



## Sjö- och kustövervakningsfrågor

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlas tio motioner från den allmänna motionstiden 2004/05. Motionerna behandlar frågor om vrak och ägarlösa båtar, Kustbevakningens befogenheter, organisatoriskt ansvar, Sjöräddningssällskapet och miljösäker sjöfart.

Samtliga motioner avstyrks. Till betänkandet har fogats fyra reservationer och ett särskilt yttrande.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Vrak och ägarlösa båtar.....	5
Kustbevakningens befogenheter.....	8
Organisatoriskt ansvar.....	10
Sjöräddningssällskapet.....	13
Miljösäker sjöfart.....	14
Reservationer.....	16
1. Vrak och ägarlösa båtar, punkt 1 (m, fp, kd, c, mp).....	16
2. Kustbevakningens befogenheter, punkt 2 (v).....	17
3. Organisatoriskt ansvar, punkt 3 (m, fp, kd, c).....	17
4. Miljösäker sjöfart, punkt 5 (c).....	18
Särskilt yttrande.....	20
Kustbevakningens befogenheter, punkt 2 (v) .....	20
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	21
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	21

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Vrak och ägarlösa båtar

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:L243, 2004/05:Fö201 och 2004/05:Fö247.

*Reservation 1 (m, fp, kd, c, mp)*

## 2. Kustbevakningens befogenheter

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Fö228 yrkandena 1–3 och 2004/05:Fö240.

*Reservation 2 (v)*

## 3. Organisatoriskt ansvar

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Fö207 och 2004/05:Fö211.

*Reservation 3 (m, fp, kd, c)*

## 4. Sjöräddningssällskapet

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Fö219 och 2004/05:Fö230.

## 5. Miljösäker sjöfart

Riksdagen avslår motion 2004/05:T395 yrkande 6.

*Reservation 4 (c)*

Stockholm den 8 februari 2005

På försvarsutskottets vägnar

*Eskil Erlandsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Eskil Erlandsson (c), Tone Tingsgård (s), Ola Rask (s), Ola Sundell (m), Allan Widman (fp), Michael Hagberg (s), Berndt Sköldestig (s), Erling Wälivaara (kd), Berit Jóhannesson (v), Britt-Marie Lindkvist (s), Åsa Lindestam (s), Heli Berg (fp), Peter Jonsson (s), Karin Enström (m), Marie Nordén (s), Lars Ångström (mp) och Carl-Axel Roslund (m).

## Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas motioner väckta under den allmänna motions-tiden hösten 2004. En sammanställning av motionsyrkandena återfinns i bilaga 1.

# Utskottets överväganden

## Vrak och ägarlösa båtar

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna 2004/05:L243, 2004/05:Fö201 och 2004/05:Fö247.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c, mp).

### Motioner

I motion 2004/05:L243 av Henrik S Järrel (m) begärs att regeringen lägger fram förslag om bortforsling av ägarlösa båtar.

Övergivna båtar, som påträffas angjorda i eller utanför båtklubb någonstans i skärgården och som inte är stulna eller där ägare inte kan spåras, kan i princip inte flyttas (om de t.ex. inte hindrar trafik) utan att det riskerar att betraktas som egenmäktigt förfarande. Den som gör det och åstadkommer skador kan bli ersättningsskyldig.

En möjlighet i dessa fall är att begära biträde hos kronofogden för bortforsling, vilket förutsätter en polisanmälan. Begäran måste innehålla namn, adress och helst personnummer på den som äger den båt som begärs flyttad för att kronofogden skall kunna debitera kostnaden rätt. Annars sker ingen bortforsling.

Enligt motionären kan skrotbåtar ligga i årtal i skärgården utan att det lagligen går att ingripa. Det händer även att värdefulla båtar, utan spårbar ägare, ockuperar platser i båtklubbar eller annorstädes utan att vare sig polis, kronofogde eller hamnkaptener egentligen får flytta dem. Det bör därför skapas legala möjligheter att ingripa i fall som dessa. Detta bör enligt motionären riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I motion 2004/05:Fö201 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) anför motionären att det finns behov av att åstadkomma en samlad lagstiftning som bl.a. skall reglera ansvarsfrågan för nytillkomna vrak.

I landets skärgårdar och utmed våra kuster tillkommer varje år ett stort antal båtvrak. Det är ofta fråga om havererade och strandade fritidsbåtar och mindre fartyg. Genom att båtarna oftast saknar ekonomiskt värde lämnas de av den tidigare ägaren åt sitt öde. Båtvraken blir därför ofta en säkerhetsrisk för sjöfarten, en miljörisk – genom bränsleutsläpp och nedskräpning eller till hinder för fisket.

Frågan om vem som i dag bär ansvaret för omhändertagande av strandade vrak eller fartyg, yngre än hundra år gamla, utmed våra stränder och kuster är enligt motionären oerhört komplicerad och förvirrad. Genom att

ansvarsfrågan är så spridd kan undanskaffandet av vraket ta mycket lång tid, ofta med betydande risker för sjöfarten och miljön som följd. Dessutom anser motionären att lagstiftningen (lagen om sjöfynd 1918:163) är mycket gammal och bör ses över.

Motionären anser att en lösning på problemet skulle kunna vara att ansvaret för nytillkomna vrak i sjön bör åvila Kustbevakningen och för vrak på land kommunens räddningsnämnd. Man bör kunna dra paralleller till hanteringen av inträffade oljeutsläpp.

I motion 2004/05:Fö247 av Helena Bargholtz och Gabriel Romanus (båda fp) yrkas att riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagändring som reglerar rätten och skyldigheten att forsla bort störande båtar och vrak.

I dag kan båtar, som har övergivits av sina ägare, ligga i åratall i skärgården eller våra större sjöar utan att de som störs har möjlighet att få dem bortforslade. Detta är ett stort och växande problem, bl.a. i Stockholms skärgård och Mälaren. Utan att underhållas förfaller båtarna till skrot. De övergivna båtarna är ett fult inslag i miljön, och de kan dessutom vara farliga, t.ex. för lekande barn.

Ibland kan inte ägaren påträffas, ibland har ägaren ingen möjlighet att själv forsla bort vraket, t.ex. på grund av att vederbörande saknar medel eller sitter i fängelse. Motionärerna menar även att det inte heller är rimligt att den markägare som har råkat få ett vrak vid sin strand skall ha skyldighet att forsla bort det.

En båt som inte har anmälts stulen kan inte med nuvarande regler flyttas av polisen eller en hamnkapten. Inte heller kronofogden eller en enskild kan låta forsla bort båten om ägaren är okänd. Det kan räknas som egenmäktigt förfarande.

### *Utskottet*

Utskottet anser liksom Justitiekanslern (beslut den 12 januari 2004, dnr 383-02-21) att det är otillfredsställande att det i vissa fall saknas uttryckliga bestämmelser om vem som har rätt eller skyldighet att forsla bort skeppsvrak.

En genomgång av gällande rätt visar följande:

Enligt *kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m.* får Sjöfartsverket, efter prövning av omständigheterna, föranstalta om undanröjande av ett fartyg eller ett annat större föremål som har sjunkit i allmän farled, om hinder eller fara för sjöfarten därigenom har uppstått och vederbörande befälhavare, redare eller ägare inte ofördröjligen vidtar åtgärder för bortskaffande av fartyget eller föremålet. Detsamma gäller i fråga om ett fartyg eller ett annat större föremål som har

sjunkit inom ett vattenområde där fiske får bedrivas utan stöd av enskild fiskerätt, om fartyget eller föremålet vållar väsentligt förfång för fiske av betydelse.

Enligt *lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd (sjöfyndslagen)* skall den som bärgar ett övergivet fartyg, skeppsvrak, redskap eller gods som hör till ett fartyg anmäla fyndet hos polismyndighet, tjänsteman vid Kustbevakningen eller tulltjänsteman. Om bärgning har skett skall en kungörelse med föreläggande för ägaren att anmäla sig inom en viss tid utfärdas. Det bärgade fyndet lämnas ut till ägaren, om han eller hon ger sig till känna inom förelagd tid och styrker sin rätt. Om ägaren inte anmäler sig inom den angivna tiden tillfaller fyndet bärgaren. Sjöfyndslagen reglerar således inte den situationen att varken ägaren eller bärgaren gör anspråk på fyndet. I Rikspolisstyrelsens tidigare gällande föreskrifter och allmänna råd för tillämpningen av *lagen med vissa bestämmelser om sjöfynd*, FAP 654-1, föreskrevs (punkt 4.8) att det i dessa fall torde vara berättigat att låta fyndet tillfalla staten i likhet med vad som gäller för hittegods. I Rikspolisstyrelsens allmänna råd om sjöfynd, RPSFS 2003:3, som gäller fr.o.m. den 1 april 2003, finns ingen motsvarande föreskrift.

*Naturvårdslagen (1964:22) (NVL)* är numera upphävd men är enligt *lagen (1998:811)* om införande av miljöbalken ändå i princip tillämplig på mål och ärenden som har inletts före miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999. Enligt 24 § första stycket NVL fick miljö- och hälsoskyddsmyndigheten, om det på viss plats i naturen hade skräpats ned eller annars osnyggats, förelägga den som hade vållat nedskräpningen att iordningställa platsen samt vidta erforderliga förebyggande åtgärder för framtiden.

*Renhållningslagen (1979:596) (RL)* ersattes den 1 januari 1999 av *lagen (1998:814)* med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (LGS). I 20 § första stycket RL stadgades att om det hade skräpats ned eller osnyggats på platser utomhus där allmänheten fick färdas fritt, och som inte utgjorde gator, vägar, torg, parker eller andra allmänna platser inom detaljplanerat område, ålåg det kommunen att återställa platsen i sådant skick som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodosåg skäligen anspråk. En bestämmelse med motsvarande innehåll finns i 4 § LGS.

Inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) pågår dock för närvarande arbete med att ta fram internationella regler gällande bortforsling av vrak. Utskottet har erfarenhet att den konvention som är under utarbetande kommer att innehålla regler om lokalisering och märkning av vrak. Konventionen skall också reglera vem som har ansvaret för bortforsling av vrak och vem som skall bära kostnaderna. Förslaget innebär i denna del huvudsakligen

- att ägaren är skyldig att avlägsna ett vrak,
- att kuststaten får avlägsna vraket om inte ägaren gör det inom förelagd tid eller om situationen är akut,

- att ägaren i förekommande fall bär ett strikt ansvar för statens kostnader för att avlägsna vraket,
- att en fartygsägare är skyldig att ha försäkring som täcker ansvaret för kostnader i samband med vrakborttagning.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om behovet av en tydligare rättslig reglering för att få bukt med de problem som aktualiseras i motionerna. Sverige har dock aktivt deltagit i arbetet med framtagandet av konventionen, och en internationell konferens för antagande av konventionen är planerad till år 2006. Utskottet anser det rimligt att konventionsarbetet och därtill hörande eventuell övrig rättslig reglering på området avvaktas. Något uppdrag till regeringen från riksdagens sida behövs därför inte nu. *Utskottet avstyrker därför motionerna 2004/05:L243, 2004/05:Fö201 och 2004/05:Fö247.*

## Kustbevakningens befogenheter

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motion 2004/05:Fö228 yrkandena 1–3 och motion 2004/05:Fö240.

Jämför reservation 2 (v) och särskilt yttrande (v).

### *Motioner*

I *motion 2004/05:Fö228 av Berit Jóhannesson m.fl. (v) yrkande 1* påtalas att Kustbevakningen fortlöpande har fått nya och mer kvalificerade polisiära uppgifter och samarbetet med polis och åklagare har därigenom breddats och fördjupats. Kustbevakningens verksamhet är en del av det s.k. rättskedjerspektivet. En strävan är att utvecklingen inom rättsväsendet skall ske samordnat utifrån ett helhetsperspektiv. Enligt motionärerna kan man gå vidare för att utöka effektiviteten i rättskedjan. Det finns konkreta förslag där Kustbevakningens unika kompetens avseende verksamheter till sjöss bättre kunde utnyttjas samtidigt som polis och åklagare skulle kunna avlastas enklare ärenden. Kustbevakningen föreslås få rätt att utfärda ordningsbot. Detta förslag väcktes redan i ”Åklagarutredningen” (SOU 1992:61). Kustbevakningen har förklarat sig beredd att ta på sig denna uppgift. Det krävs dock ändring i rättegångsbalken och viss utbildning av personalen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I *samma motions yrkande 2* föreslås vidare att Kustbevakningen och polisen skall få rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov i sjötrafiken. Ett sådant förslag har lämnats i betänkandet Sjöfylleri (SOU 2001:30). Även i detta fall har Kustbevakningen förklarat sig beredd att ta på sig uppgiften. Men även detta förslag kräver en lagändring. Eftersom det redan finns en



presumptionsregel för grovt sjöfylleri behöver frågan om provtagning enligt motionärerna inte nödvändigtvis avvakta hur det blir med promillegräns för enkelt sjöfylleri.

I *samma motions yrkande 3* föreslås att Kustbevakningen skall få rätt att göra kontroll av ålder, fart och nykterhet när det gäller framförandet av snöskoter/terrängfordon på de områden Kustbevakningen arbetar inom då havsvattnet är fruset. Kustbevakningen har i dag befogenheter att göra fartkontroller samt rapportera sjöfylleri när det gäller fartygstrafik, detta borde enligt motionärerna även kunna gälla framförande av snöskoter/terrängfordon. Men även detta förslag fordrar en lagändring. Att inte utnyttja dessa möjligheter att använda Kustbevakningen leder till att vissa, för säkerheten väsentliga, bestämmelser antingen inte alls beivras eller att man måste belasta polis och åklagare med dem, vilket enligt motionärerna numera kan synas onödigt.

I *motion 2004/05:Fö240 av Maud Ekendahl (m)* anføres att Kustbevakningen har en modern och processinriktad verksamhet och en välutbildad personal. Kustbevakningstjänstemännen har en hel del polisiära uppgifter. Syftet är att kunna göra ingripande tidigt när polis inte finns tillgänglig. Enligt motionären är Kustbevakningens verksamhet viktig i det s.k. rättskedjeperspektivet. Dess kompetens avseende verksamheter till sjöss skulle emellertid utnyttjas bättre samtidigt som polis och åklagare skulle kunna avlastas från enklare ärenden. Därför borde Kustbevakningen få rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov i sjötrafiken. I nuläget får personalen inte utföra någon utandningskontroll som bevissäkring utan tvingas föra personen i land för provtagning. Enligt motionären bör en lagändring ske för att öka effektiviteten i rättskedjan.

### *Utskottet*

Utskottet har erfarit att Regeringskansliet har utarbetat en promemoria i vilken föreslås bl.a. att tjänstemän vid Kustbevakningen som uppfyller särskilt angivna krav skall få möjlighet att utfärda föreläggande av ordningsbot för vissa brott mot sjötrafikförordningen (1986:300). Regeringen har aviserat att en proposition om möjlighet för Kustbevakningen att förelägga ordningsbot kommer att föreläggas riksdagen senare detta år.

Även frågan om utandningsprov är föremål för utredning. Utredningen Rattfylleri och sjöfylleri (dir. 2003:174) skall bl.a. göra förnyade överväganden av frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt och även överväga andra metoder för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss. Utredningen som kommer att lämna sitt slutbetänkande den 16 december 2005 skall lämna förslag på lagstiftningsreformer och andra åtgärder.

När det gäller frågan om Kustbevakningens befogenheter att stoppa fordon kan konstateras att Kustbevakningen är den enda myndigheten som regelbundet övervakar sjötrafiken i kust- och skärgårdsområden samt till havs

under vintertid. När isarna ligger brukar i allmänhet den trafik som sker på is inte anses vara att betrakta som sjötrafik. Kustbevakningen kan med stöd av lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (LKP) övervaka ordningen i sjötrafiken. LKP ger dock inget uttryckligt utrymme för myndigheten att övervaka trafik med snöskoter och andra terrängkörningsfordon oavsett om trafiken sker på land eller på is.

I avvaktan på det pågående arbetet med frågorna *avstyrker utskottet motionerna 2004/05:Fö228 yrkandena 1–3 och 2004/05:Fö240.*

## Organisatoriskt ansvar

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna 2004/05:Fö207 och 2004/05:Fö211.

Jämför reservation 3 (m, fp, kd, c).

### *Motioner*

I *motion 2004/05:Fö207 av Mona Jönsson och Jan Lindholm (båda mp)* föreslår motionärerna att riksdagen skall begära att regeringen tillsätter en parlamentarisk utredning om arbetsfördelning och organisation av frågor rörande skydd, räddning, sanering m.m. till sjöss. På västkusten finns många inblandade för att klara skydd, räddning, sanering och att hålla ordning till sjöss. Det är sjöpolis, Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, sjukvård, försvaret och Räddningsverket. Det pågår diskussioner angående försvaret, kontrollen över fisket, miljöbevakningen och flera andra verksamheter. I detta sammanhang skulle det enligt motionärerna vara av stort värde att tillsätta en parlamentarisk utredning som tar ett bredare grepp för att se över framtiden vad gäller arbetsfördelning och organisation.

I *motion 2004/05:Fö211 av Tobias Billström (m)* påpekas att Kustbevakningen i dag utgör en självständig statlig myndighet. Den ansvarar i dag för polisiär verksamhet, kontroll av efterlevnad av in- och utförelseavgifter, fiskeriövervakning, sjöövervakning och sjösäkerhetsarbete, miljökontroll samt övervakning av jakt, handel med utrotningshotade växter och djur och marinvetenskaplig forskning.

Det är i dagens pressade ekonomiska läge för den svenska staten enligt motionären oförsvarbart att ha en uppdelning av uppgifter som är relaterade till svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon som leder till förekomsten av skilda myndigheter. Överlappande uppgifter är enligt motionären ett kraftfullt argument för att förändra och förenkla myndighetsutövningen i Sverige.

I fråga om sjöövervakningen finns i dag lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Den ger samma befogenheter till en kustbevakningstjänsteman som en polisman att exempelvis hålla förhör, medta till förhör, gripa någon och genomföra husrannsakan. Det vore i dag enkelt att utsträcka dessa befogenheter till att även omfatta befäl inom marinen.

Redan i dag arbetar Kustbevakningen intimt kring radarövervakning tillsammans med Försvarsmakten. Detta gäller också uppdrag inom räddningstjänsten. Det vore naturligt och önskvärt att samarbetet utsträcktes till samtliga de områden som Kustbevakningen ansvarar för. För att uppnå maximal effektivitet bör därför enligt motionären Kustbevakningen upphöra som självständig myndighet. Den befintliga fartygsflottan bör överföras till marinen liksom den anställda personalen. Därutöver bör givetvis en översyn göras över vilka delar av Kustbevakningen som kan läggas ut på entreprenad alternativt upphöra.

### *Utskottet*

Utskottet anser att tidigare utredningar inom området, bl.a. den s.k. Sjöverksamhetskommittén, klargjort gränsdragningarna mellan olika aktörer på ett sådant sätt att utskottet i dag inte ser något akut behov av en ytterligare utredning i frågan. Ett flertal andra utredningar har även berört frågan, bl.a. SOU 2002:10 rörande en ny räddningstjänstlagstiftning, SOU 2004:110 i vilken en ny gränskontrolllag föreslås och SOU 2004:87 som föreslår reformerade regler vad avser kontrollen av farligt gods. Därutöver finns även ett par pågående utredningar, dels rörande fiskerikontrollen, dels den pågående utredningen om rattfylleri och sjöfylleri.

Utskottet vill dock understryka att arbetet för att uppnå en god krishanteringsförmåga, bl.a. genom att samarbeta och samverka med övriga aktörer är mycket viktigt. Utöver Kustbevakningen bedriver även Försvarsmakten, Sjöfartsverket och polisen viss verksamhet till havs. Därutöver har vissa kommuner och frivilligorganisationer, som t.ex. Sjöräddningssällskapet, resurser vilka används t.ex. inom sjöräddningen.

### *Utskottet avstyrker sålunda motion 2004/05:Fö207.*

Utskottet har tidigare behandlat frågan om Kustbevakningens inordnande i Försvarsmakten ett flertal gånger bl.a. i betänkande 1998/99:FöU2 då utskottet anfört följande:

Utskottet erinrar inledningsvis om att Kustbevakningen har ett stort antal uppgifter till sjöss vid sidan av den rena övervakningsuppgiften. Det gäller kontroll- och tillsynsuppgifter samt miljöräddningstjänst till sjöss, såväl på svenskt territorialhav som inom Sveriges ekonomiska zon. Kustbevakningens polisiära befogenheter har successivt byggts ut för att kunna ingripa mot en rad brott. Motionärens förslag att inordna Kustbevakningen i Försvarsmakten skulle enligt utskottets bedömning därmed medföra att myndighetsutövning mot svenska och utländska medborgare – ofta med stöd av polismans befogenheter – skulle bli en uppgift

för Försvarsmakten. Utskottet har senast under förra riksmötet behandlat en motion med liknande innebörd. I betänkande *1997/98:FöU1 Sveriges totalförsvar 1998* (s. 133) redovisar försvarsutskottet följande ståndpunkt:

*Utskottet* vill inledningsvis erinra om att regeringen i proposition 1995/96:12 *Totalförsvar i förnyelse* redovisade följande uppfattning:

Den sedan länge i vårt land gällande grundsatsen att militärt tvång eller våld inte skall brukas mot den egna befolkningen eller andra civila utgör en annan självklar begränsning. Militär personal skall således inte ges uppgifter som utanför det traditionella militära verksamhetsområdet rymmer våld eller tvång mot enskilda. En annan sak är att resurser kan utnyttjas till stöd för andra myndigheter som är lagligen berättigade att använda tvång eller våld.

Utskottet delade regeringens uppfattning (bet. 1995/96:FöU1 s. 25). Tolkningen fick enligt utskottets mening dock inte göras så strikt att exempelvis *försvarets resurser* – och i det sammanhanget militär personal – inte skulle kunna ställas *till civila myndigheters förfogande* i deras myndighetsutövning. Att som motionären föreslår inordna den civila Kustbevakningen i Försvarsmakten står i strid med riksdagens uppfattning i frågan. Kustbevakningens polisiära befogenheter har dessutom utvidgats under senare år. Enligt utskottets mening framstår behovet av en civil gränsövervakning och förmågan till myndighetsutövning på vårt sjöterritorium och i den ekonomiska zonen som ökande, inte minst genom EU-medlemskapet och Schengen-avtalet samt för att kunna ingripa mot bl.a. gränsöverskridande brottslighet. Att i det läget föra in Kustbevakningen i Försvarsmakten vore ett steg i fel riktning. Därför bör motionen avslås.

Utskottet har samma uppfattning i frågan som under förra riksmötet. Kustbevakningen bör sålunda inte inordnas i Försvarsmakten. Däremot skall självfallet samarbetet mellan myndigheterna på alla sätt främjas. Motion 1998/99:Fö602 bör avslås av riksdagen.

I dag finns genom förordningen (2002:375) om Försvarsmaktens stöd till civil verksamhet en möjlighet för Försvarsmakten att på begäran lämna stöd till polisen, Kustbevakningen m.fl. Försvarsmakten kan vidare ingripa med stöd av den s.k. IKFN-förordningen (1982:756). Regeringen har även tillkallat en särskild utredare (dir. 2004:119) för att se över polisens behov av stöd i samband med terroristattentat m.m. Uppdraget skall redovisas senast den 31 augusti 2005. Att, såsom motionären förordar, ge Försvarsmakten polisiära uppgifter skulle enligt utskottets mening gå emot den numera vedertagna principen om att Försvarsmakten skall kunna lämna stöd till civil verksamhet men att detta skall ske under civil ledning.

Riksdagen har vid ett flertal tillfällen under senare år avvisat förslag om att inordna Kustbevakningen i Försvarsmakten. I denna fråga har riksdagens linje varit klar och konsekvent. *Utskottet finner inte anledning att ändra sin tidigare ståndpunkt i denna fråga och avstyrker motion 2004/05:Fö211.*

## Sjöräddningssällskapet

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna 2004/05:Fö230 och 2004/05:Fö219.

### *Motioner*

I *motion 2004/05:Fö230 av Christer Skoog m.fl. (s)* påtalar motionärerna vikten av att hitta en permanent lösning vad gäller sjöräddningens organisation. Motionärerna refererar till den tidigare avlämnade motionen 2003/04:Fö229 i vilken bl.a. anfördes att Sjöräddningssällskapet har en betydelsefull roll i vårt lands sjöräddning. Motionärerna menar att det vore mycket olyckligt om Sjöräddningssällskapets i bokstavlig mening livsviktiga insats riskerar att omintetgöras. Enligt motionärerna krävs det att regeringen ingriper och söker hitta en lösning som gör det möjligt för Sjöräddningssällskapet att också i fortsättningen bedriva sitt framgångsrika arbete.

Motionärerna konstaterar att denna viktiga fråga tyvärr fortfarande är olöst. Riksdagen bör ge regeringen till känna att det nu är angeläget att skyndsamt hitta en långsiktig, permanent lösning som innebär att båtarna överförs till sjöräddningen.

I *motion 2004/05:Fö219 av Annelie Enochson (kd)* påtalas vikten av att Sjöräddningssällskapet kan fortsätta sin verksamhet. Sjöräddningssällskapet utför årligen 1 700–1 800 uppdrag varav hälften är sjöräddning och sjuktransporter. Sjöräddningssällskapet deltar i närmare 70 % av alla sjöräddningsinsatser som sker i landet. Sjöräddningssällskapet gör enligt motionären en ovärderlig samhällsinsats. Under år 2002 räddade Sjöräddningssällskapet över 100 människor från att omkomma och över 2 000 människor från allvarliga lägen till sjöss.

Sjöräddningssällskapet är fram till 2007 ordförande i ILF, det internationella samarbetsforumet för sjöräddning i världen, vilket enligt motionären måste anses som ett stort erkännande av Sjöräddningssällskapet. I motionen framhålls att Sjöräddningssällskapets viktiga arbete utförs ideellt och utan större inblandning från staten. Våra farvatten är hårt trafikerade, speciellt sommartid, och här utför Sjöräddningssällskapet en oerhört värdefull insats. Det är enligt motionären viktigt att Sjöräddningssällskapets roll får bestå och att kärnverksamheten, att rädda liv och att assistera vid räddningsaktioner till sjöss, får vara prioriterad utan att andra uppgifter läggs på denna funktion.

### *Utskottet*

Utskottet har tidigare behandlat frågor om Sjöräddningssällskapets resurser, senast i betänkande 2003/04:FöU8 då utskottet anförde följande:

*Utskottet* delar motionärernas uppfattning att Sjöräddningssällskapet utför en mycket viktig uppgift. Frågan om möjligheten för Sjöräddningssällskapet att låna båtar av Försvarsmakten har lösts genom att Försvarsmakten den 30 januari 2004 fattade beslut om att Sjöfartsverket får låna samma båtar som tidigare lånats ut till Sjöräddningssällskapet. Utlåningen sker i enlighet med 4, 6 och 16 § i förordningen (2002:375) om Försvarsmaktens stöd till civil verksamhet. Sjöfartsverket får låna dessa båtar av Försvarsmakten eftersom en statlig myndighet utan kostnad kan låna materiel av en annan statlig myndighet under förutsättning att den myndighet som lånar ut materielen inte behöver den i sin egen verksamhet. Sjöfartsverket kan sedan i sin tur låna ut dessa enheter till Sjöräddningssällskapet på samma villkor som man tidigare lånat ut egna enheter. Motionerna synes därmed vara tillgodosedda och utskottet *avstyrker motionerna 2003/04:Fö4, 2003/04:Fö212, 2003/04:Fö229 och 2003/04:Fö230.*

Utskottet har därefter erfarit att avtal om ytterligare lån av fyra båtar har tecknats hösten 2004. Utskottet erinrar om att det ankommer på Sjöfartsverket att bedöma vilka resurser som behövs för att uppfylla målen avseende sjöräddningen. Utskottet *avstyrker motionerna 2004/05:Fö230 och 2004/05:Fö219.*

## Miljösäker sjöfart

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motion 2004/05:T395.  
Jämför reservation 4 (c).

### *Motioner*

I *motion 2004/05:T395 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 6* anføres att de incidenter och olyckor som inträffat kring Sveriges kuster har visat att beredskapen inte alltid är den bästa. Åtgärder behövs för att höja beredskapen, och för detta krävs samarbete med våra grannländer. Helcoms arbete för en höjd beredskap är välkommet och bör följas upp nationellt.

Åtgärder som krävs är t.ex. avtal om miljöberedskap för länderna kring Östersjön. Man bör avtala i förväg om en räddningsledare. Likaså krävs det avtal om samordnade räddningsinsatser och att gemensamma övningar genomförs regelbundet. Helcom har fått respektive regering att delegera ned detta till berörd myndighet, för att åstadkomma en ”24-timmarsberedskap”. Detta är enligt motionärerna mycket positivt.

Att utse nödhamnar är oerhört viktigt för att minimera skadorna av en eventuell olycka. Helcom har genomfört ett stort arbete för att utse nödhamnar kring Östersjön, vilket mer eller mindre är färdigt, men motionärerna vill ändå poängtera vikten av att det finns nödhamnar längs hela kuststräckan.

Det krävs enligt motionärerna också avtal med bogserbåtar, tankfartyg etc. för en snabb insats då olyckan är framme. En inventering av bogserbåtar och brandbekämpningsfartyg kring Östersjön 2002 visade på skrämmande fakta. Kustbevakningen har fått i uppdrag att lösa detta, men självklart krävs det enligt motionärerna också ekonomiska resurser.

### *Utskottet*

Utskottet anser att de åtgärder som regeringen anger i budgetpropositionen för 2005, såsom bl.a. en långsiktig investeringsplan för Kustbevakningen, däribland flera miljöskyddsfartyg, ligger väl i linje med det som eftersträvas av motionärerna.

När det gäller nödbogsering tog försvarsminister Leni Björklund 2003 tillsammans med sin dåvarande danske kollega ett initiativ till förbättrad nödbogseringsberedskap i södra Östersjön. Diskussioner pågår för närvarande mellan de behöriga myndigheterna i Sverige, Tyskland, Danmark och Polen om ett samarbete vad avser nödbogsering.

Inom ramen för Helsingforskommissionen (Helcom) finns genom arbetsgruppen Response ett etablerat samarbete mellan Östersjöstaterna vad avser miljöräddningstjänst till sjöss. Även inom ramen för det nordiska samarbetet finns genom Köpenhamnsavtalet ett liknande samarbete. Inom båda dessa avtal finns på operativ nivå arbetsgrupper inom vilka genomförda operationer redovisas och diskuteras i syfte att dra erfarenheter från olyckor. Olyckan analyseras och eventuella möjligheter att förbättra det operativa samarbetet tas till vara. Inom ramen för gruppernas verksamhet bedrivs även övningsverksamhet. Det etablerade samarbetet innebär också att det finns en dygnet-runt-beredskap med möjlighet för de ansvariga myndigheterna att direkt begära assistans i händelse av en olycka i deras territorialvatten eller ekonomiska zon från en eller flera av våra grannländer runt Östersjön.

När det gäller nödhamnar har regeringen gett ett uppdrag till Kustbevakningen och Sjöfartsverket att gemensamt, mot bakgrund av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättandet av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/97/EEG (övervakningsdirektivet), utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras. Mot bakgrund av detta *avstyrker utskottet motion 2004/05:T395.*

# Reservationer

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

## 1. Vrak och ägarlösa båtar, punkt 1 (m, fp, kd, c, mp)

av Eskil Erlandsson (c), Ola Sundell (m), Allan Widman (fp), Erling Wälivaara (kd), Heli Berg (fp), Karin Enström (m), Lars Ångström (mp) och Carl-Axel Roslund (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:L243, 2004/05:Fö201 och 2004/05:Fö247.

### *Ställningstagande*

Övergivna båtar, som påträffas angjorda i eller utanför båtklubb någonstans i skärgården och som inte är stulna eller där ägare inte kan spåras, kan i princip inte flyttas (om de t.ex. inte hindrar trafik) utan att det riskerar att betraktas som egenmäktigt förfarande. Den som gör det och åstadkommer skador kan bli ersättningsskyldig.

En möjlighet i dessa fall är att begära biträde hos kronofogden för bortforsling, vilket förutsätter en polisanmälan. Begäran måste innehålla namn, adress och helst personnummer på den som äger den båt som begärs flyttad för att kronofogden skall kunna debitera kostnaden rätt. Annars sker ingen bortforsling.

Här döljer sig enligt vår mening ett moment 22. Skrotbåtar kan ligga i årtal i skärgården utan att det lagligen går att ingripa. Det händer även att värdefulla båtar, utan spårbar ägare, ockuperar platser i båtklubbar eller annorstädes utan att vare sig polis, kronofogde eller hamnkaptener egentligen får flytta dem. Många aktörer såsom t.ex. polisen, Kustbevakningen, kronofogdemyndigheterna, länsstyrelserna och Sjöfartsverket kan helt eller delvis bli inblandade i frågan men under oklara ansvarsförhållanden. Det bör därför skapas legala möjligheter att ingripa genom att en samlad lagstiftning som reglerar fall som dessa åstadkoms. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.



## 2. Kustbevakningens befogenheter, punkt 2 (v)

av Berit Jóhannesson (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:Fö228 yrkande 3 och avslår motionerna 2004/05:Fö228 yrkandena 1 och 2 samt 2004/05:Fö240.

### *Ställningstagande*

Kustbevakningen föreslås få rätt att göra kontroll av ålder, fart och nykterhet när det gäller framförandet av snöskoter/terrängfordon på de områden Kustbevakningen arbetar inom då havsvattnet är fruset. Kustbevakningen har i dag befogenheter att göra fartkontroller samt rapportera sjöfylleri när det gäller fartygstrafik enligt LKP, detta borde även kunna gälla framförande av snöskoter/terrängfordon. Detta förslag fordrar en lagändring. Att inte utnyttja dessa möjligheter att använda Kustbevakningen leder till att vissa, för säkerheten väsentliga, bestämmelser antingen inte alls beivras eller att man måste belasta polis och åklagare med dem, vilket numera kan synas onödigt.

Förslagen skulle totalt sett innebära en effektivisering i rättskedjan genom att polis och åklagare mer skulle kunna koncentrera sina resurser till sina prioriterade områden. Samhällsekonomiskt skulle de föreslagna ändringarna i Kustbevakningens befogenheter vara till gagn för skattebetalarna genom att samhällets resurser tillvaratas på ett effektivt sätt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets motion Fö228 yrkande 3.

## 3. Organisatoriskt ansvar, punkt 3 (m, fp, kd, c)

av Eskil Erlandsson (c), Ola Sundell (m), Allan Widman (fp), Erling Wälivaara (kd), Heli Berg (fp), Karin Enström (m) och Carl-Axel Roslund (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen delvis motion 2004/05:Fö211 och avslår motion 2004/05:Fö207.

### *Ställningstagande*

Kustbevakningen utgör i dag en självständig statlig myndighet. Den ansvarar i dag för polisiär verksamhet, kontroll av efterlevnad av in- och utförelseavgifter (det vill säga tullkontroll), fiskeriövervakning, sjöövervakning och sjösäkerhetsarbete, miljökontroll samt övervakning av jakt, handel med utrotningshotade växter och djur och marinvetenskaplig forskning.

Det är i dagens pressade ekonomiska läge för den svenska staten oförsvärbart att ha en uppdelning av uppgifter som är relaterade till svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon som leder till förekomsten av skilda myndigheter. Överlappande uppgifter är ett kraftfullt argument för att förändra och förenkla myndighetsutövningen i Sverige.

Dessutom har samhällets resurser när det gäller sjöövervakning kommit att minska. Sjöpolisverksamheten är i dag avvecklad utom på vissa begränsade kustavsnitt. Således handlar det inte bara om att myndighetsresurser överlappar varandra. Det uppstår även luckor, tidsmässigt och geografiskt, i sjöövervakningen. Den bristande samordningen mellan Kustbevakningen och andra myndigheter, tillsammans med en historisk blockering att effektivt utnyttja Försvarsmakten för andra ändamål än rent militära, måste åtgärdas. Det viktigaste kan rimligen inte vara vilken myndighet som agerar utan att någon myndighet agerar.

Vi menar att en organisatorisk samordning av Kustbevakningen och Försvarsmakten är nödvändig för att denna effekt skall uppnås. Med hänsyn till storleksförhållandena och behovet av en nära samverkan med t.ex. flygvapnet är det naturligt att Kustbevakningen integreras i Försvarsmakten. En sådan förändring måste dock föregås av noggranna överväganden av en lång rad frågor vad avser organisation, utbildning, befogenheter, uppgifter m.m.

#### **4. Miljösäker sjöfart, punkt 5 (c)** av Eskil Erlandsson (c).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T395 yrkande 6.

### *Ställningstagande*

De incidenter och olyckor som inträffat kring Sveriges kuster har visat att beredskapen inte alltid är den bästa. Åtgärder behövs för att höja beredskapen, och för detta krävs samarbete med våra grannländer. Helcoms arbete för en höjd beredskap är välkommet och bör följas upp nationellt.

Åtgärder som krävs är t.ex. avtal om miljöberedskap för länderna kring Östersjön. Man bör avtala i förväg om en räddningsledare. Likaså krävs det avtal om samordnade räddningsinsatser och att gemensamma övningar genomförs regelbundet. Helcom har fått respektive regering att delegera ned detta till berörd myndighet, för att åstadkomma en ”24-timmarsberedskap”. Detta är mycket positivt, och jag förväntar mig ett bra resultat.

Att utse nödhamnar är oerhört viktigt för att minimera skadorna av en eventuell olycka. Vid ”Prestige”-olyckan utanför Spaniens kust var det just bristen på nödhamnar som fördröjde räddningsinsatsen. Helcom har genomfört ett stort arbete för att utse nödhamnar kring Östersjön, vilket mer eller mindre är färdigt men jag vill ändå poängtera vikten av att det finns nödhamnar längs hela kuststräckan.

Det krävs också avtal med bogserbåtar, tankfartyg etc. för en snabb insats då olyckan är framme. En inventering av bogserbåtar och brandbekämpningsfartyg kring Östersjön 2002 visade på skrämmande fakta. De enda bogserbåtar som finns längs hela den svenska Östersjökusten är isbrytarna i Stockholm, som vintertid befinner sig uppe i Bottenviken. De få bogserbåtar som finns har dessutom inte beredskap sommartid, vilket innebär att de under sommarmånaderna är obemannade och inte kan användas vid en olycka. Kustbevakningen har fått i uppdrag att lösa detta, men självklart krävs det också ekonomiska resurser. Vad som ovan anförs om att höja beredskapen i Östersjön bör ges regeringen till känna.

## Särskilt yttrande

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

### **Kustbevakningens befogenheter, punkt 2 (v)**

Berit Jóhannesson (v) anför:

När det gäller utvecklingen inom rättsväsendet anser Vänsterpartiet att man kan gå vidare för att utöka effektiviteten i rättskedjan men då självfallet med bibehållen rättssäkerhet.

Det finns konkreta förslag där Kustbevakningens unika kompetens avseende verksamheter till sjöss bättre kan utnyttjas samtidigt som polis och åklagare skulle kunna avlastas enklare ärenden. Kustbevakningen föreslås få rätt att utfärda ordningsbot. Detta förslag väcktes redan i ”Åklagarutredningen” (SOU 1992:61). Kustbevakningen har förklarat sig beredd att ta på sig denna uppgift. Det krävs dock ändring i rättegångsbalken och viss utbildning av personalen.

Kustbevakningen och polisen föreslås vidare få rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov i sjötrafiken. Ett sådant förslag har lämnats i betänkandet Sjöfylleri (SOU 2001:30). Även i detta fall har Kustbevakningen förklarat sig beredd att ta på sig uppgiften. Men även detta förslag kräver en lagändring. Eftersom det redan finns en presumtionsregel för grovt sjöfylleri behöver frågan om provtagning inte nödvändigtvis avvakta hur det blir med promillegräns för enkelt sjöfylleri. Mot bakgrund av det pågående arbetet med frågorna förutsätter Vänsterpartiet att ett förslag som ligger i linje med Vänsterpartiets önskemål kommer att föreläggas riksdagen. Med hänvisning till detta ställer jag mig bakom utskottsmajoritetens förslag.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05:L243 av Henrik S Järrel (m):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om bortforsling av ägarlösa båtar i enlighet med vad som i motionen anförts.

*2004/05:Fö201 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av att åstadkomma en samlad lagstiftning som bl.a. skall reglera ansvarsfrågan för nytillkomna vrak.

*2004/05:Fö207 av Mona Jönsson och Jan Lindholm (båda mp):*

Riksdagen begär att regeringen tillsätter en parlamentarisk utredning om arbetsfördelning och organisation av frågor rörande skydd, räddning, sanering m.m. till sjöss.

*2004/05:Fö211 av Tobias Billström (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om sammanslagningen av Kustbevakningen och marinen till en myndighet.

*2004/05:Fö219 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om vikten av att Sjöräddningssällskapet kan fortsätta sin verksamhet.

*2004/05:Fö228 av Berit Jóhannesson m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge Kustbevakningen rätt att utfärda ordningsbot.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge Kustbevakningen rätt att ta alkoholutandningsprov i sjötrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Kustbevakningen får rätt att göra kontroll av ålder, fart och nykterhet när det gäller framförandet av snöskoter/terrängfordon.

*2004/05:Fö230 av Christer Skoog m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om vikten av att hitta en permanent lösning vad gäller sjöräddningens organisation.

*2004/05:Fö240 av Maud Ekendahl (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en lagändring så att Kustbevakningen erhåller rätt att utföra alkoholtester i sjötrafiken.

*2004/05:Fö247 av Helena Bargholtz och Gabriel Romanus (båda fp):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagändring som reglerar rätten och skyldigheten att forsla bort störande båtar och vrak.

*2004/05:T395 av Sven Bergström m.fl. (c):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att höja beredskapen i Östersjön.