



Övervakning av sjötrafiken m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 2003/04:88 Övervakning av sjötrafiken m.m., en motion som väckts med anledning av propositionen samt sex motionsförslag om olika fritidsbåtsfrågor från den allmänna motionstiden år 2003.

Utskottet anser det nödvändigt med ett aktivt säkerhets- och miljöarbete på sjöfartsområdet. Utskottet ansluter sig mot den bakgrunden till regeringens förslag för att genomföra två EG-direktiv. Det gäller dels det s.k. övervakningsdirektivet, dels det s.k. fritidsbåtsdirektivet. Syftet med övervakningsdirektivet är att öka säkerheten och effektiviteten för sjötrafiken, förbättra insatserna i samband med olyckor och bättre kunna förhindra förorening från fartyg. Genom ändringsdirektivet för fritidsbåtar införs bl.a. miljöskyddskrav för buller och avgaser i syfte att främja en hållbar utveckling. De lagändringar som föranleds av övervakningsdirektivet föreslås träda i kraft den 1 juli 2004 medan lagändringarna till följd av ändringsdirektivet för fritidsbåtar föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

Med anledning av motionsförslag förutsätter utskottet att fortsatta överväganden kommer att göras av hur befintlig fritidsbåtstrafik kan förbättras i miljöhänseende. Vidare ser utskottet det som positivt att frågan om utbildning och förarbevis för fritidsbåtar blir föremål för överväganden i syfte att främja en utveckling av fritidsbåtstrafiken i former som tryggar en hög grad av säkerhet. Utskottet anser att riksdagen mot bl.a. denna bakgrund bör avslå samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns ett särskilt yttrande (m, fp, kd, c).

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Övervakningsdirektivet.....	5
Propositionen.....	5
Motionsförslag.....	7
Utskottets ställningstagande.....	8
Fritidsbåtsdirektivet.....	8
Propositionen.....	9
Motionsförslag.....	11
Utskottets ställningstagande.....	11
Båtförarutbildning.....	13
Motionsförslag.....	13
Utskottets ställningstagande.....	14
Hastighetsbegränsning av farleder.....	15
Motionsförslag.....	16
Utskottets ställningstagande.....	16
Särskilt yttrande.....	17
Övervakningsdirektivet, punkt 1 (m, fp, kd, c)	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	18
Propositionen.....	18
Följdmotion.....	18
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	18
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	20

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Övervakningsdirektivet

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:88 i denna del och avslår motion 2003/04:T1.

2. Fritidsbåtsdirektivet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:88 i denna del och avslår motionerna 2003/04:T279 och 2003/04:T517.

3. Båtförarutbildning

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T312 och 2003/04:T533 yrkan-
dena 1 och 2.

4. Hastighetsbegränsning av farleder

Riksdagen avslår motion 2003/04:T232.

Stockholm den 22 april 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfrjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp) och Börje Vestlund (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2003/04:88 Övervakning av sjötrafiken m.m., en motion som väckts med anledning av propositionen samt sex motionsyrkanden om olika fritidsbåtsfrågor från den allmänna motionstiden år 2003.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagstiftning på sjöfartsområdet kompletteras med vissa bestämmelser om anmälningsskyldighet samt om åtgärder vid ogynnsamma väder- och sjöförhållanden. Vidare föreslås att tillämpningsområdet för lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) utvidgas så att lagen även kommer att omfatta vattenskotrar och vissa motorer. Det föreslås också att det införs bestämmelser om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de har genomgått omfattande förändringar.

Genom förslagen genomförs två EG-direktiv, nämligen direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet), och direktivet 2003/44/EG om ändring i direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet).

Lagrådets yttrande över lagförslaget har inhämtats och beaktats.

De lagändringar som föranleds av övervakningsdirektivet föreslås träda i kraft den 1 juli 2004. Ändringarna i fritidsbåtslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

Utskottets överväganden

Övervakningsdirektivet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet delar regeringens uppfattning om angelägenheten av att öka säkerheten och effektiviteten för sjötrafiken, förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor eller potentiellt farliga situationer samt bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg. Riksdagen bör därför anta regeringens lagförslag. Det gäller dels lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364), dels lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Jämför särskilt yttrande (m, fp, kd, c).

Propositionen

Av propositionen framgår att den 27 juni 2002 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG. Direktivet skall tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, men från direktivets bestämmelser undantas bl.a. örlogsfartyg, fiskefartyg och fritidsbåtar kortare än 45 meter.

Syftet med direktivet är att öka säkerheten och effektiviteten för sjötrafiken, att förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor eller potentiellt farliga situationer samt att bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg. Detta skall ske genom att ett övervaknings- och informationssystem inrättas för sjötrafiken inom gemenskapen.

Obligatoriska fartygsrapporteringssystem, sjötrafikinformationstjänster och ruttsystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med regler som har antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Enligt övervakningsdirektivet skall medlemsstaterna se till att fartygen fullgör de skyldigheter som åligger dem i dessa avseenden.

Genom särskild utrustning ombord kan fartyg identifieras automatiskt (AIS-system), vilket ger bättre möjlighet till övervakning av fartyg. Likaså kan numera färdskrivare (VDR-system eller "svarta lådor") användas för att underlätta utredningar i samband med olyckor. Med tanke på att denna utrustning är viktig i kampen för att förhindra olyckor till sjöss, görs den genom övervakningsdirektivet obligatorisk för fartyg som anlöper hamnar i gemenskapen. Den information som tillhandahålls av ett VDR-system kan användas efter en olycka både för att utreda orsakerna till denna och i förebyggande syfte för att dra nödvändig lärdom för framtiden.

För att kunna förbereda insatser och ingripa på ett effektivt sätt vid förorening eller risk för förorening till sjöss är det vidare väsentligt att ha tillgång till bl.a. uppgifter om farligt eller förorenande gods som finns ombord på fartyg. Fartyg som anlöper eller avgår från hamnar i medlemsstaterna skall därför lämna vissa sådana uppgifter till de behöriga myndigheterna eller till hamnmyndigheterna i de aktuella medlemsstaterna. Vissa fartyg utgör på grund av t.ex. sitt skick en potentiell risk för sjösäkerheten eller miljön. Enligt övervakningsdirektivet skall medlemsstaterna vara särskilt uppmärksamma vid övervakningen av dessa fartyg och vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att riskerna ökar.

Befälhavare skall anmäla tillbud och olyckor som påverkar fartygets säkerhet eller som äventyrar sjösäkerheten till den landcentral som har ansvar för det aktuella geografiska området. Han eller hon skall även anmäla annat som kan hota sjösäkerheten eller miljön, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande produkter i havet, och kringdrivande föroreningsbälten, containrar m.m.

Om den behöriga myndigheten i en medlemsstat bedömer att väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att det skulle medföra allvarliga risker om ett fartyg t.ex. anlöpte eller avgick, skall befälhavaren informeras. Lämpliga åtgärder skall vidtas, vilka kan innebära t.ex. att ett fartyg förbjuds att anlöpa eller lämna en hamn tills risken har normaliserats.

Övervakningsdirektivets bestämmelser innebär en skärpning, utvidgning respektive ändring av bestämmelserna i direktivet 93/75/EEG om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods. Det direktivet kan därmed sägas ha spelat ut sin roll och upphävs därför genom övervakningsdirektivet.

Enligt propositionen finns det redan i dag bestämmelser i det svenska regelverket som till stora delar täcker direktivets krav. I vissa andra delar kan direktivet genomföras genom att föreskrifter meddelas med stöd av befintliga bemyndiganden. I några avseenden krävs dock att lagstiftningen kompletteras för att direktivet till fullo skall bli genomfört. Nedan presenteras regeringens förslag till sådana lagändringar.

Förhandsanmälan från fartyg

När det gäller förhandsanmälan från fartyg föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen beslutar får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats. Skyldigheten får åläggas redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information.

Åtgärder vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden

Vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden föreslås att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för männi-

skor eller miljön. Ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Myndigheten får även vidta andra åtgärder som bedöms lämpliga, t.ex. förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna en hamn i ett berört område innan det har konstaterats att det inte längre föreligger några risker. Åtgärden kan även bestå i en rekommendation till berörda fartyg. Skyldigheten att bistå fartyg i nöd påverkas givetvis inte av dessa åtgärder.

Påföljder

Enligt artikel 25.2 i övervakningsdirektivet skall medlemsstaterna införa ett påföljdssystem för överträdelser av nationella bestämmelser som antagits i enlighet med direktivet. Påföljderna skall vara ”effektiva, proportionella och avskräckande”. Regeringen anger att det redan i dag finns påföljdsbestämmelser som täcker överträdelser mot skyldigheter enligt direktivet. Eftersom emellertid förslagen till 7 kap. 2 § 5 c och d fartygssäkerhetslagen (2003:364) har utformats som ett bemyndigande att föreskriva om skyldighet att *lämna uppgifter*, bör enligt regeringen – för att även dessa punkter otvetydigt skall täckas in av straffbestämmelsen – ordalydelsen i 8 kap. 3 § 13 anpassas till dessa.

Motionsförslag

Erling Bager m.fl. (fp) uppmärksammar i motion 2003/04:T1 de problem som kan uppkomma med fartyg i nöd. Motionärerna ställer sig frågan om vad som händer om en rysk oljetanker med olja bryts sönder och driver mot den svenska ostkusten i hård storm och med vilka resurser den kommer att bogseras och vart. Enligt motionen finns det ingenting som pekar på att Östersjön skulle vara förskonat från eventuella sjöfartygsolyckor jämfört med andra hav. Trots detta är kapaciteten att ta hand om utsläpp av olja fortsatt otillräcklig. Efter oljekatastrofen år 2002 med tankern Prestige utanför den spanska kusten beslutade EU att varje land skulle utse nödhamnar. Ännu är detta inte fullt ut genomfört i Sverige. Motionärerna anser mot denna bakgrund att regeringen snarast bör lösa frågan om hur fartyg i nöd skall omhändertas. Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg är i dag inte heltäckande och bör därför ändras så att Sjöfartsverket, eller någon annan myndighet som regeringen utser, ges rätt att beordra en hamnägare eller en annan fastighetsägare att ta emot ett fartyg som behöver föras till en skyddad plats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det nödvändigt med ett aktivt säkerhets- och miljöarbete så att sjöfartens fördelar som ett resurssnålt och ett effektivt transportmedel till fullo kan tas till vara. Utskottet ser därför positivt på regeringens förslag i syfte att öka säkerheten och effektiviteten för sjötrafiken, förbättra insatserna i samband med olyckor och bättre kunna förhindra förorening från fartyg.

När det gäller motion 2003/04:T1 av Erling Bager m.fl. (fp) delar utskottet uppfattningen att en av de viktigaste lärdomarna efter de senaste årens fartygsolyckor är att ta fram handlingsplaner så att fartyg i nöd kan ta in till skyddade platser vid kusten. Förödande förorening genom olja eller andra skadliga ämnen kan därmed begränsas eller i bästa fall undvikas om olycksdrabbade fartyg inte tvingas stanna kvar ute till havs. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att enligt det aktuella EG-direktivet gäller att medlemsstaterna skall upprätta planer för att vid behov på bästa sätt kunna ta emot fartyg som befinner sig i sjönöd.

Av propositionen framgår att regeringen bedömer att några lagändringar inte är nödvändiga för att ta fram sådana planer. Däremot skall det enligt propositionen av en kommande förordning framgå att det ankommer på Sjöfartsverket att utarbeta de planer som artikeln föreskriver. Enligt vad utskottet erfarit arbetar för närvarande Sjöfartsverket med att ta fram de föreskrivna planerna. Av propositionen framgår vidare att regeringen avser att se över frågan om mottagande av fartyg i nöd, för att eventuellt kunna förbättra möjligheterna att handla effektivt i dessa sammanhang. Utskottet förutsätter att aviserat utredningsarbete genomförs skyndsamt.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens lagförslag. Det gäller dels lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364), dels lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Utskottet avstyrker därmed motion 2003/04:T1 (fp). Syftet med motionen förutsätts dock komma att tillgodoses.

Fritidsbåtsdirektivet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ser med tillfredsställelse på att det, enligt det nya fritidsbåtsdirektivet, införs miljökrav i syfte att främja en hållbar utveckling. Riksdagen bör därför anta regeringens lagförslag. Den nya regleringen gäller bara nya fritidsbåtar eller motorer som har genomgått omfattande förändringar. Utskottet förutsätter att fortsatta överväganden sker av hur befintlig fritidsbåtstrafik kan förbättras i miljöhänsende.

Propositionen

Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet) innehåller bestämmelser om säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar och viss utrustning som hör till fritidsbåtar. Direktivet fastställer vilka krav avseende säkerhet, hälsa, miljö- och konsumentskydd, s.k. väsentliga krav, som medlemsstaterna skall ställa på fritidsbåtar och den utrustning som omfattas av direktivet. Kraven skall vara uppfyllda när produkterna släpps ut på marknaden. Båtar och utrustning som uppfyller kraven skall också CE-märkas. Syftet med direktivet är att åstadkomma enhetliga krav och därigenom undanröja handelshinder och ojämna konkurrensvillkor samt underlätta fri rörlighet för de produkter som omfattas av direktivet.

I juni 2003 antog Europaparlamentet och rådet direktivet 2003/44/EG om ändringar i fritidsbåtsdirektivet. Genom detta införs nya krav i fråga om buller och avgaser, och vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav även efter det att de genomgått omfattande förändringar.

Enligt propositionen bör den nationella lagstiftningen kompletteras för att direktivet skall bli genomfört. Nedan presenteras regeringens förslag till sådana lagändringar.

Fritidsbåtslagens tillämpningsområde

Genom direktivet 2003/44/EG om ändring i fritidsbåtsdirektivet kommer även vattenskotrar samt motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar att omfattas av fritidsbåtsdirektivet. Den övriga utrustning som omfattas av direktivet begränsas efter ändringen heller inte till utrustning för fritidsbåtar, utan kan även gälla utrustning för vattenskotrar. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att tillämpningsområdet för lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar utvidgas så att det även omfattar vattenskotrar samt motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar.

Nya definitioner

Enligt propositionen medför ändringarna i fritidsbåtsdirektivet ett behov av att vissa centrala begrepp i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) definieras. Det gäller vattenskotter, tillverkare och representant. Regeringen föreslår därför att i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar införs definitioner av vattenskotter, tillverkare och representant.

Krav efter omfattande förändringar

Av propositionen framgår att av 2 § första stycket lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) skall de produkter som omfattas av lagen uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de

släpps ut på marknaden. Genom ändringsdirektivet 2003/44/EG tillförs fritidsbåtsdirektivet väsentliga krav beträffande motorers avgasutsläpp och beträffande bullernivåer.

Produkterna som omfattas av fritidsbåtslagen skall enligt nuvarande reglering uppfylla de föreskrivna kraven när de släpps ut på marknaden. Enligt ändringsdirektivet skall vissa produkter även uppfylla vissa angivna krav när de har genomgått omfattande förändringar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås därför bemyndigas att meddela föreskrifter om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att ha genomgått omfattande förändringar. Produkten skall då även bära en CE-märkning.

Ansvarig för att uppfylla väsentliga krav

Efter det att en produkt har genomgått omfattande förändringar skall den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra produkten vara ansvarig för att föreskrivna krav är uppfyllda.

Tillverkaren av en produkt och den som är ansvarig för att föreskrivna krav är uppfyllda efter en omfattande förändring skall till en representant kunna överlåta ansvaret för att produkten uppfyller kraven. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall även få meddela föreskrifter om att någon annan än vad som i övrigt framgår av lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar får överta ansvar enligt den lagen.

Tillsyn

Fritidsbåtsdirektivet är ett s.k. nya metoden-direktiv, vilket innebär att tillsyn av de produkter som omfattas av direktivet skall ske genom marknadskontroll. Sjöfartsverket har bedrivit marknadskontroll av fritidsbåtar och sådan utrustning som omfattas av lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) sedan lagens ikraftträdande i juni 1996.

Produkter som är CE-märkta men som ändå kan äventyra hälsan och säkerheten för personer, egendom eller miljö skall enligt artikel 7 i fritidsbåtsdirektivet återkallas från marknaden. Efter det att medlemsstaten vidtagit åtgärder skall kommissionen genast underrättas och ett särskilt förfarande vidtas. Eftersom fler produkter än tidigare skall CE-märkas enligt ändringsdirektivet måste 5 § fritidsbåtslagen ändras så att alla de aktuella produkterna omfattas. Vidare föreslår regeringen att det införs en möjlighet att ålägga importören skyldighet att återkalla en produkt från marknaden m.m., för det fall att tillverkaren inte har sitt säte i Sverige.

De avgifter för tillsyn och annan kontroll som Sjöfartsverket får föreskriva om enligt 6 § fritidsbåtslagen föreslås även få tas ut när en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter det att den har genomgått omfattande förändringar.

Motionsförslag

Kerstin Heinemann (fp) konstaterar i motion 2003/04:T279 att ännu en sommar är förbi då människor och djur har utsatts för kraftiga bullerstörningar orsakade av båtar utrustade med t.ex. V 8-motorer helt utan ljuddämpare. Dessa båtar åstadkommer en helt oacceptabel bullernivå i våra kanske känsligaste miljöer. Motsvarande bullernivå accepteras inte intill våra vägar. Det är enligt motionären nu dags att bullerregler motsvarande de som finns på land införs även till sjöss.

I motion 2003/04:T517 av Eva Arvidsson och Inger Nordlander (båda s) uppmärksammas att i landets skärgårdar och utmed våra kuster sprids snabbt nya former av motoriserade verksamheter. Dessa verksamheter medför ofta betydande problem. Det kan handla om s.k. RIB-båtar (plastskrov med gummikrage), vilka erbjuder charter- och äventyrsresor för företag och privatpersoner i skärgårdarna i farter upp till 60 knop. Det kan också gälla vattenskotrar, små flytetyg med ytterst ringa djupgående, men kapabla till höga farter, ofta 30–40 knop. Härvid uppstår också betydande bullerproblem. Dessutom uppstår problem för fiskföryngring i grunda vikar och åar där dessa flytetyg kan röra sig fritt samt även för sjöfågel vars ungfloccar lätt kan skingras. Det börjar vidare bli allt vanligare med s.k. offshore-båtar, snabba havsgående båtar som är goda för 40–50 knop eller mer. Då dessa båtar av effektskäl ofta helt saknar ljuddämpare kan bullret enligt motionärerna bli helt öronbedövande. Buller i skärgårdar och utmed våra kuster är ett alltmer ökande problem och ett problem som kan förväntas öka ännu mer i framtiden. Frågan om gränser för buller till sjöss bör därför utredas och förslagen bör omfatta såväl nya som befintliga båtar.

Utskottets ställningstagande

Enligt riksdagens transportpolitiska mål skall transportsystemets utformning och funktion anpassas till kraven på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Utskottet ser mot den bakgrunden det som viktigt att fritidsbåttrafikens miljökonsekvenser beaktas i syfte att främja en hållbar utveckling.

Utskottet har också tidigare särskilt framhållit vikten av att åtgärder vidtas mot buller till sjöss. I utskottets betänkande våren 2003 om sjösäkerhet konstaterades att åtgärder mot buller kan genomföras på i princip två sätt (bet. 2002/03:TU5).

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 båtåkning, 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 förutsatte mot denna bakgrund att regeringen arbetade aktivt, såväl på EU-nivå som på nationell nivå, för att bullernivåerna i våra vatten så långt detta är möjligt begränsas till en miljömässigt rimlig nivå.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det enligt det nya fritidsbåtsdirektivet införs miljökrav i syfte att främja en hållbar utveckling. De positiva effekterna i miljöhänsen kommer att märkas allteftersom de äldre båtmotorerna byts ut mot nya, vilket kommer att ta sin tid. Utskottet anser mot denna bakgrund att det är betydelsefullt att även frågor om att främja en säker och miljömässigt hållbar utveckling för befintliga fritidsbåtar ägnas uppmärksamhet så att de problem som redovisats i de nu behandlade motionerna kan motverkas effektivt.

I sammanhanget kan erinras om att riksdagen tidigare har godkänt ett system med 15 miljö kvalitetsmål samt åtgärder och strategier för att nå dessa miljö kvalitetsmål. Det övergripande syftet med miljö kvalitetsmålen är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. När det gäller miljö kvalitetsmålet *Hav i balans och levande kust och skärgård* gäller som delmål att buller och andra störningar från båttrafik skall vara försumbara inom särskilt känsliga och utpekade skärgårds- och kustområden senast år 2010.

Utskottet vill vidare hänvisa till sitt ställningstagande våren 2003 där det förutsattes att regeringen återkommer till riksdagen med en samlad redovisning av vidtagna och planerade insatser för att främja en säker och miljömässigt hållbar utveckling av fritidsbåtstrafiken. I enlighet med detta ställningstagande förutsätts regeringen återkomma till riksdagen med den efterlysta redovisningen av vidtagna och planerade insatser på området.

Med det sagda anser utskottet att syftet med motionerna 2003/04:T279 (fp) och 2003/04:T517 (s) till väsentlig del blir tillgodosedda; de avstyrks följaktligen. Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens förslag om lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.

Båtförarutbildning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ser positivt på att frågan om utbildning och förarbevis för fritidsbåtar blir föremål för överväganden i syfte att främja en fortsatt utveckling av fritidsbåttrafiken i former som tryggar en hög grad av säkerhet. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund två motionsförslag.

Motionsförslag

Olle Sandahl och Johnny Gylling (båda kd) konstaterar i motion 2003/04:T312 att antalet snabba fritidsbåtar har ökat markant i Sverige under de senaste tio åren. För närvarande finns dock i Sverige inga krav på särskild kompetens eller lägsta ålder för att få framföra en båt som har en längd understigande 12 meter eller en bredd mindre än 4 meter. Detta gäller oavsett toppfart, motorstyrka och displacement. Behovet av utbildning har sedan länge noterats av de ideella båtorganisationerna. Nämnden för båtlivsutbildning har tillsammans med Sjöfartsverket sedan lång tid, på ett förtjänstfullt sätt, organiserat utbildning och examinerat ett mycket stort antal båtlivsutövare till förarbevis. Enligt motionen uppskattas denna utbildning av försäkringsbolag som ger premiereduktion för försäkringstagare med denna utbildning. Utbildningen har hög ambition och är relativt omfattande och innehåller moment som kanske inte är absolut motiverade för en obligatorisk utbildning. En ny skisserad utbildning bör enligt motionärerna vara inklusiv till sin karaktär och innehålla betydande moment av kultur- och attitydöverföring. Kostnaden måste hållas så låg att medborgarens ekonomi inte kommer att utgöra nya hinder för ett friluftsliv till sjöss. Självklart måste också rättssäkerheten garanteras genom överklaganderätt vid t.ex. misslyckad examination och indragning av tillstånd.

I motionen erinras vidare om att de övervakande myndigheterna, polis och kustbevakning, sedan länge har krävt ett "körkort" på sjön. Den första vinsten skulle givetvis vara att ökad kompetens omedelbart förebygger sjöolyckor och höjer säkerheten. Dessutom skulle ett obligatoriskt förarbevis, i någon form, skapa möjligheter för ingripande mot båtlivsutövare som struntar i sjövägsregler och uppträder hänsynslöst på sjön.

Motionärerna understryker även att det svenska båtlivet inte är homogent utan innebär en komplicerad blandning av alla typer av fartyg, allt från segelbrädror och kanoter till stora och dyrbara motorkryssare. Det är därför en mycket grannliga uppgift att avväga olika aspekter och intressen inför införande av ett obligatoriskt "båtkörkort". En tänkbar utgångspunkt är att tillämpa de internationella sjövägsreglernas gränser och tillämpa "7-gränsen". En högst 7 meters båt som gör högst 7 knop skulle då vara körkortsfri.

En obligatorisk båtförarutbildning bör enligt motionen begränsas till en grundläggande nivå. Det är enligt motionärernas mening naturligt att utforma regelverk i nära samråd med företrädare för båthobbyn. Uppdraget att utfärda båtkort kan lämpligen ges till en eller flera oberoende och ideella organisationer, t.ex. Nämnden för båtlivsutbildning. Utbildningen kan, enligt fastställda direktiv, bedrivas av de instanser som redan i dag sköter om förarbevisutbildningen, dvs. kursinstitut, båtklubbar, frivilliga krafter m.fl.

Tina Ackefo (fp) framhåller i motion 2003/04:T533 att det de senaste decennierna har skett en befolkningsexplosion till sjöss. Att så många medborgare har lust och möjlighet att tillbringa fritiden till sjöss är glädjande, men den ökande trängseln, och i vissa fall den direkta okunnigheten i våra farleder och hamnar, medför också vissa problem. Eftersom det knappast är farkosterna i sig som uppför sig med dåligt omdöme eller utan kunskap för gällande regler, löser man knappast problemet med att förbjuda vissa typer av farkoster, utan genom utbildning av förarna.

Motionären påtalar vidare att Sverige under sommaren 2003 fick bakläxa av EG-kommissionen för sitt försök att förbjuda sjöskotrar i svenska farvatten. Ett obligatoriskt förarbevis skulle förhoppningsvis också lösa problemen med den typen av ”buskörning” med sjöskoter, såväl som med andra fordon. Om förarbeviset dessutom kopplas till en obligatorisk ansvarsförsäkring torde sjötrafikanterna enligt motionen bli mer kunniga och hänsynsfulla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i olika sammanhang betonat vikten av en hög trafiksäkerhet. Detta gäller även för fritidsbåttrafiken. Såväl antalet omkomna som antalet olyckor med dödlig utgång när det gäller fritidsbåttrafiken har minskat sedan början av 1990-talet. Mellan 1991 och 2001 har antalet omkomna minskat från 80 till 48, och antalet olyckor från 68 till 42. Nedgången har fortsatt och för 2003 beräknas antalet omkomna till 39 och antalet olyckor med dödlig utgång till 35. Nästan 35 % av de omkomna förolyckades i skärgården, drygt 40 % i insjöar och ca 15 % i älvar och åar. När det gäller åldersfördelningen beräknas drygt 60 % av de omkomna vara i åldern 40–69 år. Det finns inte någon heltäckande kartläggning av orsakerna till olika typer av olyckor med fritidsbåtar. Ett stort antal olyckor bedöms dock ha samband med alkoholpåverkan.

Utskottet ser positivt på den förbättrade olycksstatistiken. Ändå finns det anledning att ta de olyckor som inträffat på stort allvar och försöka göra allt för att förhindra att nya olyckor inträffar. De ökande hastigheterna till sjöss och den ökande omfattningen av trafiken under vissa perioder ställer, som motionärerna påpekar, stora krav på reaktionssnabbhet och omdöme – särskilt hos förare av de stora och snabba motorbåtarna.

I de aktuella motionerna finns förslag om att införa någon form av obligatorium för båtförarutbildning. På Båttinget 2004 har också denna fråga behandlats. I sammanhanget hänvisas till att samhället när det gäller andra färdmedel, som för t.ex. mopeder och snöskoter, föreskriver att vissa grundläggande kompetenskrav skall vara uppfyllda.

Enligt utskottets bedömning krävs det ansvar, omdöme och hänsyn av förare av fritidsbåtar. Utskottet ser därför positivt på den frivilliga utbildning som många förare av fritidsbåtar redan i dag skaffar sig. Genom den verksamhet som Nämnden för båtlivsutbildning fastställer förutsättningar och kunskapskrav för utbildar sig årligen 8 000–9 000 personer i Sverige för att få ett förarintyg. Detta förarintyg visar att innehavaren vid prövning har befunnits ha teoretiska kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap m.m., för att föra fritidsbåt inomskärs och i skyddade vatten.

Utskottet vill vidare i sammanhanget hänvisa till att Sjöfartsverket i januari 2003 fick regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket skulle även undersöka i vilken omfattning fritidsbåtar omfattas av ansvarsförsäkring och särskilt belysa nyttan av ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv. Uppdraget redovisades till regeringen den 20 oktober 2003.

Vid sidan av frågan om ett register har Sjöfartsverket i sin utredning även tagit upp frågan om åldersgräns och behörighetskrav i form av ett förarbevis från sjösäkerhetssynpunkt. En obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis skulle enligt Sjöfartsverket bidra till riksdagens långsiktiga mål att halvera antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till 2007. En obligatorisk ansvarsförsäkring bör enligt verket i första hand inriktas på större och snabbare båtar. Sjöfartsverkets utredning har nyligen remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Enligt utskottets mening är det för sjösäkerheten viktigt att förare av fritidsbåtar besitter nödvändig kompetens. Utskottet ser därför positivt på att frågan om förarbevis blir föremål för överväganden i syfte att främja en fortsatt utveckling av fritidsbåttrafiken i former som tryggar en hög grad av säkerhet. I avvaktan på förutsatt beredning av Sjöfartsverkets förslag är utskottet inte nu berett förorda någon åtgärd med anledning av de aktuella motionerna. Följaktligen avstyrks motionerna 2003/04:T312 (kd) och 2003/04:T533 (fp).

Hastighetsbegränsning av farleder

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till gällande regelverk bör riksdagen avslå ett motionsförslag om hastighetsbegränsning av farleder.

Motionsförslag

Carl-Axel Roslund (m) framhåller i motion 2003/04:T232 att framförandet av en fritidsbåt ställer stora krav på gott omdöme, särskilt i trånga passager. Tyvärr visar det sig i takt med att fritidsbåtarna blir både motorstarkare och snabbare att det alltför ofta brister i omdöme hos den som framför fartyget. Att fara fram genom trånga sund i alltför hög fart tycks ha blivit en sport, till men och fara för omgivande båtar, både i form av direkt kollisionsrisk och genom kraftiga vågsvall.

Sverige har gott om skärgård och många trånga farleder där trafiken av fritidsbåtar är stor. De höga farterna utgör en ständig risk för olyckor. Att hastighetsbegränsa dessa farleder kan komma till rätta med problemet. Fartgränsen kan annonseras genom en särskild färgmarkering på befintliga sjömärken eller genom ett särskilt sjömärke och införas i sjökorten. Ett system för ”klassning” av farleder, med åtföljande fartgräns, bör därför enligt motionären införas för att stävja det riskfyllda ofoget med höga hastigheter i trånga farleder till sjöss.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motion 2003/04:T232 om vikten av väl avvägda hastighetsregler i farleder. Enligt gällande regelverk är det länsstyrelsen som enligt sjötrafikförordningen (1986:300), efter samråd med Sjöfartsverket, får meddela föreskrifter om fartbegränsning för bl.a. farleder. Om en sådan föreskrift har betydelse från miljösynpunkt eller för trafiken med fritidsbåtar och om den är av principiell natur skall samråd även ske med Naturvårdsverket. Vidare gäller enligt sjötrafikförordningen att Sjöfartsverket fastställer utformningen och användningen av sjövägmärken. Regelverket innebär även att den myndighet som meddelar föreskrifter får besluta att sjövägmärken skall sättas upp och var detta skall ske.

Utskottet förutsätter att gällande regelverk utformas med omsorg om miljö och säkerhet. Vidare är det viktigt att meddelanden om gällande hastighetsregler utformas på ett sådant sätt att informationen tillgängliggörs på ett effektivt sätt. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2003/04:T232 (m).

Särskilt yttrande

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttrande. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

Övervakningsdirektivet, punkt 1 (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m) anför:

Vi har inga erinringar mot regeringens lagförslag i syfte att genomföra övervakningsdirektivet. Däremot kan regeringen kritiseras för att man inte i tid har efterkommit EU:s krav på att peka ut och förbereda nödhamnar som skall användas vid oljeolyckor – det var just bristen på förberedda nödhamnar som gjorde Prestigeolyckan norr om Spanien till en sådan katastrof. Enligt vår mening är det viktigt för statens trovärdighet att viktiga förändringar av säkerhetslagstiftningen inom sjöfartsområdet genomförs inom den tidsfrist som Sverige gemensamt med andra stater i EU har kommit överens om, vilket var syftet med motion 2003/04:T1 (fp). Vi hälsar därför med tillfredsställelse att ett enigt utskott nu betonar att regeringens fortsatta översyn av dessa frågor måste genomföras skyndsamt. Riksdagen har därmed ett ansvar att följa upp att så sker. Som Sjöfartsverket i samråd med Kustbevakningen i en skrivelse till regeringen den 28 april 2003 redovisat finns det också fortfarande lagstiftningsfrågor när det gäller nödhamnsfrågan som bör bli föremål för ytterligare prövning.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2003/04:88 Övervakning av sjötrafiken m.m.:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.

Följdmotion

2003/04:T1 av Erling Bager m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fartyg i nöd.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04:T232 av Carl-Axel Roslund (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta klassificera trånga sjöfarleder och hastighetsbegränsa dem.

2003/04:T279 av Kerstin Heinemann (fp):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om införande av bullerregler till sjöss i enlighet med vad som anförs i motionen.

2003/04:T312 av Olle Sandahl och Johnny Gylling (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning i syfte att förbereda en obligatorisk båtförarutbildning.

2003/04:T517 av Eva Arvidsson och Inger Nordlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av gränser för buller till sjöss.

2003/04:T533 av Tina Acketoft (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriskt förarbevis för framförande av farkost till sjöss.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk ansvarsförsäkring för framförande av farkost till sjöss.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ att 6 kap. 1 §, 7 kap. 2 § och 8 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation, *eller*

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet.

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet, *eller*

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

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

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

7 kap.**2 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § skall anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare och befälhavare att *anmäla* 5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009), och a. *anmäla* inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet. b. *anmäla* uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. *lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, och*

d. *lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.*

8 kap.**3 §**

Till böter döms

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

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

Häriigenom föreskrivs¹ att 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg² skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

5 §³

Släpps olja eller något annat skadligt ämne ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt lufttrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Sådana förbud och förelägganden kan vara

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

Ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

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

³ Senaste lydelse 2001:1294.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

dels att 1–3, 5 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 1 b och 2 a §§, samt närmast före 1 b § en ny rubrik med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag skall tillämpas på *fartyg som har en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsedda för sport- och fritidsändamål (fritidsbåtar)* samt på viss utrustning *för fritidsbåtar*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *att lagen inte skall tillämpas på vissa slag av fritidsbåtar*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilken utrustning *för fritidsbåtar* som skall omfattas av lagen.

Denna lag skall tillämpas på fritidsbåtar, vattenskotrar, motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar samt på viss utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *undantag från lagens tillämpningsområde*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilken utrustning som skall omfattas av lagen.

Definitioner

1 b §

I denna lag avses med

1. fritidsbåt: ett fartyg som har en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsett för sport- och fritidsändamål,

2. vattenskotter: en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (EGT L 164, 30.6.1994, s. 15, Celex 31994L0025), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG (EUT L 214, 16.6.2003, s. 18, Celex 32003L0044).

farkosten snarare än befinner sig i den,

3. tillverkare: en fysisk eller juridisk person som tillverkar en produkt som omfattas av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller som låter konstruera eller tillverka en sådan produkt och själv släpper ut den på marknaden,

4. representant: en fysisk eller juridisk person som är etablerad inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som fått skriftlig fullmakt från tillverkaren att handla på dennes vägnar när det gäller frågor som rör förpliktelser enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

2 §

Den som tillverkar eller importerar fritidsbåtar och utrustning till dessa för bruk i Sverige ansvarar för att de uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och om hur man skall bedöma om fritidsbåtarna och utrustningen uppfyller kraven.

Tillverkare och importörer av produkter som omfattas av denna lag och är avsedda att användas i Sverige ansvarar för att produkterna uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och om hur man skall bedöma om produkterna uppfyller kraven.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att ha genomgått omfattande förändringar. Den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra en produkt ansvarar för att de föreskrivna kraven är uppfyllda.

2 a §

Tillverkaren av en produkt som omfattas av denna lag eller den som enligt 2 § tredje stycket ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring får överlåta ansvaret enligt lagen till en representant. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om att någon annan än vad som i övrigt framgår av denna lag får överta ansvar enligt lagen.

3 §

Den som ansvarar för att fritidsbåtar och utrustning till dessa uppfyller föreskrivna krav skall tillse att produkterna bär en CE-märkning när de släpps ut på marknaden.

När det gäller fritidsbåtar, vattenskotrar och sådan utrustning som enligt föreskrifter meddelade med stöd av 1 § tredje stycket omfattas av denna lag, skall den som ansvarar för att produkterna uppfyller föreskrivna krav se till att dessa bär en CE-märkning när de

1. släpps ut på marknaden, eller

2. efter en omfattande förändring släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vad som anges i första stycket även skall gälla i fråga om vissa motorer.

Beträffande CE-märkning gäller lagen (1992:1534) om CE-märkning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om denna märkning.

5 §

Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta fritidsbåtar eller CE-märkt utrustning till dessa kan äventyra

Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta produkter som omfattas av denna lag kan äventyra säkerheten eller

säkerheten eller hälsan för personer, egendom eller miljön, eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav, får tillsynsmyndigheten ålägga tillverkaren att återkalla produkterna från marknaden. Om tillverkaren inte har sitt säte i Sverige får åläggandet i stället avse tillverkarens representant i Sverige. Tillsynsmyndigheten får därvid helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

Om tillsynsmyndigheten meddelar ett sådant åläggande eller förbud skall myndigheten genast underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om denna åtgärd.

hälsan för personer, egendom eller miljön, eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav, får tillsynsmyndigheten ålägga tillverkaren att återkalla produkterna från marknaden. Om tillverkaren inte har sitt säte i Sverige får åläggandet i stället avse *importören eller* tillverkarens representant i Sverige. Tillsynsmyndigheten får därvid helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

6 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att *fritidsbåtar och utrustning till dessa* uppfyller föreskrivna krav när *de* släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet *som* regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att *produkten* uppfyller föreskrivna krav när *den* släpps ut på marknaden *eller när den efter en omfattande förändring släpps ut på marknaden eller tas i bruk.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.