



Sjösäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar trafikutskottet dels proposition 2002/03:109 Sjösäkerhet, dels följdmotioner och motioner rörande sjösäkerhet m.m. från allmänna motionstiden hösten 2002.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till en ny fartygssäkerhetslag, lagstiftning för genomförande av EG-direktiv och viss annan lagstiftning på sjöfartsområdet samt följdlagstiftning. I sammanhanget tillstyrks också förslagen avseende den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg.

Motionsförslag (m) med huvudsakligt syfte att den småskaliga fiskerinäringen inte skall drabbas av lagförslagen avstyrks; utskottet anser emellertid att det är angeläget att regeringen noga följer utvecklingen på området. Likaså avstyrks motionsförslag (kd) som går ut på att den s.k. 48-timmarsregeln i en ändring i EG:s arbetstidsdirektiv inte skall genomföras genom nationell lag. Utskottet hänvisar till de möjligheter till undantag från regeln som kan göras, bl.a. i kollektivavtal. Även på denna punkt utgår utskottet från att regeringen noga följer upp frågan.

Ett avsnitt i betänkandet tar upp miljö- och säkerhetsfrågor med anledning av en rad motionsförslag (fp, kd, c, v och s). Utskottet betonar vikten av att arbetet med dessa frågor drivs vidare på alla plan. Inte minst bör frågan om klassificering av Östersjön som särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) snarast leda till resultat, anser utskottet och utgår från att regeringen ombesörjer att så sker. Utskottet anser härutöver att sjöfartsinspektionens självständiga ställning ytterligare bör tydliggöras.

Ytterligare ett avsnitt behandlar M/S Estonias förlisning. Utskottet avstyrker motionsförslag (mp, s, m, kd, v) med hänvisning bl.a. till den förstudie som nyligen har färdigställts på uppdrag av Styrelsen för psykologiskt försvar och i vilken exempel ges på hur sjunkförloppet kan ha gått till.

Till betänkandet har fogats tre reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Betänkandets disposition.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	7
Utskottets överväganden.....	9
Sjösäkerhet m.m.....	9
1 En ny fartygssäkerhetslag.....	9
2 Genomförande av EG-direktiv m.m.....	12
2.1 Direktivet om klassificeringssällskap.....	12
2.2 Direktivet om hamnstatskontroll.....	13
2.3 Dubbelskrovsförordningen m.m.....	15
2.4 Bulkdirektivet.....	15
2.5 Arbetstidsdirektivet.....	16
3 Övriga lagförslag m.m.....	18
3.1 Undantag från vilotidslagen för personer som inte är anställda m.m.....	18
3.2 Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning.....	18
3.3 Konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg.....	19
3.4 Följdlagstiftning.....	19
4 Miljö- och säkerhetsfrågor m.m.....	20
5 Säkerhet och miljöpåverkan avseende fritidsbåtar.....	32
6 M/S Estonias förlisning.....	34
Reservationer.....	38
1. Sjösäkerhet m.m. (m, fp, kd).....	38
2. Miljö- och säkerhetsfrågor m.m. (m, fp, kd, c).....	40
3. M/S Estonias förlisning (kd, mp).....	42
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag.....	43
Propositionen.....	43
Följdmotioner.....	43
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.....	44
Bilaga 2	
Regeringens lagförslag.....	47
1 Förslag till fartygssäkerhetslag.....	47
2 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	74
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	83
4 Förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg.....	89

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	95
6 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	99
7 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	103
8 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	104
9 Förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring	105
10 Förslag till lag om ändring i föräldraledighetslagen (1995:584)	106
Bilaga 3	
Internationell konvention	107
Internationell konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg	107

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Sjösäkerhet m.m.

Riksdagen

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

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:109 och avslår motionerna 2002/03:T8 och 2002/03:T9.

Reservation 1 (m, fp, kd)

2. Miljö- och säkerhetsfrågor m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T336, 2002/03:T364, 2002/03:T464 yrkandena 5, 6 och 8, 2002/03:T466 yrkandena 23 och 24, 2002/03:MJ313 yrkandena 4 och 6, 2002/03:MJ315 yrkande 11, 2002/03:MJ491 yrkande 5 och 2002/03:N397 yrkande 7.

Reservation 2 (m, fp, kd, c)

3. Säkerhet och miljöpåverkan avseende fritidsbåtar

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T234 och 2002/03:T308.

4. M/S Estonias förlisning

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T494 och 2002/03:T517.

Reservation 3 (kd, mp)

Stockholm den 13 maj 2003

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Per Westerberg (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Jan-Evert Rådström (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Karin Thorborg (v) och Berndt Sköldestig (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet dels proposition 2002/03:109 Sjösäkerhet och två följdmotioner, dels tolv motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.

I samband med ärendet har utskottet erhållit information och synpunkter från Sjöfartsverket. Vidare har miljöminister Lena Sommestad den 10 april 2003 lämnat en lägesredovisning inför trafikutskottet samt miljö- och jordbruksutskottet avseende arbetet med en ansökan om klassificering av Östersjön som särskilt känsligt havsområde (PSSA).

Motioner med anknytning till frågan om sjösäkerhet har tidigare under riksmötet 2002/03 behandlats i yttrandet till miljö- och jordbruksutskottet om Östersjön som särskilt känsligt havsområde (2002/03:TU1y).

Propositionen är baserad på följande tre underlag:

- Fartygsutredningens betänkande Översyn av fartygssäkerhetslagen (SOU 2001:17)
- departementspromemorian Genomförande av EG-direktiv på sjöfartsområdet m.m. (Ds 2002:39)
- Kemikalieinspektionens och Sjöfartsverkets rapport om ett svenskt tillträde till den internationella konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, den s.k. AFS-konventionen (Miljödepartementets ärende M2002/1748/Kn).

Lagrådets yttrande har inhämtats och regeringen har i huvudsak beaktat dess synpunkter.

Betänkandets disposition

Detta betänkande är disponerat enligt följande.

I avsnitten 1–3 behandlas regeringens förslag avseende antagande av lagstiftning på sjösäkerhetsområdet m.m. och godkännande av den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg. Därmed följer utskottet i stora drag propositionens disposition. De motionsförslag som har väckts med anledning av propositionen behandlas under berört delavsnitt. I avsnitt 3 tar utskottet ställning till propositionen i dess helhet.

Avsnitten 4–6 rör sådana frågor som har aktualiserats genom motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till en ny lag som skall ersätta den nuvarande fartygssäkerhetslagen (1988:49). Förslaget till den nya lagen – som även den föreslås benämnas fartygssäkerhetslagen – innehåller i förhållande till den nuvarande huvudsakligen redaktionella ändringar. Dessa syftar till att göra lagen mer användarvänlig. I vissa avseenden medför dock den nya lagen ändringar även i sak.

Exempelvis föreslås när det gäller arbetsmiljön ombord på fartyg, som tidigare reglerades uteslutande i fartygssäkerhetslagen, att arbetsmiljölagen (1977:1160) skall gälla. I princip skall samma arbetsmiljör regler tillämpas vid arbete ombord på fartyg som på land, utom när sjöfartens speciella förhållanden gör att detta inte är möjligt eller lämpligt. Vissa arbetsmiljöbestämmelser som är speciella just för fartygsarbete föreslås alltså finnas i fartygssäkerhetslagstiftningen. Enligt förslaget skall Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket utöva tillsyn över arbetsmiljön till sjöss.

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

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

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

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

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

skall detta enligt förslaget inte innebära att sjömannen förlorar sin anställning. Han eller hon skall då i stället kunna omplaceras av arbetsgivaren.

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

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

Utskottets överväganden

Sjösäkerhet m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till en ny fartygssäkerhetslag, lagstiftning för genomförande av EG-direktiv, m.m. på sjöfartsområdet, viss annan lagstiftning på sjöfartsområdet samt följdlagstiftning. Vidare bör riksdagen godta IMO-konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg.

Motionsförslag (m) med huvudsakligt syfte att den småskaliga fiskerinäringen inte skall drabbas av lagförslagen avstyrks; utskottet anser emellertid att det är angeläget att regeringen noga följer utvecklingen på området. Likaså avstyrks motionsförslag (kd) som går ut på att den s.k. 48-timmarsregeln i en ändring i EG:s arbetstidsdirektiv inte skall genomföras genom nationell lag. Utskottet hänvisar till de möjligheter till undantag från regeln som kan göras, bl.a. i kollektivavtal. Även på denna punkt utgår utskottet från att regeringen noga följer upp frågan. *Jämför reservation 1 (m, fp, kd).*

1 En ny fartygssäkerhetslag

Regeringens förslag

I propositionen föreslås att en ny fartygssäkerhetslag ersätter den nuvarande. Denna har med åren blivit oöverskådlig, främst till följd av det stora antalet ändringar som har gjorts i lagen sedan den trädde i kraft den 1 juli 1988.

Den nya fartygssäkerhetslagen, som till stor del har samma sakliga innehåll som den gällande, har getts en mer ändamålsenlig struktur. De ändringar av sakligt slag som emellertid föreslås är bl.a. följande.

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

Vidare föreslås att titeln ”*maskinchef*” som tidigare använts i lagstiftningen ersätts i den nya fartygssäkerhetslagen med benämningen ”teknisk chef”. Beträffande *fartcertifikat*, dvs. ett bevis på att ett fartyg vid en besiktning har uppfyllt de för certifikatet gällande kraven på sjösäkerhet, föreslår regeringen att ett sådant skall krävas för användning av alla fartyg med en bruttodräktig-

het på minst 20, med undantag av fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100. Detta innebär att exempelvis fiskefartyg med en bruttodräktighet under 100 kommer att omfattas av kravet. Regeringen lägger också fram förslag om *fribord*, dvs. det vertikala avståndet mellan vattenytan i stilla vatten och fribordsdäcket. Det går ut på att den nuvarande bestämmelsen om krav på fastställelse av minsta tillåtna fribord även skall omfatta fiskefartyg, vars bruttodräktighet är minst 20. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om bl.a. fribord, fribordsmärken, lastning och fribordscertifikat. I samma utsträckning skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ha möjlighet att medge undantag i enskilda fall.

Arbetsmiljön ombord på fartyg skall huvudsakligen regleras i arbetsmiljölagen (1977:1160) i stället för som nu i fartygssäkerhetslagen. Bestämmelser om bl.a. bostads- och fritidsutrymmen samt om kost och vatten ombord, dvs. bestämmelser som endast gäller ombord på fartyg, skall dock finnas i den nya fartygssäkerhetslagen. Arbetsmiljölagens bestämmelser skall tillämpas på svenska fartyg även utanför det svenska sjöterritoriet. Redaren skall ha ett övergripande skyddsansvar på fartyg. Befälhavarens skyddsansvar skall omfatta systematiskt arbetsmiljöarbete och de arbetsanpassningsfrågor som avses i arbetsmiljölagen. Tillsynen över arbetsmiljön på fartyg skall regleras i fartygssäkerhetslagen och – liksom nu – utövas av Sjöfartsverket i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Vissa sakliga ändringar föreslås vidare för att genomföra vissa *EG-direktiv m.m.*; dessa behandlas i ett senare avsnitt i detta betänkande.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T8 av Kent Olsson (m) föreslås att riksdagen gör ett tillkännagivande om att *titeln "maskinchef"* behålls i den nya fartygssäkerhetslagen. Sjöfarten är i mycket hög utsträckning internationell, framhåller motionären. Begrepp och termer som används i svensk lagstiftning bör därför motsvara de som används i internationellt språkbruk. Så länge som ett byte av begrepp medför risk för missförstånd bör nuvarande benämning behållas, anser han.

Motionären förespråkar också att riksdagen uttalar att *fiskefartyg undantas från kravet på fartcertifikat* för alla fartyg med en bruttodräktighet över 20. Det hänvisas till att Fiskeriverket i sitt remissyttrande anfört att de flesta fiskefartyg ytterst sällan utnyttjar sin fulla kapacitet. Det finns en risk att förslaget om att även fiskefartyg skall omfattas av kravet på fartcertifikat leder till ökad byråkrati och krångel för många fiskare. Detta vore – enligt motionärens mening – olyckligt för hela fiskenäringen.

Härutöver föreslår motionären att riksdagen tillkännager för regeringen att *särskild hänsyn måste tas till de speciella förhållanden som gäller på fiskefartyg*. Det är främst reglerna om arbetsmiljön som motionären har i åtanke. Det nya systemet kan medföra risk för att småföretagandet inom fiskerinäringen missgynnas, anför det.

Utskottets ställningstagande

I propositionen föreslås ändringar av fartygssäkerhetslagen som i förhållande till den nuvarande lagen innebär dels ändringar av mer redaktionellt slag, dels ändringar i sak. Några av de sakliga ändringarna har ifrågasatts motionsvägen.

Ett av motionsförslagen är att *titeln "maskinchef"* inom sjöfarten inte byts ut. Såsom redovisas i propositionen är bakgrunden till lagändringen den överenskommelse som har träffats mellan Sveriges Redareförening och Sjöbefälsförbundet i detta avseende. Regeringen redovisar vidare att Sjöfartsverket, såsom enda remissinstans, har motsatt sig att titulaturen ändras av främst två skäl. Det ena är att titeln "teknisk chef" inte skulle motsvara utländskt språkbruk och de befattningsbeteckningar som finns i vissa internationella konventioner och EG-direktiv. Det andra är att "teknisk chef" kan leda till missförstånd om befälhavarens övergripande ansvar. Utskottet konstaterar att utvecklingen inom branschen har inneburit en ändrad titulatur. Det är, menar utskottet, rimligt att den benämning som vunnit insteg också kommer till uttryck i lagstiftningen. Utskottet instämmer därmed med regeringen om att de argument som har förts fram mot en ändring av titulaturen inte har sådan tyngd att de bör hindra en ändring. Samtidigt finns det skäl att ta fasta på vad Sjöfartsverket och motionären har uttalat om risken för missförstånd om vem som har det övergripande ansvaret ombord. Det är därför, som regeringen också föreslår, motiverat att minimera en eventuell sådan risk genom att i fartygssäkerhetslagen göra en uttrycklig hänvisning till sjölagen (1994:1009) i detta avseende.

Motionären tillbakavisar även förslaget om vidgade krav när det gäller *fartcertifikat*. Enligt gällande regler omfattas inte fiskefartyg under 100 av kravet på fartcertifikat. Med regeringens förslag sänks alltså gränsen till 20. Utskottet anser – i likhet med regeringen – att förslaget om utvidgade krav på fartcertifikat är välmotiverat. Tryggheten och säkerheten för dem som arbetar ombord på fiskefartyg bör vara samma som för dem som arbetar ombord på andra slags fartyg.

Ytterligare en invändning mot propositionen gäller framför allt regleringen av arbetsmiljön ombord på fartyg. Motionären befarar att ökade krav kan medföra risk för att småföretagandet inom fiskerinäringen missgynnas, anför det. Utskottet ansluter sig även på denna punkt till regeringens uppfattning, nämligen att i princip samma *arbetsmiljöregler* skall gälla vid arbete på land som vid arbete ombord på fartyg. Regeringens förslag går ut på att undanröja problemet med att bestämmelserna om arbetsmiljö för ombordanställda inte håller jämna steg i förhållande till de som gäller för andra anställda. Arbetsmiljölagen bör alltså tillämpas på fartygsarbete. När emellertid sjöfartens speciella förhållanden gör att detta inte är möjligt eller lämpligt bör arbetsmiljöbestämmelser finnas i fartygssäkerhetslagstiftningen. Beträffande förslagets effekter för fiskerinäringen erinrar utskottet om att arbetsmiljölagen i huvudsak gäller verksamheter där arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning. Samtidigt präglas fiskerinäringen – såsom påpekas i propositionen (s. 136) – av

en speciell struktur där fiskarna delar på vinsten genom ett andelssystem. Fiskare betraktar sig därför i regel som egna företagare. Det torde innebära att endast ett fåtal av dessa bestämmelser blir tillämpliga på fiskefartyg. En sådan bestämmelse som kan bli tillämplig – enligt vad som redovisas i propositionen – är vad som föreskrivs om att den som ensam – eller gemensamt med en familjemedlem – driver yrkesmässig verksamhet utan anställd är skyldig att följa lagen i fråga om teknisk anordning och ämne som kan förorsaka ohälsa eller olycksfall (3 kap. 5 § andra stycket).

Utskottet anser sammanfattningsvis att högt ställda krav på sjösäkerhet och på arbetsmiljön ombord bör gälla även fiskenäringen. Samtidigt medger utskottet att den utökade regleringen kan medföra en viss ökad belastning för denna bransch. Särskilt kan detta gälla det småskaliga fisket. Utskottet erinrar emellertid om de möjligheter som finns enligt lagförslaget att medge undantag för fiskefartyg (7 kap. 8 §). Sålunda föreslås att regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, får dels meddela särskilda föreskrifter, dels i enskilda fall medge undantag från vissa av lagens bestämmelser. De bestämmelser som här åsyftas är bl.a. de som gäller särskilda krav för användning av vissa fartyg och de som gäller arbetsmiljö. För att det emellertid skall säkerställas att inte några effekter av mer skadlig karaktär för det småskaliga fisket uppkommer anser utskottet att regeringen noggrant bör följa utvecklingen av förslagens effekter för den småskaliga fiskenäringen och – för det fall att omständigheterna föranleder detta – återkomma till riksdagen med en redovisning och eventuellt förslag till åtgärder. Utskottet utgår sålunda från att regeringen ombesörjer vad utskottet nu har förordat. Med det sagda tillstyrker utskottet regeringens förslag i nu nämnda avseenden och avstyrker motion 2002/03:T8 (m) i behandlade delar.

2 Genomförande av EG-direktiv m.m.

2.1 Direktivet om klassificeringssällskap

Regeringens förslag

Tidigare kunde EU:s medlemsstater själva erkänna organisationer för bemyndigande av dessa att utföra vissa uppgifter, t.ex. utfärda och förnya certifikat (direktivet 94/57/EG om klassificeringssällskap). Genom ett ändringsdirektiv (2001/105/EG) fråntas medlemsstaterna denna möjlighet – erkännandet skall i stället göras av kommissionen. Det har nämligen ansetts att en harmonisering och centralisering i fråga om erkännanden kommer att leda till en mer tillförlitlig bedömning av hur organisationerna efterlever direktivets krav. Medlemsstaterna kan dock överlämna en begäran om erkännande till kommissionen. Ändringsdirektivet utgör en del av det s.k. Erika I-paketet, uppkallat efter den år 1999 förlista oljefartyget Erika.

För genomförande av ändringsdirektivet föreslås att bestämmelser förs in i den nya fartygssäkerhetslagen. Sålunda bör regeringen, eller den myndighet

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

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om genomförande av direktivet om klassificeringssällskap.

2.2 Direktivet om hamnstatskontroll

Regeringens förslag

Gemenskapsbestämmelser om hamnstatskontroll, dvs. en obligatorisk inspektion av utländska fartyg, återfinns i direktivet härom (95/21/EG). Inom ramen för det s.k. Erika I-paketet har beslutats att en utökad sådan hamnstatskontroll skall kunna genomföras då detta sker enligt direktivet om hamnstatskontroll. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås nu bemyndigas att meddela särskilda bestämmelser härom.

Vidare föreslås att regeringen bemyndigas att meddela sådana föreskrifter om att fartyg under vissa förhållanden skall förbjudas att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv som antagits inom Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått. Vidare skall ett fartygs resa förbjudas om fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som krävs enligt gällande författningsbestämmelser. Vad gäller kostnader för kvarhållande får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med ett kvarhållande. Ett beslut om förbud mot ett fartygs resa skall gälla till dess att full betalning har skett för kvarhållandet eller tillfredsställande säkerhet för betalningen har ställts. Förslaget innehåller även straffbestämmelser vid överträdelse av förbuden.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T8 av Kent Olsson (m) begärs att riksdagen gör ett tillkännagivande om *ersättning för kostnaderna för kvarhållande av fartyg*.

Ett sådant tillkännagivande skall gå ut på att regeringen bör överväga möjligheten att ersätta hamnägarna för den skada som uppkommer när en inspektion påverkar hamnverksamheten på ett menligt sätt. Särskilt i mindre hamnar kan ett fartyg helt hindra trafiken till och från hamnen. Enligt motionärens uppfattning råder det också oklarhet om vilka kostnader som omfattas. Sammanfattningsvis anser motionären det oacceptabelt att statliga myndigheters beslut påverkar den fria företagsamheten genom att en hamnverksamhet försvåras eller hindras till följd av omständigheter som ligger utanför hamnägarens kontroll.

Utskottets ställningstagande

Vid en inspektion kan tillsynsmyndigheten behöva få ersättning för sina tillsynskostnader. Redan i dag gäller därför att alla kostnader som har samband med inspektionen av ett fartyg skall täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Förutsättningen är att inspektionerna bekräftar sådana brister som utgör skäl för att hålla kvar fartyget – eller att inspektionerna leder till att sådana brister upptäcks. En tillsynsmyndighet kan också ha kostnader för att hålla kvar ett fartyg, t.ex. i form av vakthållning. Vad som nu införs är en kompletterande regel som innebär att även kostnader i samband med kvarhållandet i hamn av ett fartyg skall täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Förutsättningen är att fartyget hålls kvar på grund av brister i fartyget eller avsaknad av giltiga certifikat.

Som framgår av propositionen anser regeringen att det inte torde finnas stöd i direktivet för att sådana skulder som, till följd av ett kvarhållande, uppstått gentemot andra – t.ex. en hamn – kan omfattas av kravet på betalning från fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten. Inte heller bedömer regeringen att det föreligger betalningsskyldighet för staten gentemot t.ex. en berörd hamn. Utskottet vill vidare erinra om att det allmännas ansvar vid myndighetsutövning regleras i skadeståndslagen (1972:207). Härav framgår (3 kap. 2 §) att staten eller en kommun skall ersätta personskada, sakskada eller ren förmögenhetsskada som vållas genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten eller kommunen svarar. Utskottet konstaterar att ett beslut om kvarhållande av fartyg är ett led i offentlig, obligatorisk kontrollverksamhet och utgör därmed myndighetsutövning. Det bör i sammanhanget betonas att skadestånd kan utgå inte bara vid en myndighets ooberättigade ingrepp utan även vid dess underlåtenhet att ingripa.

Enligt vad utskottet har inhämtat från sjöfartsinspektionen finns det möjlighet redan i dag att ett fartyg för vilket har beslutats om kvarhållande, kan flyttas från kajplatsen och t.ex. ligga för ankar – under erforderlig bevakning – utanför själva hamnområdet. En sådan åtgärd innebär att hamnägaren inte drabbas av uteblivna hamnavgifter; det är i sådana fall Sjöfartsverket som åsamkas kostnader för flyttning, bevakning och eventuella andra kostnader. Enligt sjöfartsinspektionens bedömning torde det därmed inte behöva uppkomma någon ekonomisk skada. Utskottet utgår också från att inspektionsmyndigheten tillämpar regelverket i enlighet med detta förfarande i syfte att hamnägaren inte skall drabbas.

Utskottet anser emellertid att det finns skäl att frågan bevakas. Särskilt kan detta gälla i perspektivet av ett genomförande av den internationella överenskommelsen om sjöfartsskydd. Utskottet förutsätter därför att regeringen följer utvecklingen i detta avseende och återkommer till riksdagen med redovisning och – om så bedöms vara påkallat – erforderligt förslag. Med det sagda tillstyrker utskottet regeringens förslag i denna del och avstyrker följaktligen motion 2002/03:T8 (m) i motsvarande avseende.

2.3 Dubbelskrovsförordningen m.m.

Regeringens förslag

Förordningen (EG) 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg (dubbelskrovsförordningen m.m.) utgör en del av Erika I-paketet. I förordningen anges vid vilken ålder och tidpunkt oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 (den internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg). Åldersgränserna i förordningen överensstämmer med dem som gäller enligt MARPOL och dess ändringar.

Regeringen påminner om att en förordning – till skillnad från direktiv – är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Det innebär att den skall tillämpas som den är och den får således inte transformeras till nationell författningstext. Detta utesluter dock inte att nationella rättstillämpande myndigheter – med stöd av förordningen – kan behöva fatta administrativa beslut i det enskilda fallet för att säkerställa att förordningens bestämmelser efterlevs. Sålunda föreslås att om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn med stöd av förordningen om dubbelskrov skall Sjöfartsverket även få förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget. Vidare skall en överträdelse av ett beslut om anlöpsförbud som meddelats med stöd av förordningen om dubbelskrov medföra böter eller fängelse i högst ett år. De kompletterande bestämmelserna införs i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar bestämmelser som innebär ett ökat skydd mot olyckor med oljetanker och har ingen erinran mot regeringens förslag om att till dubbelskrovsförordningen kompletterande bestämmelser införs på så sätt som har föreslagits. I ett senare avsnitt i betänkandet – om miljö- och säkerhetsfrågor m.m. – återkommer utskottet till frågan om olyckor med oljetankfartyg och frågan om skyddet av Östersjön.

2.4 Bulkdirektivet

Regeringens förslag

Direktivet 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (bulkdirektivet) går ut på att förbättra säkerheten för sådana fartyg.

Direktivet genomförs genom en ny lag. Denna skall tillämpas på alla bulkfartyg som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fast bulklast, utom då lastningen eller lossningen sker enbart med bulkfartygets egen utrustning. Lagen skall vidare tillämpas på alla terminaler som anlöps av bulkfartyg som lastar eller lossar fast bulklast, såvida anlöpen inte sker endast i undantagsfall.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om genomförande av bulkdirektivet.

2.5 Arbetstidsdirektivet

Regeringens förslag

Direktivet 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (arbetstidsdirektivet) innehåller föreskrifter om bl.a. arbetstiden för arbetstagare. Enligt direktivet skall varje arbetstagare inom gemenskapen ha rätt till en viloperiod varje vecka samt en årlig betald semester. Det skall tillämpas inom alla arbetsområden med undantag för bl.a. luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske liksom annat arbete till sjöss.

Genom ändringsdirektiv 2000/34/EG blir ett antal artiklar i arbetstidsdirektivet tillämpliga på bl.a. arbetstagare ombord på sjögående fiskefartyg. Ändringdirektivet genomförs genom ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och innebär att bestämmelserna om minsta tillåtna vilotid för sjömän i 4 § även skall gälla anställda ombord på fiskefartyg. Vidare införs en bestämmelse om att den sammanlagda arbetstiden skall uppgå till högst 48 timmar per vecka under en beräkningsperiod på tolv månader. Denna bestämmelse skall gälla såväl sjömän som arbetstagare ombord på fiskefartyg.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T9 av Johnny Gylling m.fl. (kd) föreslås att riksdagen avslår propositionens förslag om genomförande av rådets direktiv 2000/34/EG genom ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Vidare bör riksdagen göra ett tillkännagivande om hanteringen av den s.k. 48-timmarsregeln för fiskare och sjömän.

Motionärerna ifrågasätter att bestämmelsen om högst 48 timmars veckoarbetsdag skall gälla både för sjömän och fiskare, eftersom samma lagstiftning då skulle omfatta yrkesgrupper med skiftande villkor. Motionärerna hänvisar till att Lagrådet konstaterat att det direktiv som ligger till grund för den föreslagna bestämmelsen endast gäller fiskare och därför ifrågasätter om det finns skäl att utvidga tillämpligheten till sjömän. Rent allmänt anser motionärerna att förslaget om införande av 48-timmarsregeln bör dras tillbaka. I stället bör regeringen överväga om det alls är nödvändigt att lagstifta om 48-timmarsregeln, eftersom – som hävdas i motionen – såväl ILO-konventionen 180 som rådets direktiv 1999/63/EG redan kan anses innehålla nödvändiga föreskrifter på området. Motionärerna hänvisar även på denna punkt till Lagrådet, som har påpekat att det av paragrafen i vilotidslagen inte framgår hur beräkningen skall göras om anställningen varar kortare tid än tolv månader. Skulle regeringen ändå finna att lagstiftning behövs, bör den återkomma till riksdagen med ett nytt förslag, i vilket yrkesfiskares och sjömäns arbetsvillkor inte blandas ihop.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att motionsyrkandena avser flera frågeställningar med anknytning till regeringens förslag.

Den första frågeställningen går ut på att hela förslaget om *genomförande av direktivet i svensk rätt bör avslås*. Enligt motionärernas uppfattning behövs inte någon svensk lagstiftning eftersom motsvarande regler redan täcks genom bl.a. ett EG-direktiv.

Utskottet erinrar inledningsvis om ett direktivs rättsliga status. Enligt artikel 249 i EG-fördraget skall ett direktiv med avseende på det resultat som skall uppnås vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat. Däremot överläts åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. Ett direktiv ger således ett visst handlingsutrymme och om medlemsstaten redan har de regler som krävs enligt direktivet behöver ingen lagstiftningsåtgärd eller motsvarande vidtas. Det nu aktuella ändringsdirektivet till arbetstidsdirektivet förutsätter att vissa ändringar görs i lagen. Däremot är det – återigen enligt direktivet – möjligt att göra vissa undantag från direktivets bestämmelser och att dessa i så fall genomförs genom t.ex. kollektivavtal. Regeringens förslag är således helt i enlighet med direktivet på denna punkt.

Den andra frågeställningen innebär kritik mot att reglerna om ombordställda – arbetstagare på fiskefartyg respektive på andra slags fartyg (sjömän) – *samlas i en och samma lagstiftning*, nämligen lagen om vilotid för sjömän.

I detta avseende anser utskottet – i likhet med regeringen – att den befintliga lagen om vilotid för sjömän redan i dag i princip innehåller samma krav som ändringsdirektivet kräver för arbetstagare på fiskefartyg. Det är då lagstiftningsmässigt rationellt att välja att göra dessa regler tillämpliga på arbetstagare på fiskefartyg. Att de svenska reglerna då i vissa delar blir likadana för dessa två yrkesgrupper är en följd av att även de EG-rättsliga reglerna är desamma.

Den tredje frågeställningen avser införandet av bestämmelsen om att den sammanlagda *arbetstiden skall uppgå till högst 48 timmar per vecka* under en beräkningsperiod på tolv månader. Denna bestämmelse skall gälla såväl sjömän som arbetstagare ombord på fiskefartyg. Ett skäl som anförs emot införandet av bestämmelsen är att det finns svårigheter att tolka vad som egentligen avses med 48-timmarsregeln; av förslaget framgår inte hur beräkningen skall göras om anställningen är kortare än tolv månader. Ett annat skäl är att ändringsdirektivet bara gäller anställda ombord på fiskefartyg och inte sjömän. Motionärerna synes anse det onödigt att – utan stöd av EG-direktiv – utvidga bestämmelsen till sjömän.

Utskottet vill inledningsvis påpeka att bestämmelsen är överförd från direktivet i princip i oförändrad form. Samtidigt konstaterar utskottet – i likhet med motionärerna – att det saknas anvisning eller vägledning i direktivet eller ingressen till detta hur bestämmelsen skall tolkas. Utskottet anser emellertid att flera skäl talar för att en sådan bestämmelse införs. För det första kan 48

timmar anses vara en lämpligt avvägd maximigräns för arbetsuttaget. För det andra är det angeläget att lagstiftningen för arbetstagar till sjöss – oavsett på vilket slags fartyg som de tjänstgör – inte är alltför splittrad. Utöver detta vill utskottet framhålla att bestämmelsen inte strider mot det direktiv (1999/63/EG) som reglerar sjömännens arbetstid. I sammanhanget erinrar utskottet om att regeringen har tagit fasta på vad Lagrådet anfört om beräkningen av 12-månadersbestämmelsen och därför infört ett förtydligande i sina motivuttalanden (prop. s. 191). Innebörden är att om anställningen varar under kortare tid än tolv månader torde den genomsnittliga veckoarbetstiden i stället få beräknas under längsta möjliga period. Slutligen vill utskottet också erinra om möjligheten att i bl.a. kollektivavtal göra undantag från regeln. Utskottet räknar med att denna möjlighet kommer att utnyttjas i den mån berörda parterna bedömer detta som nödvändigt eller lämpligt.

Vad utskottet här har förordat innebär inte att det saknas skäl att noggrant följa upp effekterna av införandet av den s.k. 48-timmarsbestämmelsen. Vad som talar för detta är också de blandade – ibland motstridande – synpunkter som framkom vid remissbehandlingen. Det kan i sammanhanget också erinras om att den nya bestämmelsen inte är avsedd att utgöra någon ny riktlinje för arbetstiden; vad som anges i t.ex. 7 § gäller således alltjämt (prop. s. 140 och 191). Utskottet utgår således från att regeringen noga följer bestämmelsens effekter för såväl rederinäringen och sjömän som fiskerinäringen och anställda fiskare. Utskottet emotser en redovisning senast två år efter ikraftträdandet av bestämmelsen. Med det sagda tillstyrker utskottet regeringens förslag i denna del; motion 2002/03:T9 (kd) avstyrks.

3 Övriga lagförslag m.m.

Regeringens förslag

3.1 Undantag från vilotidslagen för personer som inte är anställda m.m.

I propositionen föreslås att sådana vaktindelade personer som, utan att vara anställda, tjänstgör i någon funktion på ett fartyg skall få undantas från vilotidsbestämmelserna i samma utsträckning som vaktgående sjömän. Ändringen föreslås bli införd i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen).

3.2 Rättighet för sjöman att frånträda sin befattning

Vidare föreslås att en sjöman skall ha rättighet att i vissa fall frånträda sin befattning utan att därmed förlora sin anställning. Sådan rättighet skall gälla om det finns risk för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada. Det skall också gälla om fartyget är destinerat till en hamn där en sådan smittsam sjukdom som anges i 1.1 eller 1.2 i bilagan till smittskyddslagen (1988:1472) har vunnit utbredning. Arbetsgivaren skall i en sådan situation ha rätt att omplacera sjömannen till ett annat av rederiets

fartyg. Likaså skall en sådan rättighet gälla om vissa särskilt angivna fel eller brister ombord på fartyget är av sådant slag att sjömannen kan antas bli utsatt för allvarlig fara under resan. Ändringen föreslås bli införd i sjömanslagen (1971:282).

3.3 Konventionen för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg

En internationell konvention för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg (AFS-konventionen) har utarbetats inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Konventionen går bl.a. ut på att det skall vara förbjudet att måla fartygsskrov med färger som innehåller tennorganiska föreningar och att det fr.o.m. den 1 januari 2008 inte längre får förekomma tennorganiska föreningar som aktivt ämne på fartygsskrov. Konventionen innefattar även en procedur för att gå vidare med andra påväxthindrande system för fartyg. Sverige har undertecknat konventionen. Regeringen föreslår att riksdagen dels godkänner AFS-konventionen, dels antar de ändringar i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som krävs. Ändringarna innebär bl.a. att det skall finnas möjlighet att utföra stickprovskontroller på utländska fartyg. Vidare införs ett bemyndigande avseende föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn, vilket också det krävs för att åtagandena enligt AFS-konventionen skall kunna fullgöras.

3.4 Följdlagstiftning

Följdändringar i andra lagar blir nödvändiga genom att fartygssäkerhetslagen ersätts med en ny lag. Detta gäller lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, sjömanslagen (1973:282), sekretesslagen (1980:100), mönstringslagen (1983:929), lagen (1962:381) om allmän försäkring och föräldraledighetslagen (1995:584).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inte heller i nu behandlade avseenden någon erinran mot regeringens lagstiftningsförslag m.m. Därmed föreslår utskottet att riksdagen dels godkänner IMO:s konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, dels antar regeringens förslag till lagstiftning i fråga om fartygssäkerhetslag, lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160), lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, lag om lastning och lossning av bulkfartyg, lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, lag om ändring i sjömanslagen (1973:282), lag om ändring i sekretesslagen (1980:100), lag om ändring i mönstringslagen (1983:929), lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring, och lag om ändring i föräldraledighetslagen (1995:584).

4 Miljö- och säkerhetsfrågor m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ställer sig positivt till motionsförslagen som syftar till förbättrad miljö och säkerhet inom sjöfarten. Det är angeläget att arbetet drivs vidare på flera plan. Särskilt vill utskottet betona arbetet med en klassificering av Östersjön som särskilt känsligt havsområde, PSSA. Mot bakgrund av vad utskottet har redovisat och framhållit om pågående utredningsarbete m.m. saknas skäl till ytterligare åtgärd från riksdagens sida. Samtliga motionsförslag avstyrks; syftena blir emellertid helt eller delvis tillgodosedda. *Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c).*

Internationella organisationer med uppgifter inom miljö- och säkerhetsområdena

Arbetet med miljö- och säkerhetsfrågor inom sjöfarten drivs inom en rad internationella organ. Några av dem tar sikte på skyddet av särskilda havsområden. Sverige deltar i samtliga.

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (*IMO*) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom *IMO* bedrivs också arbete med ökade kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om sjöfartsskydd ingår i *IMO*:s uppgifter.

Arbetet inom *EU* är på motsvarande sätt brett inriktat när det gäller sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor. Aktuellt är frågor om t.ex. säkrare oljetransporter till sjöss, sjötrafikövervakning och inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå.

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete som drivs av länderna runt Nordsjön till skydd för Nordsjöns marina miljö. Sverige innehar sedan år 2002 ordförandeskapet och har åtagit sig att vara värd för ett ministermöte om sjöfartens miljöpåverkan. Under sin ordförandeperiod har Sverige prioriterat två områden. Det ena är sjöfarten, där Sverige vill ha gemensamma riktlinjer för hur frågor som luftföreningar, oljeutsläpp och nedskräpning skall hantearas. Sverige vill också att ett åklagarsamarbete för att förebygga miljöbrott i Nordsjöområdet skall utvecklas, liknande det som finns för Östersjön. Det andra området är kemikalier, där Sverige driver att särskilt farliga ämnen – de som är långlivade, bioackumulerande och giftiga – inte skall få användas i nya varor.

OSPAR-konventionen från år 1992 för skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten, har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning år 1967. Den har numera ratificerats av alla 16 parter i de ursprungliga konventionerna, Oslo- och Pariskonventionerna.

Helsingforskommissionen (*Helcom*) är det verkställande organet för Helsingforskonventionen om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Arbetet är för närvarande inriktat på genomförandet av de åtaganden som fastställdes i den s.k. Köpenhamnsdeklarationen vid det extra ministermötet hösten 2001. Ett åtagande var att till våren 2003 gemensamt ha utrett förutsättningarna för att hos IMO ansöka om att hela eller delar av Östersjön skall klassificeras som särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). Nästa ministermöte i Helcom äger rum i juni 2003. Annat arbete inom Helcom gäller beslut om att förbättra ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort m.m. i Östersjöområdet. Inom ramen för konventionen har den s.k. Östersjöstrategin utarbetats; denna går ut på att skydda miljön i Östersjön från skadlig påverkan av fartyg. Östersjöstrategin omfattar alla typer av avfall som kan uppkomma ombord på fartyg, såväl på handelsfartyg som på fiskesfartyg och fritidsbåtar. Strategin innebär bl.a. att det i hela Östersjöområdet skall finnas tillräckligt med mottagningsanläggningar för avfall från fartyg samt ett enhetligt avgiftssystem och enhetliga regler i övrigt.

Tidigare behandling i riksdagen

Sjöfartsinspektionens tillsyn

Våren 2001 behandlade trafikutskottet Riksdagens revisorers förslag angående sjöfartsinspektionens tillsyn samt fyra motioner som väckts med anledning av förslaget (förs. 2000/01:RR8, bet. 2000/01:TU8, rskr. 2000/01:157–158). Utskottet sade sig dela den av revisorerna och i motionerna framförda uppfattningen att regeringen bör vidta åtgärder för att stärka sjöfartsinspektionens ställning i lagstiftningen. Vidare instämde utskottet i bedömningen att fartygssäkerhetslagstiftningen borde förbättras men fann att syftet med förslag härom tillgodoses genom den då pågående översynen. Utskottet anförde vidare att Sjöfartsverkets analysverksamhet borde utvecklas. Utskottet förutsatte att Sjöfartsverket avsätter tillräckliga resurser för att sjöfartsinspektionens ambitioner på området skall kunna förverkligas. Vad gäller förslaget om en skärpt tillsyn av de s.k. klassificeringssällskapen bör enligt utskottets mening resultatet av pågående arbete inom EU avvaktas. Som anförts i en av motionerna behöver informationen om säkerheten ombord på passagerarfärjor förbättras, framhöll utskottet. Sjöfartsverket förutsattes arbeta aktivt med informationsfrågor inom IMO och i andra internationella sammanhang. Vad utskottet anförde med anledning av revisorernas förslag och motionerna borde riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Riksdagen anslöt sig härpå till utskottet.

Svenskt agerande i internationella sammanhang

Hösten 2001 behandlades motioner om miljö- och sjösäkerhetsfrågor (bet. 2001/02:TU1) med krav på svenskt agerande i internationella sammanhang för att främja sjösäkerheten och värna om havsmiljön. I sammanhanget fäste

utskottet också uppmärksamheten på en proposition om åtgärder mot förorening från fartyg, som hade beretts av miljö- och jordbruksutskottet. Riksdagen avslog – på utskottets begäran – yrkandena med hänvisning till uttalanden av regeringen om att dessa frågor har hög prioritet och till aktuellt internationellt arbete.

Sjöfartens konkurrensförutsättningar

Hösten 2002 konstaterade utskottet med anledning av motioner (bet. 2002/03:TU1) att en bred politisk samsyn har utvecklats när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart. Det innebär att näringen skall ges likvärdiga konkurrensvillkor och att det långsiktiga målet är att särskilda statsstöd skall avvecklas. Med hänvisning till att regeringen inom EU förutsattes verka för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet utan statliga subventioner avstyrktes berörda motionsförslag. Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning.

Klassificering av Östersjön som PSSA

Hösten 2002 yttrade sig trafikutskottet till miljö- och jordbruksutskottet med anledning av motioner om klassificering av Östersjön som särskilt känsligt havsområde (PSSA) (2002/03:TU1y). Trafikutskottet klargjorde att grundläggande för den svenska transportpolitiken är att skapa en effektiv och hållbar transportutveckling. Det innebär att transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador, och där en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.

Det var därför, enligt trafikutskottet, nödvändigt att ett aktivt säkerhets- och miljöarbete utformas så att sjöfartens fördelar som ett resurssnålt och effektivt transportmedel till fullo kan tas till vara. Genom årens lopp har det mot denna bakgrund vuxit fram ett omfattande regelverk, både globalt och i Europa, för att främja en säker och miljöanpassad sjöfart. Bristande efterlevnad och andra faktorer har efter hand tvingat fram utvidgade och allt strängare regler, framhöll utskottet. Vidare framhålls att det i olika internationella forum pågår ett omfattande arbete för att förbättra sjöfartens säkerhet och miljöanpassning.

Trafikutskottet ansåg att det kunde vara en fördel med en parallell kartläggning och analys, dvs. avseende såväl en gemensam som en nationell ansökan. Detta innebär en full beredskap att handla enligt två linjer, och utskottet såg ingen motsättning härvidlag. Skulle sålunda ett beslut om gemensam ansökan inte bli resultatet vid ministermötet inom Helcom våren 2003 bör Sverige – utan ytterligare dröjsmål – lämna in en ensidig ansökan. Det är angeläget att analysen även innehåller en avvägning mellan de för- och nackdelar som kan vara förbundna med en sådan ensidig ansökan.

Härefter övergick trafikutskottet till att diskutera vissa frågor och åtgärder som förutsätts bli uppmärksammade i det fortsatta beredningsarbetet. De gällde åtgärder avseende fartyg, sjöfartens infrastruktur, sjötrafikledning och

försäkring med skydd för tredje part. I detta sammanhang underströk utskottet vikten av att åtgärder som förespråkas i ansökan till IMO bör övervägas inom ramen för det aviserade regeringsuppdraget till Sjöfartsverket. Det är angeläget att prövningen görs så uttömmande som möjligt och att en vägning av motstående intressen görs och redovisas, allt i syfte att det slutliga valet skall bli det mest ändamålsenliga och långsiktigt hållbara.

Miljö- och jordbruksutskottet föreslog i sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2002/03:MJU6, rskr. 2002/03:97) med anledning av motionerna ett tillkännagivande av innebörd att regeringen så snart som möjligt hos IMO ansöker om att svenskt vatten i Östersjön skall få status som särskilt känsligt havsområde. Vidare bör regeringen ytterligare påskynda arbetet inom Helcom för att även övriga länder i Östersjöregionen skall kunna få sina vatten klassade som särskilt känsliga havsområden. Arbetet med att analysera behovet av och utarbeta förslag till de skyddsåtgärder som klassningen medger bör prioriteras.

Sjöfartsverkets rapport om klassificering av Östersjön som PSSA

Regeringen uppdrog den 19 december 2002 åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen, Naturvårdsverket och Statens räddningsverk utreda och redovisa vilka förutsättningar som finns för att klassa Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde i enlighet med FN:s sjöfartsorganisations (IMO) regelverk. Enligt beslutet skall redovisningen belysa effekterna av såväl en klassning av Östersjön i sin helhet som en klassning av enbart den svenska delen av Östersjön.

Sjöfartsverket avlämnade den 31 mars 2003 sin rapport med underlag för ansökan om klassning av Östersjön som särskilt känsligt område (PSSA). Inledningsvis redovisas de tre villkor som gäller för att ett havsområde skall kunna klassas som särskilt känsligt, nämligen att

- havsområdet bevisligen är av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig betydelse
- internationell sjöfart kan skada havsområdet
- åtföljande skyddsåtgärder kan vidtas inom ramen för IMO.

Vidare redogörs för de tre skyddsåtgärder som kan vidtas inom ramen för ett särskilt känsligt havsområde, nämligen

- skärpta utsläppsregler
- ruttplanering och rapporteringsplikt
- lotsplikt.

Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. En ansökan om att klassa ett havsområde måste alltid åtföljas av förslag på gällande eller nya åtgärder.

Det hänvisas i rapporten till att det i IMO-reglerna för PSSA finns en uppmaning att de länder som har gemensamma intressen också skall samarbeta. Detta är även den uppfattning som har förts fram av Europeiska kommissionen.

Sjöfartsverket framhåller vidare att åtgärden att klassa Östersjöområdet eller Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som särskilt känsligt havsområde inte innebär någon ökad lagstiftande eller verkställande jurisdiktion vad gäller den internationella sjöfarten i dessa områden. En klassning medför heller inte några krav på ändring i svensk lag. Oavsett PSSA-frågan bör dock ansvarsbestämmelserna avseende ruttsystem och rapporteringsplikt ses över. Det är Sjöfartsverkets och övriga myndigheters bedömning att hela eller delar av Östersjöområdet skulle kunna uppfylla villkoren för att klassas som särskilt känsligt även om området på inget sätt, varken till storlek eller tillgångar, liknar de fem havsområden som i dag är klassade som särskilt känsliga. Sjöfartsverket påpekar att en klassning av Östersjöområdet som särskilt känsligt förutsätter enighet bland Östersjöstaterna för att man skall nå framgång vid IMO:s behandling. Enligt verkets bedömning torde en enskild ansökan om att klassa svenskt inre vatten, territorialhav och/eller ekonomiska zon som särskilt känsligt havsområde stöta på problem då det kommer att vara mycket svårt för Sverige att hävda att den svenska delen av Östersjön ur ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig synvinkel behöver mer skydd än övriga Östersjöområdet. Dessutom konstaterar Sjöfartsverket att merparten av den internationella sjöfarten på svenskt sjöterritorium och/eller ekonomisk zon är genomfartstrafik. Så kallad oskadlig genomfart garanteras av havsrätten och påverkas inte av en PSSA-klassificering. En fråga som har direkt betydelse för skyddet av den marina miljön är möjligheten att föra fartyg till skyddad plats för att minska risken för spridning av utsläpp. Eventuella lagstiftningskonsekvenser i samband med denna fråga bör uppmärksammas, betonar Sjöfartsverket.

Miljöministerns redovisning avseende klassificering av Östersjön som PSSA

Miljöminister Lena Sommestad, åtföljd av medarbetare samt företrädare för Utrikesdepartementet, Näringsdepartementet, Sjöfartsverket och Naturvårdsverket, lämnade den 10 april 2003 en lägesredovisning inför trafikutskottet samt miljö- och jordbruksutskottet avseende arbetet med ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA. Hon upplyste inledningsvis om att det inom Regeringskansliet är Näringsdepartementet som är ytterst ansvarigt för arbetet att göra en ansökan till IMO. Miljödepartementets ansvar hänförs till arbetet i Helcom.

Utgångspunkten för regeringens agerande är riksdagens beslut grundat på betänkande 2002/03:MU6, framhöll miljöministern. Ambitionen är också att ansökan skall göras så snart som möjligt. Samtidigt är det viktigt med en bra ansökan, särskilt om det är fråga om en nationell sådan. I sammanhanget konstaterades att sista datumet för en nationell ansökan inför IMO:s behandling i juli 2003 var den 11 april 2003, dvs. påföljande dag. Emellertid hade det inte, menade miljöministern, varit praktiskt möjligt att behandla Sjöfartsverkets underlag med sikte på en så snabb behandling hos IMO. Hon nämnde samtidigt att nästa tillfälle kommer att vara i mars 2004. Samtidigt meddelade

miljöministern att Helcom – på svensk uppmaning – hos IMO kommer att aviserat sina intentioner om att inlämna en ansökan om PSSA-klassificering av Östersjön.

I samband med mötet framkom att fem EU-stater (Frankrike, Spanien, Portugal, Storbritannien och Irland) i april 2003 gemensamt har ansökt hos IMO om att få ett sammanhängande havsområde klassat som PSSA.

Statsministerns svar vid riksdagens frågestund

Vid riksdagens frågestund den 10 april 2003 besvarade statsminister Göran Persson frågan om verkställande av riksdagens beslut om en nationell ansökan om Östersjön som PSSA: Han tillbakavisade påståendet att regeringen skulle ha förhalat beslutet. Regeringen har valt metoden att ansökan skall göras tillsammans med övriga stater runt Östersjön för att få maximalt genomslag och snabb behandling. Visserligen, fortsatte han, kan Sverige gå vid sidan om Helsingforskommitténs process, men Sverige skulle inte komma fram snabbare för det. Samtidigt sade sig statsministern hysa stor oro för Östersjön.

Regeringskansliets översyn av farledsavgifter

Inom Regeringskansliet genomförs en översyn av systemet med farledsavgifter. En ambition är att avgiftssystemets miljöstyrande effekt skall förbättras. En redovisning planeras under våren 2003.

Uppgifter i budgetpropositionen om säkerhets- och miljöarbetet inom sjöfarten

I budgetpropositionen för år 2003 lämnar regeringen vissa uppgifter om transportpolitiska mål och verksamhetsmål på sjöfartsområdet samt en redovisning av uppnådda resultat.

Enligt riksdagens transportpolitiska beslut med avseende på *sjösäkerheten* skall antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten samt för fiske- och fritidsbåtar halveras under perioden 1998–2007. Vidare skall inga allvarliga olyckor inträffa inom kategorin färje- och passagerarsjöfart. För såväl Sjöfartsverket som Kustbevakningen har myndighetsspecifika verksamhetsmål satts upp. Regeringen gör bedömningen att målet för respektive verksamhet har uppnåtts. Samtidigt anförs att arbetet med att ta fram en gemensam målformulering för sjösäkerhetsarbetet bör fortsätta. För att ytterligare effektivisera verksamheten omtalas att Kustbevakningen har getts i uppdrag att – i samråd med Sjöfartsverket – utveckla ett system för riskanalysbaserad sjösäkerhetstillsyn.

I fråga om *miljöarbetet* inom sjöfarten redovisar regeringen bl.a. följande. Det av Sjöfartsverket år 1998 införda systemet med miljödifferenterade farledsavgifter för minskad svavelhalt i fartygsbränsle och minskade kväveoxidutsläpp har enligt en utvärdering visat att det är ett effektivt verktyg mot

luftföroreningar från fartyg. Åtgärderna har hittills uppskattningsvis resulterat i en reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 27 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdena. Regeringen påpekar att även många hamnar har infört differentierade avgifter med avseende på miljöpåverkan. Vidare betonas i propositionen att Sverige deltar aktivt – bl.a. genom Sjöfartsverket – i IMO:s arbete för att främja utvecklingen av en säker och miljöanpassad sjöfart. Detta arbete har givit positiva resultat. Ett exempel är de nya reglerna för dubbelskrov för oljetankfartyg; detta innebär en minskad risk för oljeutsläpp. Ett annat exempel är AFS-konventionen, som utskottet har behandlat i tidigare avsnitt i detta betänkande. För närvarande pågår arbete med att bl.a. ta fram krav för hantering av barlastvatten och minska utsläppen av luftföroreningar från fartyg.

Uppgifter i sjösäkerhetspropositionen om sjöfartsinspektionen

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

Riksdagens revisorers utfrågning om tillsynsfrågor inom transportområdet

Inom ramen för den granskning som genomförs av Riksdagens revisorer av tillsynsfrågor inom transportområdet hölls en intern utfrågning den 7 maj 2003. Syftet var att utröna hur förutsättningarna för tillsynen ser ut inom respektive transportområde samt hur regeringen och inspektionerna arbetar med att utveckla tillsynen. Härvid framkom bl.a. att Näringsdepartementets intentioner i första hand är att stärka inspektionernas självständiga ställning. Det närmast förestående steget i denna process kommer att avse luftfartsinspektionen; förslag härom kommer att föreläggas riksdagen hösten 2003 i budgetpropositionen.

Först sedan en sådan separationsprocess har fått genomslag för samtliga fyra inspektioner kan det finnas skäl för regeringen att överväga behovet av en fördjupad samverkan mellan inspektionerna, anfördes det. Såvitt gäller sjöfartsinspektionen hänvisades till att Riksdagens revisorer vid sin gransk-

ning funnit att denna har en något mindre tydlig ställning än luftfartsinspektionen och järnvägsinspektionen. Även på detta område är avsikten att organisationen skall tydliggöras, även med avseende på den mer långsiktiga inriktningen. Detta förutsätts emellertid genomföras enbart inom ramen för instruktionen för Sjöfartsverket.

Företrädare för inspektionerna hävdade att inspektionerna har större kontaktyta gentemot sina respektive internationella organisationer än de har gentemot varandra. Särskilt kunde detta sägas vara utmärkande för sjöfartsområdet till följd av dess särskilda karaktär, bl.a. med krav på regelverk av internationell räckvidd. Från sjöfartsinspektionen omtalades att det har bildats en informell samarbetsgrupp i sjösäkerhetsfrågor bestående av motsvarande organ i EU:s mer nordligt belägna medlemsstater, den s.k. Göteborgsgruppen.

Motionsförslag

Åtta motioner innehåller förslag som i olika avseenden tar upp miljö- och säkerhetsfrågor samt frågor om sjöfartens förutsättningar.

I motion 2002/03:MJ315 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) förespråkas ett *miljölotssystem* för fartyg som trafikerar Östersjön. Innanhavet Östersjön med dess unika ekosystem räknas som ett av de mest förorenade havsområdena i världen, anför motionärerna. Vid sidan av utfiskningen, övergödningen och spridningen av miljögifter utgör risken för stora oljeutsläpp det största hotet mot miljön och den biologiska mångfalden i Östersjön. Samtidigt ökar hotet ständigt till följd av den kraftigt ökande trafiken och den bristande säkerheten hos en stor del av fartygen på Östersjön. Ett system med *miljölotsar* för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön krävs därför.

I motion 2002/03:N397 av Martin Andreasson m.fl. (fp) begärs ett uttalande av riksdagen om *miljölotsar* på fartyg och *sanktioner mot rederier* som överträder miljöbestämmelserna i svenska vatten. Arbetet för en renare och friskare Östersjö måste fortsätta med kraft, anför motionärerna och förespråkar miljölotsar på alla lastfartyg som trafikerar Östersjön. För att minska utsläppen av olja och miljögifter är införandet av sanktioner vid överträdelser av bestämmelser en viktig åtgärd.

I motion 2002/03:T464 av Johnny Gylling m.fl. (kd) begärs att riksdagen uttalar sig till förmån för *miljöåtgärder* inom sjöfarten. Vidare bör riksdagen förorda *investeringsbidrag för katalysatorer* till fartyg. Sverige bör också vara *pådrivande i internationella organ* för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten. Beträffande miljöåtgärder anser motionärerna att sjöfarten är energieffektiv och har störst lastkapacitet av alla godstransportslag och den är därmed en stor tillgång i ett miljömedvetet samhälle. De miljödifferenterade farledsavgifterna bör ses över i syfte att ytterligare stimulera till miljöinvesteringar. En åtgärd som gynnar miljön i hög grad är att installera katalysatorer på fartyg. Det tidigare systemet med investeringsbidrag för att installera katalysatorer bör prövas igen, anser motionärerna. Beträffande säkerhetsarbetet påpekas att regeringen tidigare har kritiserats, både av Riksdagens revisorer

och av trafikutskottet, för en i många fall bristfällig återkoppling av hur uppsatta mål har nåtts. En djupare redovisning i budgetpropositionen av uppsatta sjösäkerhetsmål efterlyses därför. När det gäller internationellt samarbetet, för förbättrad sjösäkerhet kritiserar regeringen för att införa särregler som försvarar för svenska handelsflottan. Ett sådant exempel är tillämpningen av halonförbudet i brandsläckningssystemen. Härutöver hävdas att sjöfartsinspektionen måste kunna agera självständigt gentemot det affärsdrivande Sjöfartsverket. Avslutningsvis framhålls att EU måste arbeta för ökad sjösäkerhet och större miljömedvetenhet och hårt bekämpa de attityder som förekommer hos nationer, där man åsidosätter de säkerhets- och miljönormer som satts av internationella sjösäkerhetsorgan.

I motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) efterlyses ett uttalande av riksdagen om behovet av strängare regler för säkrare fartyg, bl.a. *dubbelskrov* på fartyg med miljöfarligt gods. Motionärerna föreslår också att riksdagen tillkännager att Sverige måste vara pådrivande för att *gemensamma regler för sjöfarten införs på EU-nivå*. De omfattande transporterna av miljöfarligt gods i Östersjön utgör ett ständigt hot mot dess miljö, betonas det i motionen. Mycket tyder exempelvis på att Ryssland kommer att öka exporten av olja som transporteras ut genom Finska viken. Därför är det viktigt att länderna runt Östersjön gemensamt inriktar sin politik på att starkt begränsa vilka fartyg som får trafikera vårt gemensamma hav. Genom en klassificering av Östersjön som PSSA skulle miljöorganisationer i Östersjöländerna ges både insyn och möjlighet att påverka. Vidare anser motionärerna att svensk sjöfart, i synnerhet färjor och flygbåtar, utsatts för stora påfrestningar genom förändringar i omvärlden. Införande av gemensamma regler på sjöfartens område skulle omöjliggöra att vissa länder genom statliga subventioner till sin sjöfart slår ut sjöfarten i de länder som inte ägnar sig åt sådan dumpning. Det är en självklarhet att svensk sjöfart skall ha samma villkor, detta för att kunna hävda sig i konkurrensen, menar de.

I motion 2002/03:MJ491 av Åsa Torstensson och Jan Andersson (båda c) anförs att reglerna för *fartygsleder* genom känsliga havsmiljöområden bör skärpas. Motionärerna påminner om att det – trots att havet är stort – finns havsområden som är mer känsliga än andra områden och som ändå används som farled. Därför krävs en översyn av aktuella farleder så att beslut om begränsningar eller förbud mot trafik inom vissa farleder och havsområden som är känsliga kan genomföras, anför de.

I motion 2002/03:MJ313 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) begärs införande av ett *förbud mot att föra tankfartyg med enkla skrov i Östersjön*. Vidare bör Sjöfartsverket ges i uppdrag att se över förutsättningarna för att införa ett *nationellt krav på katalysatorer på fartyg* samt hur Sverige kan verka för ett internationellt krav inom IMO. Sverige måste ställa krav på de fartyg som tillåts segla i Östersjön. De nya tankfartyg som seglar i Östersjön måste vara försedda med dubbla skrov. Dock kommer äldre fartyg i decennier framöver att kunna segla med en enda plåt mellan oljan i tanken och omgivande vatten. Åtgärder för att minska utsläppen från sjöfarten är av stor betydelse. Genom

användandet av katalysatorer kan 90 % av fartygens utsläpp av kväveoxider renas. Dessvärre finns i dag inte krav på att svenska fartyg eller fartyg som trafikerar svenska vatten skall vara försedda med katalysatorer.

I motion 2002/03:T364 av Håkan Juholt m.fl. (s) förordas obligatorisk transponder på oljefartyg. Trafiken med oljetankrar i Östersjön fördubblas, påpekar motionärerna och anger som främsta orsak att Ryssland har ökat – och planerar att ytterligare öka – sin export av olja. Mot den bakgrunden anser de att den kraftiga ökningen av oljetransporter i Östersjön motiverar krav på att fartygen är utrustade med transpondrar, så att identifieringen är enklare och så att räddningsarbete kan underlättas om en olycka inträffar. Det har visat sig svårt att åstadkomma internationella avtal om obligatoriska transpondrar. I väntan på ett sådant avtal bör den svenska regeringen träffa bilaterala avtal med alla Östersjöländer om att alla fartyg som transporterar olja skall utrustas med transpondrar.

I motion 2002/03:T336 av Hillevi Larsson (s) efterlyses ett kontrollsystem för fartyg som rensar sina oljetankar i Östersjön. I dag är det nästan riskfritt för fartyg i Östersjön att rensa sina oljetankar direkt i havet, hävdar motionären. När resultatet – i form av oljeutsläpp – når kusterna kring Östersjön är fartyget borta sedan länge. Konsekvenserna av dessa illegala utsläpp till havs – i form av föröddade stränder, utplånat djurliv och förstört fiske – är uppenbara. De rederier som har satt denna typ av lagbrott i system utövar dessutom illojal konkurrens mot de hederliga rederier som väljer att på egen bekostnad rensa sina tankar i land. Motionären anser därför att en internationell myndighet bör inrättas med uppgift att kontrollera dels att reningsanläggningarna i länderna runt Östersjön fungerar, dels att de används ändamålsenligt av de rederier som fått intyg på att deras fartyg genomgått rensning. De länder som av ekonomiska skäl har svårigheter att inrätta fungerande reningsanläggningar bör få stöd till detta som en form av miljöinvestering från övriga länder runt Östersjön. Om man inte lyckas få ett sådant avtal till stånd mellan Östersjöländerna finns EU som ett utmärkt redskap för detta, framhåller motionären.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar inledningsvis om vad som i budgetpropositionen för år 2003 (prop. 2002/03:1 utg.omr. 22) har redovisats beträffande utvecklingen i fråga om såväl säkerhetsarbetet som miljöarbetet inom sjöfarten. Såvitt gäller vissa av de enskilda motionsförslagen som syftar till förbättrad säkerhet och miljöhänsyn till sjöss vill utskottet lämna följande kommentarer.

Kravet om *transpondrar för oljefartyg* kommer – såvitt utskottet har erfarenhet – att tillgodoses i anslutning till genomförandet av det regelverk om sjöfartsskydd (dvs. skydd mot brottsliga handlingar) som antogs vid IMO:s diplomatkonferens i december 2002. Det handlar om dels en ändring i den internationella sjösäkerhetskonventionen (SOLAS), dels antagande av en ny kod om sjöfartsskydd (ISPS-koden). Regelsystemet avses träda i kraft den 1 juli 2004. Innebörden är bl.a. att alla fartyg i internationell trafik senast den 31 december 2004 skall vara utrustade med AIS-transpondrar (Automatic Identification

System); härigenom kan varje fartyg lokaliseras och identifieras både från land och från andra fartyg. Vidare måste rederier, hamnar och fartyg sätta upp skyddsplaner mot terroristhot. Konventionen träder i kraft den 1 juli 2004. Konventionen berör även sjösäkerhet, bl.a. genom att den innehåller krav på att fartyg också skall utrustas med skyddslarm som går över radionätet, märkas med det s.k. IMO-numret samt medföra ett särskilt dokument med information om fartyget, ägarförhållanden m.m. Europeiska kommissionen har uttalat att reglerna om sjöfartsskydd bör införas i EG-lagstiftningen med sikte på ett beslut i rådet senast i december år 2003.

När det gäller återinförande av systemet med *investeringsbidrag till katalysatorer* vill utskottet peka på att det år 1998 införda systemet med miljödifferenterade farledsavgifter har samma syfte. Som har redovisats i det föregående har systemet också visat sig ge goda resultat. En översyn av systemet pågår i syfte att åstadkomma ytterligare förbättringar. Vidare erinrar utskottet om att flertalet hamnar tillämpar hamnavgifter som är miljödifferenterade med avseende på olika skadliga ämnen från fartyg. Utskottet konstaterar att parterna – bl.a. rederierna samt hamn- och stuveriföretagen – fortlöpande vidtar åtgärder i miljöförbättrande syfte och räknar med att detta utvecklingsarbete kommer att vidmakthållas och öka. Sålunda har många fartyg numera katalysatorer. Det finns i sammanhanget också skäl att peka på det arbete för förbättrad miljöhänsyn inom sjöfarten som bedrivs inom sjöfartsnäringen, bl.a. genom instiftande av miljöpris. Utskottet anser att detta är både ett framkomligt och ett föredömligt arbetssätt. Det kan emellertid, menar utskottet, finnas skäl för regeringen att närmare undersöka förutsättningarna för att främja ytterligare initiativ av parterna.

Såvitt avser förslaget om *miljölotsar* erinras om att denna fråga diskuterades inom Helcom inför antagandet av den s.k. Köpenhamnsdeklarationen hösten 2001. Det kom emellertid inte att föras vidare, eftersom det inte bedömdes medföra en sådan effektivitetshöjning att det motsvarade de relativt sett höga kostnaderna. Utskottet vill emellertid peka på att lotsplikt utgör en av de tre åtgärdstyper som kan vara aktuella som PSSA-åtgärd enligt den rapport som Sjöfartsverket lämnat och för vilken utskottet har redogjort i det föregående.

När det gäller förslaget om *skärpta regler för fartygsleder* hänvisar utskottet till den politiska överenskommelse som träffades 2001 i Helcom i fråga om djupvattenområden. Vidare bör påpekas att den förutsedda ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA bl.a. rör denna fråga.

Beträffande kravet på *sanktioner mot rederier som överträder miljöbestämmelserna* vill utskottet peka på att kommissionen helt nyligen, den 5 mars 2003, lagt fram ett förslag till ett direktiv (KOM (2003) 92 slutlig) om föreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, vid föreningsbrott. Direktivförslaget kommer, enligt vad utskottet inhämtat, att behandlas senare i vår och då tas upp som en fråga under den s.k. tredje pelaren i EU:s samarbete, dvs. polissamarbete och straffrättsligt samarbete.

Utskottet kan också peka på den granskning som genomförs av Riksdagens revisorer av *tillsynsfrågor* inom transportområdet, bl.a. avseende sjöfartsinspektionens tillsyn. Vid den interna utfrågningen, som refererats i det föregående, framkom bl.a. att Näringsdepartementets intentioner i första hand är att stärka inspektionernas självständiga ställning. Såvitt gäller sjöfartsinspektionen påpekades återigen – med hänvisning till vad Riksdagens revisorer funnit – att denna har en något mindre tydlig ställning. Utskottet anser att det är angeläget att frågan om ett tydliggörande av sjöfartsinspektionens uppgifter snarast får en lösning. Samtidigt kan det, enligt utskottets uppfattning, finnas ett egenvärde i att regelverket avseende alla fyra inspektionernas respektive ställning och roll ges en mer enhetlig form. I varje fall anser utskottet att inget har framkommit som motiverar hittillsvarande – historiska – skillnader i regelutformningen. Frågan om huruvida det är tillfyllest enbart genom en ändring av instruktionen för Sjöfartsverket kan därför behöva övervägas ytterligare.

I detta sammanhang vill utskottet särskilt ta upp frågan om processen med en ansökan om *Östersjön som särskilt känsligt havsområde (PSSA)*. Som utskottet framhöll hösten 2002, när frågan behandlades inom ramen för yttrandet till miljö- och jordbruksutskottet, är det angeläget att en ansökan om PSSA-klassificering snarast kommer till stånd. Vidare ansåg utskottet att det kan vara en fördel med en parallell kartläggning och analys. Det skulle innebära en full beredskap att handla enligt två linjer. Utskottet kan nu – efter miljöministerns redogörelse – konstatera att möjligheten att i år inlämna en nationell ansökan inte längre står till buds. Utskottet har förståelse för behovet av att en ansökan är väl grundad och förankrad. Samtidigt är det med anledning av Östersjöns känsliga vattenmiljö angeläget att det av riksdagen efterlysta reformarbetet genomförs skyndsamt. Det är därför beklagligt att den av riksdagen tidigare förutsedda tidsplanen inte har kunnat hållas. Utskottet vill således starkt betona att saken brådskar och utgår från att regeringen nu driver frågan i samtliga berörda organ – parallellt med inriktning på en nationell ansökan – så aktivt att ett resultat kan redovisas för riksdagen snarast. I denna del hänvisar utskottet till trafikutskottets yttrande och riksdagens tidigare beslut.

Sammanfattningsvis är utskottet positivt till motionsförslagen som syftar till förbättrad miljö och säkerhet inom sjöfarten. Det är angeläget att detta utvecklingsarbete drivs vidare på flera plan. Särskilt vill utskottet betona arbetet med en klassificering av Östersjön som PSSA. Utskottet vill också framhålla betydelsen av att harmoniserade bestämmelser om isklassning och samarbete om isbrytning behandlas inom ramen för det fortsatta arbetet för en säker och miljömässigt hållbar utveckling av sjöfarten. Mot bakgrund av vad utskottet nu har redovisat och framhållit finns det inte skäl till någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida med anledning av här behandlade motionsförslag; de avstyrks alltså. Enligt utskottets mening torde syftena med här behandlade motionsförslag helt eller delvis bli tillgodosedda.

5 Säkerhet och miljöpåverkan avseende fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att regeringen bör arbeta aktivt, såväl på EU-nivå som på nationell nivå, så långt detta är möjligt för att bullernivåerna på och invid våra vatten skall begränsas till en miljömässigt rimlig nivå. Främjande av en säker och miljömässigt hållbar utveckling av fritidsbåtstrafiken bör ägnas tillbörlig uppmärksamhet. Regeringen bör återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av vidtagna och planerade insatser på området. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Tidigare behandling i riksdagen

Hösten 2001 avstyrkte utskottet (bet. 2001/02:TU1) en motion om åtgärder mot buller till sjöss med hänvisning till då pågående arbete inom EU med ändringar i det s.k. fritidsbåtsdirektivet. Utskottet påpekade att direktivet och ändringar i detta är bindande för svenskt vidkommande.

I samma betänkande behandlade utskottet motioner med krav på förarbevis m.m. för förare av motorbåtar med större motorer liksom en lägsta åldersgräns för förande av motordrivna båtar. Utskottet åberopade härvid sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98:TU1 med en redogörelse för de kompetenskrav i form av skepparexamen som finns för förare av större fritidsbåtar. En redovisning gavs samtidigt för den verksamhet som Sjöfartsverket driver i samarbete med fritidsbåtsorganisationerna i syfte att stimulera fritidsbåtförare att frivilligt lära sig navigation och sjövägsregler. Bevis om förvärvade kunskaper och färdigheter utfärdas i form av ett förarintyg. Utskottet gjorde ingen annan bedömning vid den senare behandlingen och avstyrkte berörda motionsförslag, vilket därefter godkändes av riksdagen.

EG-rättsligt förslag

Den svenska regeringen anmälde år 1996 till Europeiska kommissionen att den hade för avsikt att införa nationella krav avseende buller och avgasutsläpp för nya fritidsbåtar. Lagförslaget genomfördes emellertid inte i avvaktan på gemensamma krav inom EU. År 2000 lade kommissionen fram ett förslag till ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar. Syftet är att harmonisera bestämmelserna för avgasutsläpp och buller från motorer som är avsedda att installeras på fritidsbåtar. I direktivförslaget föreslås regler för buller när det gäller båt eller båt drivande motor; dessa motsvarar kraven i det tidigare svenska lagförslaget. Eftersom direktivet ej tidigare omfattade vattenskotrar har det kompletterats med vissa säkerhetskrav för dessa. Direktivet har nyli-

en antagits efter att ha varit föremål för förlikning mellan rådet och Europaparlamentet.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T308 av andre vice talman Kerstin Heinemann (fp) begärs att regeringen lägger fram förslag om införande av bullerregler till sjöss; dessa bör motsvara dem som gäller för land.

Buller av olika slag är ett stort problem i dag, anförs det i motionen. Människor får sin hörsel förstörd men även djur drabbas på olika sätt. Motionären pekar på ett område som inte uppmärksammats så mycket, nämligen det buller som finns på och invid våra vatten. Alltfler båtar är utrustade med t.ex. V8-motorer helt utan ljuddämpare, och den bullernivå de åstadkommer är helt oacceptabel i våra kanske känsligaste miljöer. I motionen framhålls att motsvarande bullernivå inte accepteras på vägarna.

I motion 2002/03:T234 av Mona Jönsson (mp) krävs att båtkörkort med en lägsta åldersgräns och hastighetsbegränsningar till sjöss inomskärs införs.

I dag kan vem som helst köpa en snabb motorbåt och rusa fram i 30–40 knop, sägs det i motionen. Den enda begränsning som finns gäller båtens storlek; däremot finns det inte någon regel om hastighetsbegränsning. Samtidigt har antalet båtolyckor med dödlig utgång ökat, fortsätter motionären. De som lever utmed kusten och har sin utkomst där, men också sommarboende och turister, tvingas stå ut med buller och svallvågor, mycket höga hastigheter och ibland hänsynslösa kappkörningar bland ungdomar. Även djurlivet och miljön drabbas; ejderungar körs över och häckande fåglar med bon sköljs bort från skären, sälkutar skräms, grunda bottnar rivs upp och fiskreproduktionen i de grunda havsvikarna skadas och störs.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till vad som framförs i motionerna om behovet av åtgärder mot buller till sjöss. På många sträckor utmed den svenska kusten men även i insjöarna är det problem med störande ljud från båtlivet. Utskottet konstaterar att åtgärder mot buller kan genomföras på i princip två sätt.

Den ena typen av åtgärd är att hindra eller minska bullret genom *trafikrestriktioner*. När det gäller trafiken till sjöss kan vissa åtgärder vidtas på grundval av sjötrafikförordningen (1986:300). Enligt denna får länsstyrelsen – efter samråd med Sjöfartsverket – meddela föreskrifter om t.ex. fartbegränsning eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båtävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter i Sveriges sjöterritorium. Vidare får länsstyrelsen – efter samråd med Sjöfartsverket – meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg, om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än dem som anges i förordningens inledning. Om en sådan föreskrift har betydelse från miljösynpunkt eller för trafiken med fritidsbåtar och om den är av principiell natur,

skall samråd ske även med Naturvårdsverket. Innan en föreskrift meddelas skall, om det behövs, vederbörande kommun, farvattnets trafikanter och övriga intressenter ges tillfälle att yttra sig. Härutöver finns en möjlighet till att förklara ett område som ett s.k. tyst område.

Den andra typen av åtgärd är att utfärda regler som gäller själva *källan* till bullret, dvs. i det här fallet själva fritidsbåten och dess motor. I sammanhanget finns skäl att framhålla det harmoniseringsarbete som pågår inom EU och som gäller bl.a. typgodkännanden av båtmotorer. Utskottet menar emellertid att denna metod inte alltid ger tillräckligt resultat; i varje fall är det fråga om ett arbete på lång sikt. Samtidigt finns det risk för att resultatet i form av standarder etc. blir överspelat av den tekniska utvecklingen när föreskrifterna väl träder i kraft.

Utskottet vill mot angiven bakgrund framhålla vikten av de problem som belysts i de nu behandlade motionerna. Regeringen bör således arbeta aktivt, såväl på EU-nivå som på nationell nivå, för att så långt detta är möjligt bullernivåerna i våra vatten begränsas till en miljömässigt rimlig nivå. Det är vidare av betydelse att frågor om att främja en säker och miljömässigt hållbar utveckling av fritidsbåttrafiken ägnas tillbörlig uppmärksamhet så att även de problem som redovisats i motion 2002/03:T234 (mp) motverkas. Utskottet utgår från att regeringen återkommer till riksdagen med en samlad redovisning av vidtagna och planerade insatser på området. Med det sagda anser utskottet att syftet med här behandlade motioner till väsentlig del blir tillgodosedda; de avstyrks följaktligen.

6 M/S Estonias förlisning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag (mp, s, m, kd, v) med krav på bl.a. att internationell expertis skall anlitas för granskning av haveriutredningen om M/S Estonias förlisning. Utskottet hänvisar bl.a. till den förstudie som nyligen har färdigställts på uppdrag av Styrelsen för psykologiskt försvar och i vilken exempel ges på hur sjunkförloppet kan ha gått till. *Jämför reservation 3 (kd, mp).*

Tidigare behandling i riksdagen

Frågan om M/S Estonias förlisning behandlades i riksdagen senaste gången hösten 2001 (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125). Utskottet avstyrkte motionsyrkanden med krav på en ny utredning av M/S Estonias förlisning. Det hänvisades till att regeringen i april 2001 hade avslagit framställningar med samma krav. Därvid hade regeringen konstaterat att det inte

framkommit några omständigheter som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrivs i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens (JAIC) slutrapport om förlisningen. Vid samma tillfälle hade regeringen också givit Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan informationsbank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om förlisningen. Med tanke på de många frågor som fortfarande ställs, inte minst med avseende på vattenfyllningen och sjunkförloppet, förutsatte utskottet att SPF skulle bedriva sitt arbete skyndsamt. För den händelse SPF skulle finna att något ytterligare område bör belysas, för vilket man saknar material, sade sig utskottet utgå från att SPF skulle återkomma till regeringen. Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning.

Uppdraget till Styrelsen för psykologiskt försvar

Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) har, som framgått nyss, erhållit två informationsuppdrag med anledning av M/S Estonias förlisning.

Det ena uppdraget innebär att SPF skall vara *statens kontaktorgan* för anhöriga till offer och för överlevande vid haveriet.

Det andra uppdraget, att utveckla en *informationsbank*, går ut på att SPF skall samla in och sammanställa uppgifter med anknytning till haveriet och göra detta tillgängligt på Internet för att kunna erbjuda allmänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning. Hösten 2001 påbörjades inventeringen, och arbetet med registreringen av varje enskild handling pågår. Detta arbete är en förutsättning för att materialet skall kunna digitaliseras och göras tillgängligt på Internet. Vidare granskas möjligheterna att publicera material från t.ex. tidningar och TV i informationsbanken. En rad förberedande åtgärder återstår dock, däribland en utredning om de juridiska aspekterna på vad som kan och inte kan publiceras på Internet. Informationsbanken beräknas öppnas före tioårsdagen av katastrofen.

Informationsbanken kommer även att innehålla material som, med utgångspunkt i det händelsescenario som beskrivs i JAIC:s slutrapport, visar ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. En förstudie av M/S Estonias sjunkförlopp är nu färdigställd och överlämnades till SPF den 28 mars 2003. Den kommer att ingå i den tilltänkta informationsbanken.

Av förstudien framgår bl.a. följande. Utifrån JAIC:s beskrivning och vittnesmålens uppgifter har två tänkbara exempel på fyllnadsförlopp studerats närmare. I första exemplet har antagits att vattnet har kunnat tränga in i fartyget enbart genom fartygets rampöppning, dörrar och ventilationskanaler. I andra exemplet har antagits att vattnet tagit sin väg in i fartyget genom att fönsterrutor på däck 4–6 krossats av vattnets tryck och vågornas kraft samt genom fartygets rampöppning, dörrar och ventilationskanaler. Den avgörande skillnaden mellan JAIC:s rapport och den nu framlagda förstudien anges vara att det har påvisats en naturlig väg för vattnet att nå däck 1 och 0 (maskinområdet m.m.) via bordvarts liggande ventilationskanaler när slagsidan övers-

tiger ca 40 grader. Detta bedöms av förstudiens författare ge en rimlig förklaring till att Estonia kunde sjunka såsom redovisats i JAIC:s rapport. Förbehåll görs för att vissa detaljstudier inte har genomförts men också för t.ex. att det använda ritningsunderlaget inte återspeglar fartygets då aktuella status. Vidare lämnas i förstudien rekommendationer på faktorer för ytterligare studier för att få erforderlig precision i bedömningsunderlaget. Därutöver förespråkas att sjunkförloppet visualiseras i en animerad videosekvens.

Uppdraget till Vinnova

Mot bakgrund av M/S Estonias förlisning och den internationella haverikommissionens slutrapport beslutade regeringen den 19 april 2001 att ge Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att besluta om bidrag med sammanlagt högst 25 miljoner kronor för åren 2001–2003 till forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. Ytterligare 20 miljoner kronor har avsatts för åren 2003–2005. Satsningarna syftar till att initiera och finansiera forskning inom områden med hög relevans och därigenom förse såväl svensk sjöfartsnäring som myndigheter och andra intressenter med kunskaper och kompetens som är nödvändiga för utvecklingen mot en säkrare sjöfart. Programmet har haft två utlysningar. Den första, som stängde år 2001, avsåg forskning och utveckling inom fem delområden. Den andra utlysningen, som stängde den 22 mars 2002, avsåg en fördjupning inom delområdena ”säkra hela fartyget som sin egen livbåt” och ”system för evakuering och rescuebåtar”.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T517 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v) begärs att riksdagen gör ett tillkännagivande om att låta internationella oberoende sakkunniga granska relevansen i expertisens kritik av Estoniautredningen.

Motionärerna åberopar kritik från internationell och nationell expertis mot att den gemensamma haverikommissionen (JAIC) inte har lyckats förklara fartygets sjunkförlopp, däribland Chalmers tekniska högskola i Göteborg och Kungl. Tekniska högskolan i Stockholm. Samtliga experter anser, hävdas det, att en ny eller kompletterande utredning måste göras för att skapa klarhet i Estonias förlisning. För den framtida sjösäkerheten är det helt avgörande att orsakerna till förlisningen såväl som händelseförloppet blir klarlagt. Vet man inte varför och hur katastrofen kunde ske kan man heller inte dra rätt slutsatser eller vidta korrekta åtgärder för att en liknande katastrof inte skall kunna ske igen. En politisk oförmåga att skapa ökad klarhet hotar att urgröpa medborgarnas förtroende både för ansvariga myndigheter och i förlängningen för den parlamentariska demokratin. Ledamöterna i Sveriges riksdag har ett stort ansvar för att vända denna utveckling. Det finns en stor vinst i att låta en internationell expertgrupp studera relevansen i kritiken av utredningen som framförts av svensk och internationell expertis. Gruppen bör lägga fram för-

slag om vad som kan göras för att skapa ökad klarhet i de fall där kritiken befinns vara befogad.

I motion 2002/03:T494 av Lars Ångström m.fl. (mp) begärs att internationell oberoende expertis ges i uppdrag att med utgångspunkt i det händelsescenario som beskrivs i JAIC:s slutrapport åskådliggöra med ett exempel hur Estonia kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede.

Motionären hänvisar till att regeringen i sitt beslut från april 2001 uttalat att SPF:s informationsbank om Estonias förlisning bör innehålla ett material som med utgångspunkt i det händelsescenario som beskrivs i JAIC:s slutrapport åskådliggör ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. Motionärerna säger sig nu bara kunna konstatera att SPF inte klarat av denna uppgift på ett och ett halvt år. Detta begränsade men för den framtida sjösäkerheten viktiga uppdrag bör därför läggas ut på internationell oberoende expertis med sakkunskap och erfarenhet av just dessa frågor, anför det.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar med anledning av motion 2002/03:T494 (mp) att en förstudie med exempel på hur M/S Estonia kan ha vattenfyllts nu har färdigställts och överlämnats till SPF. Vidare noterar utskottet att man i den nu presenterade studien pekar på de ytterligare områden som kan belysas, för vilket man saknar material. Utskottet erinrar samtidigt om det arbete som nu pågår med stöd från Vinnova och som – i likhet med avsikten med aktuellt motionsförslag – syftar till förebyggande sjösäkerhet. I övrigt finner utskottet att det ställningstagande som riksdagen gjorde senaste gången som motsvarande motionsförslag behandlades, nämligen hösten 2001, fortfarande äger giltighet. Någon anledning för ett uttalande av riksdagen av den innebörd som begärts finns inte, och utskottet avstyrker därmed motionerna 2002/03:T494 (mp) och 2002/03:T517 (mp, s, m, kd, v).

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Sjösäkerhet m.m. (punkt 1)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Per Westerberg (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

dels

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

dels

tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:109 och delvis motionerna 2002/03:T8 och 2002/03:T9.

Ställningstagande

Utskottet instämmer i vad som sägs i *motion 2002/03:T8 (m)* som går ut på att värna småföretagsamheten med avseende på dels det småskaliga fisket, dels verksamheten i särskilt de mindre hamnarna.

Inledningsvis anser utskottet att ambitionen att förenkla regelsystemet genom att låta arbetsmiljölagen reglera arbetsmiljön ombord på fartyg i grunden

är god. Utskottet vill emellertid betona att detta inte får leda till att fiskerinäringen belastas med svårtillämpliga bestämmelser som inte i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till de särskilda förhållanden som råder på fiskebåtar. Det finns enligt utskottets mening en risk att regeringens förslag till beslut i frågan leder till att det småskaliga fisket ytterligare försvåras, något som vore mycket olyckligt. Lagstiftningen måste utformas på ett sätt som inte missgynnar småföretagandet inom fiskerinäringen. Särskild hänsyn måste sålunda tas till de speciella förhållanden som gäller på fiskefartyg.

Vad härefter gäller direktivet om hamnstatskontroll föreslår regeringen att alla kostnader som har samband med inspektionen skall täckas av fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten om inspektionen bekräftar brister eller leder till att sådana brister uppdagas som utgör skäl för att hålla kvar fartyget. Utskottet vill emellertid erinra om att flera remissinstanser har pekat på oklarheterna om vilka kostnader som omfattas. Ett beslut av sjöfartsinspektionen om att kvarhålla ett fartyg i hamn för inspektion av dess sjövärdighet får effekter för hamnägarna, eftersom hamnverksamheten påverkas. Särskilt tydligt är detta för mindre hamnar, där ett fartyg helt kan hindra trafiken till och från hamnen och således menligt inverka på verksamheten. Således kan hamnverksamheten försvåras eller t.o.m. helt avstanna till följd av omständigheter som ligger utanför hamnägarens kontroll. Detta leder till en sådan slags ekonomisk skada för hamnägaren som torde ha karaktären av s.k. ren förmögenhetsskada. Enligt gällande regler är det mindre troligt att en sådan skada skulle ersättas, emedan det inte allmänt anses förkastligt att försämra den ekonomiska situationen för andra i utomkontraktuella förhållanden. Enligt skadeståndslagen kan det allmänna bli ersättningsskyldigt för person- eller sakskada, men bara om en anställd gör fel eller är försumlig i sin myndighetsutövning. Ersättning vid ren förmögenhetsskada är emellertid mindre självklar. Enligt utskottets mening är det inte acceptabelt att statliga myndigheters beslut avseende ett enskilt företag, t.ex. ett rederi, kan tillåtas medföra skadlig påverkan på den fria företagsamheten. Det bör därför ankomma på regeringen att överväga ett system som möjliggör att staten ersätter hamnägarna för den skada som uppkommer då utförandet av en inspektion påverkar hamnverksamheten. Regeringen bör således återkomma till riksdagen med ett förslag av denna innebörd.

Härutöver vill utskottet ansluta sig till vad som sägs i *motion 2002/03:T9 (kd)*. I likhet med flertalet remissinstanser är utskottet kritiskt till att regeringen i detta sammanhang föreslår ett genomförande av direktivet 2000/34/EG om ändring i det s.k. arbetstidsdirektivet. Direktivet avser fiskare anställda på sjögående fiskefartyg. Trots detta har regeringen valt att föreslå att bestämmelsen om högst 48 timmars veckotid skall gälla för både sjömän och fiskare. Utskottet ifrågasätter att man i samma lagstiftning reglerar arbetstiden för yrkesgrupper med så skiftande villkor. Vidare har det vid kontakter med olika remissinstanser framkommit att det finns svårigheter att tolka vad som egentligen avses med 48-timmarsregeln. Det finns skäl att också erinra om Lagrådets konstaterande att det direktiv som ligger till grund för den föreslagna

bestämmelsen endast gäller fiskare och Lagrådet ifrågasätter om det finns skäl att utvidga tillämpligheten till sjömän. I lagförslaget anges att den sammanlagda arbetstiden för sjömän får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod på tolv månader. Av förslaget framgår däremot inte hur beräkningen skall göras om anställningen varar under kortare tid än tolv månader. Enligt utskottets mening bör regeringen uppmanas att återkomma till riksdagen med ett förslag i enlighet med vad utskottet nu har anfört.

Genom vad utskottet här har förordat blir de nu behandlade motionerna tillgodosedda i väsentlig del.

2. Miljö- och säkerhetsfrågor m.m. (punkt 2)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Per Westerberg (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T364, 2002/03:T464 yrkandena 5, 6 och 8, 2002/03:T466 yrkandena 23 och 24, 2002/03:MJ315 yrkande 11, 2002/03:MJ491 yrkande 5 och 2002/03: N397 yrkande 7 samt avslår motionerna 2002/03:T336 och 2002/03:MJ313 yrkandena 4 och 6.

Ställningstagande

I en rad motioner har förslag framförts som har det gemensamt att sjösäkerheten bör stärkas avsevärt. Det handlar dels om åtgärder av mer allmän inriktning, dels om mer konkreta åtgärder, framför allt inom ramen för den tilltänkta ansökan om klassificering av Östersjön som särskilt känsligt havsområde, (PSSA). Det handlar också om att svensk sjöfart skall ha samma villkor som andra nationers för att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen.

Inledningsvis vill utskottet betona vikten av *miljöåtgärder* inom sjöfarten. Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag. Den har störst lastkapacitet av alla godstransportslag och är därmed en stor tillgång i ett miljömedvetet samhälle.

Säkerhetsfrågorna bör också uppmärksammas mer, anser utskottet. Det bör påminnas om att regeringen tidigare har kritiserats, både av Riksdagens revisorer och av trafikutskottet, för en i många fall bristfällig återkoppling av hur uppsatta mål har nåtts. Redovisningen i budgetpropositionen av uppsatta sjösäkerhetsmål bör därför göras mer djupgående. Det är vidare angeläget att sjöfartsinspektionen kan agera självständigt gentemot Sjöfartsverket; dess ställning som självständigt organ måste förstärkas.

Vidare vill utskottet betona vikten av att Sverige är *pådrivande i internationella organ* för att strängare säkerhets- och miljökrav införs för sjöfarten. Sverige måste också vara pådrivande för att *gemensamma regler för sjöfarten införs på EU-nivå*.

Såvitt gäller Östersjön mer specifikt konstaterar utskottet att detta område har ett unikt ekosystem samtidigt som det är ett ytterst känsligt inlandhav. Dessvärre är Östersjön också ett av de mest förorenade havsområdena i världen; vid sidan av utfiskningen, övergödningen och spridningen av miljögifter utgör risken för stora oljeutsläpp det största hotet mot miljön och den biologiska mångfalden. Detta hot ökar dessutom ständigt till följd av den kraftigt ökande trafiken och den bristande säkerheten hos en stor del av de fartyg som trafikerar Östersjön. Åtgärderna avser dels fartyget och dess utrustning, dels rutten och dels lotsning. Härutöver berörs skärpta sanktioner och isbrytning.

Bland de mer konkreta åtgärder som utskottet förespråkar avseende *fartyget* och dess utrustning gäller återinförande av det tidigare systemet med investeringsbidrag för katalysatorer till fartyg. Enligt utskottets mening är detta en åtgärd som i hög grad skulle gynna miljön. Vidare förordas strängare regler för att åstadkomma säkrare fartyg, bl.a. dubbelskrov på fartyg med miljöfarligt gods.

Reglerna för *fartygsleder* genom känsliga havsmiljöområden bör skärpas. Därför krävs en översyn av aktuella farleder så att beslut om begränsningar eller förbud mot trafik inom vissa farleder och havsområden som är känsliga kan genomföras.

När det gäller *lotsning* anser utskottet att ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön bör införas.

I detta sammanhang anser utskottet att ett system med *sanktioner mot rederier* som överträder miljöbestämmelserna i svenska vatten är nödvändigt.

Enligt utskottets mening bör regeringen särskilt uppmärksamma frågan om *bestämmelser för isbrytning*. Beträffande M/S Prestige konstaterar utskottet att det var en ren händelse att fartygets förlisning inte inträffade under tiden då fartyget ännu var kvar i Östersjön. Det kunde lika gärna ha blivit fast i isen utanför svenska kusten eller andra Östersjöstaters kuster, eftersom Östersjön vid denna tidpunkt i stora delar var täckt av is.

Det är med beklagande som utskottet konstaterar att regeringen försummade tillfället i april 2003 att göra en ansökan till IMO om klassificering av Östersjön som PSSA; först i mars nästa år är nästa tillfälle för en sådan ansökan. Samtidigt kan utskottet notera att fem EU-stater agerade tillräckligt snabbt och i tid hann lämna in en ansökan till IMO om skydd för sina respektive kustområden. Vidare har Frankrike i ministerrådet ställt krav på skyddsåtgärder för särskilt riskutsatta områden. Det är angeläget att även Sverige driver frågan i EU i syfte att problemen inte skall kvarstå inför nästkommande vinterperiod.

Genom ett uttalande av riksdagen av här angiven innebörd blir motionerna tillgodosedda.

3. M/S Estonias förlisning (punkt 4)

av Claes Roxbergh (mp), Johnny Gylling (kd) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T517 och bifaller delvis motion 2002/03:T494.

Ställningstagande

Utskottet konstaterar – i likhet med upphovsmännen till motion 2002/03:T517 (mp, s, m, kd, v) – att det förekommit en omfattande kritik av den internationella haverikommissionens (JAIC) Estoniautredning. Kritiken har kommit från såväl nationell som internationell expertis på sjösäkerhetsområdet. Den nationella expertisen representeras av bl.a. från Chalmers i Göteborg och Kungl. Tekniska högskolan i Stockholm. Sverige som sjöfartsnation har fått sig en allvarlig törn genom den bristfälliga utredningen. Om mindre seriösa sjönationer upplever att sjösäkerhetsregler och haveriutredande inte ses så allvarligt kan detta få förödande konsekvenser för internationell sjösäkerhet. Detta har i sin tur lett till att medborgarnas förtroende för ansvariga myndigheter och – i förlängningen – för den parlamentariska demokratin har sviktat. Ledamöterna i Sveriges riksdag har ett stort ansvar för att vända denna utveckling.

Utskottet noterar att det nu har lagts fram en s.k. förstudie med tänkbara exempel på M/S Estonias sjunkförlopp. Resultatet av denna studie kan i och för sig anses bidra till kunskapen om vad som verkligen hände. Samtidigt framkommer att dessa exempel på sjunkförlopp reser en rad ytterligare frågor och enligt rapportförfattarnas uppfattning, föranleder ytterligare studier.

Enligt utskottets uppfattning är det nödvändigt att riksdagen ställer sig bakom det förslag som läggs fram motionsvägen och som går ut på att internationella oberoende sakkunniga tillkallas för att granska relevansen i expertisens kritik av Estoniautredningen. Först genom en sådan åtgärd skulle medborgarnas förtroende för demokratin och det politiska systemet och rättssäkerheten kunna återupprättas. Det är också först genom en sådan åtgärd som man kan trygga den återkoppling av erfarenhet som är nödvändig för att en liknande katastrof inte skall kunna hända igen.

Genom ett uttalande av riksdagen till förmån för vad som har förespråkats i det föregående blir motion 2002/03:T517 tillgodosedd och motion 2002/03:T494 delvis tillgodosedd.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 2002/03:109 Sjösäkerhet att riksdagen

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

Följdmotioner

2002/03:T8 av Kent Olsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att titeln maskinchef behålls i den nya fartygssäkerhetslagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fiskefartyg undantas från kravet på fartcertifikat för alla fartyg med en bruttodräktighet över 20.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att särskild hänsyn måste tas till de speciella förhållanden som gäller på fiskefartyg.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ersättning för kostnaderna för kvarhållande av fartyg.

2002/03:T9 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen avslår förslaget i proposition 2002/03:109 om genomförande av rådets direktiv 2000/34/EG genom ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hanteringen av den s.k. 48-timmarsregeln för fiskare och sjömän.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

2002/03:T234 av Mona Jönsson (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa båtkörkort och hastighetsbegränsningar till sjöss.

2002/03:T308 av Kerstin Heinemann (fp):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om införande av bullerregler till sjöss.

2002/03:T336 av Hillevi Larsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett kontrollsystem för fartyg som rensar sina oljetankar i Östersjön.

2002/03:T364 av Håkan Juholt m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk transponder på oljefartyg.

2002/03:T464 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöåtgärder inom sjöfarten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringsbidrag för katalysatorer till fartyg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten.

2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c):

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av strängare regler för säkrare fartyg, bl.a. dubbelskrov på fartyg med miljöfarligt gods.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige måste vara pådrivande för att gemensamma regler för sjöfarten införs på EU-nivå.

2002/03:T494 av Lars Ångström m.fl. (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att internationell oberoende expertis ges i uppdrag att med utgångspunkt i det händelsescenario som beskrivs i JAIC:s slutrapport åskådliggöra med ett exempel hur Estonia kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede.

2002/03:T517 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta internationella oberoende sakkunniga granska relevansen i expertisens kritik av Estoniautredningen.

2002/03:MJ313 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att ett förbud mot att segla tankfartyg med enkla skrov i Östersjön bör införas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att se över förutsättningarna för att införa nationellt krav på katalysatorer på fartyg samt hur Sverige kan verka för ett internationellt krav inom IMO.

2002/03:MJ315 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett miljölottssystem för fartyg som trafikerar Östersjön.

2002/03:MJ491 av Åsa Torstensson och Jan Andersson (c):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skärpa reglerna för fartygsleder genom känsliga havsmiljöområden.

2002/03:N397 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljölotsar på fartyg och sanktioner mot rederier som överträder miljöbestämmelserna i svenska vatten.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till fartygssäkerhetslag

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

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

4 Förslag till lag om lastning och lossning av bulkfartyg

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

**6 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen
(1973:282)**

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

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

9 Förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om
allmän försäkring

10 Förslag till lag om ändring i föräldradighetslagen (1995:584)

BILAGA 3

Internationell konvention

Internationell konvention om kontroll av skadliga
påväxthindrande system på fartyg

