammanfattning

Sjöfartsverket tillstyrker i huvudsak de förslag som lämnas i betänkandet. Sjöfartsverket vill emellertid lämna synpunkter på några områden där Sjöfartsverket är berört. Synpunkterna lämnas nedan i en ordning som följer betänkandets disposition.

3. Hamnstatskontrolldirektivet

3.5.3 Direktivets tillämpningsområde – artikel 3

Sjöfartsverket stödjer förslaget om att tydliggöra tillämpningsområdet för direktivet men menar att det finns anledning att överväga att i författningstexten införa en bestämmelse som klart anger att *statsfartyg* inte kan bli föremål för inspektion. Skälet för detta är att tydliggöra tillämpningsområdet för direktivet även för de svenska statsfartygen utanför svenskt territorium.

3.10 Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter – artikel 23

Sjöfartsverket stödjer förslaget i denna del såtillvida att det är en avgjort säkerhetshöjande faktor att nu införa en rapporteringsskyldighet angående alla uppenbara avvikelser funna ombord till skillnad från den skyldighet som tidigare fanns som formulerades enligt följande:

Datum
2010-02-24

Vår beteckning
010201-09-03413-5

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

Artikel 13

Medlemsstaters lotsar som är verksamma vid ankomst eller vid avgång från kaj eller som är verksamma på fartygs resa till en hamn inom en medlemsstat skall omedelbart upplysa den behöriga myndigheten i medlems- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar brister som menligt kan inverka på fartygets navigeringsförmåga eller som kan hota eller vara skadliga för den marina miljön.

Denna rapportering införlivades i svensk rätt på så sätt att Sjöfartsverket utfärdade rutiner för lotsarna att rapportera enligt direktivet. Det är Sjöfartsverkets uppfattning att rapporteringen har fungerat bra.

Sjöfartsverket stödjer att denna rapporteringsskyldighet nu förtydligas och genomförs i lag men vill invända mot att rapporteringsskyldigheten görs personlig för den enskilde lotsen på ett sätt som är främmande i svensk lagstiftning.

Det är Sjöfartsverket som i egenskap av huvudman för lotsning är ansvarig myndighet för lotsning på svenskt territorium och arbetsgivare för svenska lotsar. Lagstiftningen bör av det skälet utformas så att det är Sjöfartsverket och inte den enskilde lotsen som ska åläggas skyldigheten att rapportera uppenbara avvikelser ombord. Om hamninnehavare, såsom föreslås i Styra Rätt, SOU 2008:53, skulle ges möjlighet att bedriva lotsning täcker nuvarande författningsförslag denna situation. För det fall att även andra aktörer ges möjlighet att etablera sig och tillhandahålla lotsning får lagstiftningen ändras så att rapporteringsskyldigheten även gäller dessa.

Författningstexten i fartygssäkerhetslagen (2003:364) bör vidare kompletteras med direktivets text angående vilka uppenbara avvikelser som rapporteringsskyldigheten gäller för att uppnå ett tydligare tillämpningsområde för rapporteringsskyldigheten.

Författningsförslag

16 a §

En hamninnehavare och Sjöfartsverket är skyldiga att till Transportstyrelsen lämna uppgifter om fartygets namn, uppgifter om resan och beskrivning av uppenbara avvikelser funna ombord som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön, enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG...

Datum
2010-02-24

Vår beteckning
010201-09-03413-5

Motsvarande ändring bör göras i förslaget till ändring av lotsningsförordningen (1982:569) så att det framgår att det är Sjöfartsverket som är den rapporteringsskyldiga myndigheten.

Frågan om sekretess vid rapportering

En viktig fråga för Sjöfartsverket är huruvida en rapport från en lots eller den rapporterande lotsens identitet kan sekretessbeläggas. Frågan är intressant ur ett principiellt perspektiv då man kan resonera utifrån att Sjöfartsverket fullgör en myndighetsuppgift då en av våra anställda rapporterar en uppenbar avvikelse till sin arbetsgivare och denna information vidarebefordras till Transportstyrelsen.

I anslutning till det resonemang som utredningen för beträffande Kustbevakningens sekretessmöjligheter på sid 92 i betänkandet, vill Sjöfartsverket att motsvarande överväganden ska göras för att sekretess ska vara möjligt även vid Sjöfartsverket i vissa fall.

4. Övervakningsdirektivet

Sjöfartsverket vill inledningsvis påpeka att författningsförslaget för 6 kap. 8 a § 7 p. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) med anledning av detta direktiv bör ändras med anledning av vad som anförts ovan om Sjöfartsverkets syn på rapporteringsskyldigheten.

Författningsförslag

6 kap. 8 a §

7. Fartyget enligt en rapport från *Sjöfartsverket* eller en *hamninnehavare* uppvisar uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.

4.10 Åtgärder vid farligt isläge (artikel 18 a)

Sjöfartsverket stödjer utredningens förslag om att Sjöfartsverket ska ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter vid farligt isläge.

4.13 SafeSeaNet (artikel 22)

Sjöfartsverket skapade det svenska systemet för SafeSeaNet 2005 och har tillhandahållit systemet sedan dess. Sjöfartsverket delar utredningens bedömning att det bör vara Sjöfartsverket som är Sveriges nationella kontaktpunkt för SafeSeaNet och därmed ansvara för systemet.

Datum
2010-02-24

Vår beteckning
010201-09-03413-5

Sjöfartsverket instämmer i utredningens bedömning att systemet står inför stora förändringar och att det kommer ha en stor betydelse för att underlätta för sjöfartens aktörer. Förändringarna kommer att medföra stora utvecklingskostnader. Sjöfartsverket vill i sammanhanget peka på betydelsen av att samtliga berörda myndigheter samarbetar så att systemet kan optimeras och effektiviseras för sjötrafiken.

I handläggningen av detta ärende, som har beslutats av tf generaldirektören Noomi Eriksson, har deltagit chefsjuristen Gunilla Malmlöf, tf chefen för Sjöfart och Samhälle Tage Edvardsson, chefen för Sjötrafikavdelningen Jonas Vedsmand, chefen för Farledsavdelningen Ove Eriksson, processägaren för lotsning Lennart Forsström och verksjuristen Anna Staaf, föredragande.


Noomi Eriksson


Anna Staaf

- Sändlista:
1. Näringsdepartementet (ett original, två kopior)
 2. registrator@enterprise.ministry.se
 3. Styrelsen/styrelseparmen
 4. Verksledningen
 5. www.sjofartsverket.se