



Sjösäkerhet m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet förslag om säkerhets- och miljöfrågor inom sjöfarten i 37 motioner från allmänna motionstiden hösten 2003 respektive hösten 2004.

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla anför utskottet och hänvisar till Sveriges arbete dels i internationella sammanhang såsom IMO, dels med att göra det nationella regelverket enklare och mer överskådligt. Utskottet avstyrker motionsförslag om allmänna säkerhetskrav för sjöfarten med hänvisning till vad som redovisats.

En motion med krav på utökad hamnstatskontroll avstyrks; kravet torde kunna bli tillgodosett genom pågående arbete inom Europeiska kommissionen med sjösäkerhetspaketet Erika III (namngivet efter ett förlist oljetankfartyg), som bl.a. innefattar en omarbetning och förstärkning av reglerna för sådan kontroll.

Säkerheten och miljön i Östersjöområdet har föranlett en rad motionsförslag. Utskottet redovisar vidtagna åtgärder och pågående arbete, bl.a. i Helsingforskommissionen (Helcom) med klassningen av Östersjön som ett s.k. Särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) och ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärderna. Vidare erinras om regeringens aviserade proposition respektive skrivelse med anledning av Havsmiljökommissionens förslag. Utskottet säger sig utgå från att regeringen noga följer utvecklingen och vidtar de ytterligare åtgärder som kan bedömas nödvändiga eller lämpliga för att ett effektivt skydd för Östersjöområdet skall kunna uppnås. Återrapporteringen av uppföljningen förutsätts ske till riksdagen. Därmed avstyrks motionsförslagen, som – enligt utskottets mening – kan komma att övervägas i det fortsatta arbetet.

Sjöfartens miljöpåverkan när det gäller utsläpp av skadliga ämnen till luft tas upp i några motioner. Förslag om återinförande av investeringsbidrag till katalysatorer avstyrks med hänvisning till bl.a. det ökade inslaget av miljöstyrning i farledsavgifterna och pågående överväganden beträffande

handel med utsläppsrättigheter. Även motionsförslag om lågsvavlig bunkerolja avstyrks; skälet är pågående överväganden inom ramen för arbetet med det s.k. svaveldirektivet.

Hamnarnas åliggande att ta hand om avfall från fartyg efterlevs dåligt, anför utskottet som anser att detta är allvarligt. Det är angeläget att den så kallade Östersjöstrategin tillämpas fullt ut i samtliga Östersjöhamnar. Utskottet utgår från att regeringen inom Helcom – liksom i andra berörda sammanhang – kraftfullt agerar för att målen med Östersjöstrategin uppnås. Motionsförslagen härom avstyrks.

Krav på en ny utredning om M/S Estonias förlisning avstyrks av utskottet, som gör samma bedömning som våren 2003, då utskottet senast behandlade motsvarande förslag. Utskottet utgår från att regeringen alltjämt följer frågan och vidtar de initiativ som kan anses påkallade. Vidare erinrar utskottet återigen om att utredarna av en förstudie om sjunkförloppet hade pekat på de ytterligare områden som kan belysas, för vilka man saknar material. Även ett förslag om en ny ordning för haveriutredningar avstyrks. Utskottet hänvisar till de överväganden som görs inom ramen för sjösäkerhetspaketet Erika III om haveriundersökningar och möjligheten för den europeiska sjösäkerhetsmyndigheten (Emsa) att bistå vid eller svara för haveriutredningar men också till den på riksdagens initiativ tillkomna utredningen om en gemensam inspektionsverksamhet.

Obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis för fritidsbåt skulle bidra till att riksdagens långsiktiga mål om en halvering av antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till år 2007, anser utskottet. Riksdagen bör mot denna bakgrund göra ett tillkännagivande om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av ett sådant system. Genom ett uttalande av denna innebörd bli motionsförslagen helt eller delvis tillgodosedda.

Frågan om ett återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister tas upp i flera motioner; flertalet är för ett återinförande medan man i en motion argumenterar emot ett sådant. Utskottet påminner om att regeringen i budgetpropositionen för år 2005 sagt sig ha för avsikt att återkomma till frågan i den transportpolitiska propositionen som väntas sommaren 2005. Utskottet, som förutsätter att regeringen fullföljer sin avsiktsförklaring, anser att riksdagen bör avvakta propositionen i denna fråga; motionsförslagen avstyrks därmed.

Till betänkandet har fogats åtta reservationer och två särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Bakgrund.....	7
Utskottets överväganden.....	11
Allmänna säkerhetskrav för sjöfarten.....	11
Hamnstatskontroll.....	14
Sjösäkerheten i Östersjöområdet.....	18
Behörighetsfrågor m.m. inom sjöfarten.....	28
Sektorsansvaret för sjöfartens miljöpåverkan.....	31
Luftföroreningar till följd av sjöfart.....	32
Mottagning av avfall från fartyg.....	39
Införlivande av sjöfarten i städernas miljözoner.....	41
M/S Estonias förlisning.....	43
Förstärkt ordning för haveriutredningar.....	49
Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar.....	51
Fritidsbåtsregister.....	58
Reservationer.....	62
1. Sjösäkerheten i Östersjöområdet, punkt 3 (m, fp, kd, c).....	62
2. Luftföroreningar till följd av sjöfart, punkt 6 (kd, c).....	64
3. Mottagning av avfall från fartyg, punkt 7 (kd).....	65
4. M/S Estonias förlisning, punkt 9 (kd).....	66
5. M/S Estonias förlisning, punkt 9 (mp).....	66
6. Förstärkt ordning för haveriutredningar, punkt 10 (mp).....	73
7. Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar, punkt 11 (m).....	75
8. Fritidsbåtsregister, punkt 12 (m, fp, kd).....	75
Särskilda yttranden.....	77
1. M/S Estonias förlisning, punkt 9 (v).....	77
2. Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar, punkt 11 (fp, c).....	77
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	78
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	78
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	79

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Allmänna säkerhetskrav för sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 9 och

2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 6.

2. Hamnstatskontroll

Riksdagen avslår motion

2003/04:MJ434 av Åsa Domeij m.fl. (mp) yrkande 7.

3. Sjösäkerheten i Östersjöområdet

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T280 av Tuve Skånberg (kd),

2003/04:T389 av Kent Olsson (m),

2003/04:MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 4,

2003/04:MJ472 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 8 och 11,

2004/05:T395 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1, 4, 5 och 7,

2004/05:T414 av Kent Härstedt (s),

2004/05:T415 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s),

2004/05:T438 av Kenneth Lantz (kd) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 18,

2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 11 och 12,

2004/05:MJ371 av Åsa Domeij och Sverker Thorén (mp, fp) yrkandena 14, 15 och 17 samt

2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkandena 8, 9 och 18.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

4. Behörighetsfrågor m.m. inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T479 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s),

2004/05:T400 av Eva Arvidsson och Kent Härstedt (båda s) och

2004/05:T493 av Åsa Lindestam (s).

5. Sektorsansvaret för sjöfartens miljöpåverkan

Riksdagen avslår motion

2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 14.

6. Luftföroreningar till följd av sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 7 och 8,

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 8,
2004/05:T423 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (båda s),
2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 5 och
2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 7.

Reservation 2 (kd, c)

7. Mottagning av avfall från fartyg

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:MJ329 av Annelie Enochson (kd) yrkande 4 och

2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 4.

Reservation 3 (kd)

8. Införlivande av sjöfarten i städernas miljözoner

Riksdagen avslår motion

2004/05:T393 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 1.

9. M/S Estonias förlisning

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T553 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v) yrkandena 1–3,

2004/05:T320 av Sten Tolgfors (m) och

2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7.

Reservation 4 (kd)

Reservation 5 (mp)

10. Förstärkt ordning för haveriutredningar

Riksdagen avslår motion

2004/05:T484 av Lars Ångström (mp) yrkandena 1–4.

Reservation 6 (mp)

11. Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

2004/05:T243 av Kerstin Heinemann (fp),

2004/05:T244 av Claes Roxbergh m.fl. (mp),

2004/05:T351 av Olle Sandahl och Johnny Gylling (båda kd),

2004/05:T431 av Christina Nenes och Göte Wahlström (båda s),

2004/05:T467 av Per Erik Granström och Barbro Hietala Nordlund (båda s) yrkande 2,

2004/05:T489 av Per-Olof Svensson och Åsa Lindestam (båda s) yrkandena 1 och 2 samt

2004/05:MJ371 av Åsa Domeij och Sverker Thorén (mp, fp) yrkan-
de 18.

Reservation 7 (m)

12. Fritidsbåtsregister

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T262 av Hillevi Larsson (s) yrkande 1,

2004/05:T263 av Karin Enström (m) yrkande 1,

2004/05:T293 av Christer Skoog m.fl. (s),

2004/05:T302 av Anders Karlsson (s),

2004/05:T490 av Åsa Lindestam (s) och

2004/05:T497 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s).

Reservation 8 (m, fp, kd)

Stockholm den 10 mars 2005

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 Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Staffan Danielsson (c), Lars Ångström (mp) och Conny Fogelström (s)

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas säkerhets- och miljöfrågor inom sjöfarten i 37 motioner som har väckts under allmänna motionstiderna 2003/04 och 2004/05. De 61 yrkandena gäller följande huvudområden:

- Säkerhetskrav för sjöfarten och hamnstatskontroll
- Sjösäkerheten i Östersjöområdet
- Behörighets- och utbildningsfrågor inom sjöfarten
- Sjöfartens miljöpåverkan
- M/S Estonias förlisning och haveriutredningar
- Fritidsbåtar.

Företrädare för Sjöfartsverket, inkl. sjöfartsinspektionen inom verket, har inför utskottet lämnat upplysningar och synpunkter i ärendet. Vidare har företrädare för Estoniaorganisationer uppvaktat en delegation inom utskottet. En skrivelse till talmannen från Pieter van Vollenhoven, ordförande i International Transport Safety Association (ITSA) och ordförande i the Dutch Transport Safety Board (DTSB), har vidarebefordrats till utskottet. Vidare har skrivelser från bl.a. Inga-Britt Ahlenius, f.d. generaldirektör, tillställts utskottet.

Bakgrund

Inledning

Med begreppet *sjösäkerhet* avses åtgärder för att minska risken för sjöolyckor, förorening från fartyg och förlust av människoliv till sjöss. Åtgärderna gäller fartyg (utförning och utrustning), bemanning (utbildning och kompetenskrav), trafik (lotsning m.m.) och infrastruktur (farleder och hamnar). Många av sjösäkerhetsåtgärderna syftar alltså även till – eller får till följd – en bättre havsmiljö. Begreppet *sjöfartsskydd* avser åtgärder för skydd mot brottsliga handlingar, t.ex. terrorism, inom sjöfarten.

Internationella organisationer och normsystem

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla. För det internationella samarbetet finns bl.a. följande organisationer och normsystem.

IMO

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med ökade kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 164 medlemsstater.

Tre internationella konventioner är av särskild betydelse.

- FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention of the Law of the Sea, Unclos) innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika vattenområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller principen om rätt till oskadlig genomfart i internationella sund.
- Sjösäkerhetskonventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea, Solaskonventionen) är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Den har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden).
- Den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg ((International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Marpolkonventionen) jämte ett senare antaget protokoll). Dess bilaga VI om luftföroreningar från sjöfarten träder i kraft i maj 2005. Den är samtidigt föremål för en revidering.

EU

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas primärt på ett effektivt och enhetligt införande av de inom IMO träffade internationella överenskommelserna. Därutöver verkar EU för medlemsstaternas regionala intressen när det gäller sjösäkerhet och havsmiljö, inte minst på grund av de haverier som ägt rum inom EU-ländernas vattenområden.

Som en följd av oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 har EU-kommissionen lagt fram två förslag till åtgärds paket, Erika I och Erika II. Arbetet med ett tredje paket pågår.

Erika I innehåller bl.a. följande

- Utvidgad hamnstatskontroll
- Skärpt kontroll av klassificeringssällskapen
- Påskyndad utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov.

Erika II innehåller bl.a. följande.

- Inrättande av övervaknings- och informationssystem för sjöfarten
- Inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (European Maritime Safety Agency, Emsa) med avsedd placering i Lissabon. Det främsta uppdraget är att samla in uppgifter om fartyg och klassificeringssällskap samt organisera medlemsstaternas kontroller av fartyg.

Erika III innehåller förslag om bl.a. följande

- Flaggstaternas uppfyllelse av sina åtaganden enligt IMO-konventioner
- Omarbetning och skärpning av lagstiftningen om hamnstatskontroll (bl.a. om rapporteringsplikt, bekvämlighetshamn och ökat antal kontroller av ”högriskfartyg”)
- Ändring i informations- och övervakningsdirektivet
- Ansvars- och kompensationsfrågor
- Haveriutredningar
- Standarder för sjöpersonal (konsolidering av konventioner och rekommendationer).

Helcom

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för Helsingforskonventionen av år 1974 om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Helcom arbetar bl.a. med frågor om förbättrad ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort och avfallshantering i Östersjöområdet. Medlemmar är Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Tyskland samt Europeiska gemenskapen (EG). För beslut inom Helcom krävs enhällighet.

Nordsjökonferensen

Nordsjökonferensen är ett samarbete som bedrivs av länderna runt Nordsjön till skydd för Nordsjöns marina miljö. Ett ministermöte är planerat att hållas i Göteborg i april 2006.

Ospar

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

Sjösäkerhetsorganisationen i Sverige

Sjöfartsverket

Ansvarig sektorsmyndighet är Sjöfartsverket, som även är ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige. Chefen för sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket ansvarar bl.a. för frågor om sjösäkerhet och skydd mot förorening från fartyg. Sjöfartsverkets verksamhetsmål är en säker sjöfart, där ingen dödas eller allvarligt skadas. Sjötransportsystemet skall anpassas till de krav som följer av detta.

Kustbevakningen

Även Kustbevakningen verkar inom området; dess verksamhetsmål är att antalet allvarliga olyckor och att sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska. Kustbevakningen svarar för *sjötrafikövervakning* riktad mot såväl yrkessjöfarten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och i viss utsträckning på internationellt vatten. Myndigheten bedriver också *sjösäkerhets tillsyn* i enlighet med en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Vidare har myndigheten en ständig beredskap för miljöräddningstjänst, vilket även utgör en beredskap som utnyttjas för sjöräddning.

Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg är reglerad i en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Vissa former av sjösäkerhetskontroll

Flaggstatskontroll är den kontroll enligt internationella sjösäkerhetsnormer som skall utföras av flaggstaten (den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget). Denna typ av kontroll har efterhand alltmer kompletterats av hamnstatskontroll, som utförs på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn.

Hamnstatskontroll skall utföras av hamnstaten. Den syftar till en enhetlig tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening från fartyg samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg. Grundläggande normer finns i Solas och Marpolkonventionen.

Utskottets överväganden

Allmänna säkerhetskrav för sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla; en redovisning lämnas för arbetet inom IMO, EU och Helcom. Utskottet framhåller den betydelse som sjöfarten har och den potential som finns för en ytterligare utveckling. Vidare hänvisar utskottet till arbetet i Sverige med att göra regelverket enklare och mer överskådligt. Mot den redovisade bakgrunden finner utskottet att motionerna är eller kommer att bli i huvudsak tillgodosedda; de avstyrks därför.

Motionerna

Svensk sjöfart håller en hög sjösäkerhetsnivå, förklaras det i motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Sverige skall vara pådrivande för bättre sjösäkerhet inom internationella organ anför motionärerna som samtidigt för fram synpunkten att säkerhetsarbetet inte gynnas genom svenska särregler. Sådana försvårar för svenska handelsflottan, menar de och för fram tillämpningen av halonförbudet i brandsläckningssystemen som ett exempel på detta; krav på ombyggnad av äldre fartyg skapar stora kostnader till knappast någon miljönytta alls, framhålls det (yrkande 9).

Ett likalydande yrkande om säkerhetskrav för sjöfarten förs fram i motion 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Också här argumenteras mot att ensidiga svenska krav för svenska redare drabbas av ensidiga svenska krav medan rederier i andra flaggstater undgår sådana. Kraven skall alltså genomdrivas inom IMO för att få en global tillämpning betonar motionärerna (yrkande 6).

Vissa bakgrundsuppgifter

Sjöfartsinspektionens rapporter om sjösäkerhetsarbetet

Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket har sammanställt en rapport om vilka åtgärder som vidtagits för att förbättra sjösäkerheten åren 1994–2001 (daterad 2001-10-01). En redovisning görs av dels de beslut på sjösäkerhetsområdet som var en följd av M/S Estonias förlisning, dels det övriga sjösäkerhetsarbete som bedrivits under perioden, såväl inom IMO och EU och andra internationella organ, som inom Sverige.

Som en komplettering till rapporten har en promemoria utarbetats med belysning av de viktigaste åtgärderna därefter och fram till hösten 2004. Där anges bl.a. att den svenska sjösäkerhetslagstiftningen är uppbyggd på ramlagstiftning som beslutas av statsmakterna. I denna bemyndigas Sjöfartsverket att utfärda detaljföreskrifter. När sådana beslutas sätter verket i kraft de internationella regelverken. Dessa är ofta mycket tekniska till sin natur. Massan av Sjöfartsverkets föreskrifter är mycket stor; i vissa delar är den föråldrad och saknar systematik, sägs det. Ett översynsarbete pågår som beräknas vara i allt väsentligt färdigt inom ett par år. En hörnpelare är att de svenska föreskrifterna på de områden som är internationellt reglerade inte skall ha annat innehåll än de internationella reglerna. I de svenska föreskrifterna skall inte heller föras in tolkningar som avviker från internationellt beslutade tolkningar. Endast om det inte finns en internationell tolkning och den internationella regeln kräver en tolkning, skall en svensk sådan beslutas.

Havsmiljökommissionens förslag

Havsmiljökommissionen har haft i uppdrag att bl.a. föreslå åtgärder som kan bryta den pågående negativa utvecklingen i havsmiljön, så att de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för havsmiljön kan nås till år 2020. Kommissionen överlämnade sitt betänkande Havet – tid för en ny strategi (SOU 2003:72) till regeringen i juni 2003. Sammanfattningsvis föreslås en nationell marin strategi samt åtgärder inom bl.a. sjöfarten.

Flera av förslagen innebär en revidering av de miljökvalitetsmål som är relevanta för havets miljö tillstånd. För miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* föreslås för sjöfarten följande åtgärder.

- Ingen undermålig sjöfart skall trafikera våra omgivande hav.
- De mest värdefulla områdena skall skyddas från sjöfartens negativa konsekvenser.
- Räddningsberedskapen skall säkerställas.
- Även förslag till kompletterande åtgärder förs fram.
- Befraktaren (lastägaren) bör ges ett större ansvar för valet av transport, byggt på samverkansavtal.
- Åtgärder för att underlätta för kvalitetssjöfarten skall vidtas.
- All fartygstrafik skall avledas från de mest värdefulla områdena.
- Räddningsberedskapen skall förstärkas vad gäller förmågan att utföra nödbogsering, nödläktring (överföring av flytande last mellan fartyg) och brandsläckning till sjöss.
- För Östersjön förespråkar kommissionen en indelning i zoner med olika nivåer av marint skydd. Vidare föreslås – inom ramen för en reviderad Helsingforskonvention och genom samarbete inom IMO – att vissa minimikrav för sjöfartsstandard i Östersjön fastställs. Dessa är följande.
- Alla Östersjöns hamnar skall ha utrustningar och anordningar för att omhänderta avfall, även oljehaltigt sådant.

- Krav på endast högkvalitativa tankfartyg för all farlig last inklusive olja, inga anmärkningar från besök i tidigare hamnar, fartyg utrustade med transpondrar och/eller annan utrustning för kontroll och spårning och klassificerade av välrenommerade klassificeringssällskap.
- Farleder och trafikregler utformade så att känsliga områden undviks samt att skador från oljeutsläpp blir minsta möjliga om de skulle uppstå.
- Kontrollerat utsläpp av barlastvatten för att minimera spridningen av främmande organismer.
- Inom ramen för samarbetet i Helcom samordnas insatser för att borda, inspektera och uppehålla handelsfartyg som är misstänkta för brott mot nationella miljölagar.

Budgetpropositionen för år 2005

Utvecklingen mellan de två åren 1998 och 2003 visar ett minskat antal allvarliga olyckor i alla sjötrafikkategorier utom för fritidsbåtarna, där olyckorna ligger kvar på ungefär samma nivå som tidigare. Även när det gäller svenska fartyg i samtliga farvatten noteras ett minskat antal olyckor. Regeringen anser att delmålet för verksamheten delvis har uppnåtts för 2003.

Kustbevakningen har inom sjösäkerhetsarbetet under år 2003 prioriterat tillsynen av lastbärare avskilda för sjötransport och bemanningskontroller avseende svenska fartyg med en bruttodräktighet på upp till 1 500. Tillsammans med Sjöfartsverket har Kustbevakningen fortsatt utvecklingen av den riskanalysbaserade tillsynen. Målet för verksamheten har uppnåtts enligt regeringens mening.

Utskottets ställningstagande

Det transportpolitiska delmålet om en säker trafik har för sjöfarten formulerats så att antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten och för fiske- och fritidsbåtar skall halveras under perioden 1998–2007. Vidare skall inga allvarliga olyckor inträffa inom kategorin färje- och passagerarsjöfart. Sjösäkerheten kan mätas som dels säkerhet i svenska farvatten för all sjöfart oavsett fartygens nationalitet, dels säkerhet för svenska fartyg oberoende av farvatten.

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla. I det föregående har utskottet redovisat internationella samarbetsorgan i vilka Sverige deltar aktivt. Det gäller t.ex. inom IMO där arbetet med en revidering av bilaga VI till Marpolkonventionen har inletts. Inom EU fullföljs arbetet med Erika II-paketet och pågår överläggningar om ett Erika III-paket. I Helcom var Sverige en av initiativtagarna till PSSA-klassning av Östersjön – ett arbete som sedermera bedrivs multilateralt eftersom Ryssland inte stöder frågan. Sverige leder detta multilaterala arbete med utarbetande av PSSA-anknutna skyddsåtgärder.

Såvitt gäller Havsmiljökommissionens förslag har utskottet erfarit att regeringen avser att behandla hithörande frågor i dels den till i mars 2005 aviserade propositionen avseende miljömålen, dels den till senare under våren 2005 aviserade skrivelsen med förslag till en nationell havsmiljöstrategi.

I motionsförslagen är huvudinriktningen att Sveriges arbete med säkerhets- och miljöfrågor inom sjöfarten skall drivas i internationella sammanhang. Särregleringar för Sverige skall undvikas så att den svenska sjöfartens möjligheter att hävda sig i internationell konkurrens inte försvåras.

Utskottet vill framhålla den betydelse som sjöfarten har och den potential som finns för en ytterligare utveckling. Harmoniserade regler och en enhetlig tolkning och tillämpning är grundläggande, både av konkurrens- och säkerhetsskäl. Utskottet ansluter sig sålunda till motionärernas uppfattning om att särregler så långt möjligt skall undvikas och att regelverket skall vara lättöverskådligt. Reglerna bör inte vara mer ingripande än som är nödvändigt för att garantera en viss, definierad säkerhetsnivå; den s.k. proportionalitetsprincipen bör alltså iakttas.

Sjöfartsverket bedriver ett flerårigt projekt i syfte att göra regelverket enklare och mer överskådligt. Såvitt utskottet erfarit har överläggningar förts mellan sjöfartsnäringen och bl.a. Sjöfartsverket om vad som betecknats som svenska sär tolkningar och svenska särregler m.m. som kan vara försvårande för svenskflaggade fartyg. Enligt utskottets mening är det naturligt att sjösäkerhetsmyndigheterna håller en öppen och löpande dialog med sjöfartsnäringen i dessa frågor.

Mot den nu redovisade bakgrunden finner utskottet att motionerna är eller kommer att bli i huvudsak tillgodosedda; de avstyrks därför.

Hamnstatskontroll

Utskottets förslag i korthet

En motion med krav på utökad hamnstatskontroll avstyrks. Det torde kunna bli tillgodosett genom pågående arbete inom Europeiska kommissionen med sjösäkerhetspaketet Erika III, som bl.a. innefattar en omarbetning och förstärkning av reglerna om hamnstatskontroll.

Motionen

I motion 2003/04: MJ434 av Åsa Domeij m.fl. (mp) påtalas att Sverige måste öka kontrollen av fartyg som anlöper svensk hamn. Enligt EU-reglerna skall minst 25 procent av fartygen kontrolleras. Kommissionens redovisning visar att Sverige var bland de fyra medlemsstater som inte uppfyllde kraven 2001, då endast 23 % av fartygen inspekterades. I exempelvis Finland inspekterades 32 % (yrkande 7).

Vissa bakgrundsuppgifter

Gällande bestämmelser om hamnstatskontroll

Hamnstatskontroll är, som har framgått i det föregående, kontroll av fartyg som utförs av den stat i vilken ett fartyg anlöpt en hamn.

Det grundläggande regelverket återfinns i konventioner, protokoll, koder och resolutioner som antagits av IMO samt i den s.k. Parisöverenskommelsen (Paris – Memorandum of Understanding).

Även inom EG-rätten finns regler på detta område. Direktivet om hamnstatskontroll syftar till att förbättra sjösäkerheten genom en minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten men också genom att efterlevnaden av internationella regler och gemenskapslagstiftning ökas (direktiv 2001/106/EG om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten). Direktivet är ett minimidirektiv, vilket innebär att de enskilda medlemsstaterna kan ställa upp strängare regler nationellt. I inledningen sägs bl.a. att vissa fartyg – på grund av sitt dåliga skick, sin flagg och förhistoria – utgör en påtaglig fara för säkerheten till sjöss och den marina miljön, framför allt de fartyg från en flaggstat som betecknas som ”mycket hög risk” eller ”hög risk” i den svarta lista som offentliggörs i den årliga MOU-rapporten. Dessa fartyg bör därför vägras tillträde till gemenskapens hamnar, om det inte kan visas att fartyget utan risk kan framföras i gemenskapens farvatten. Vidare betonas att sådana fartyg som bör prioriteras är sådana som utgör en särskilt stor olycks- och föroreningsfara, och det är därför nödvändigt att inspektera dem ofta i gemenskapens anlöpshamnar.

Varje medlemsstat skall kontrollera minst 25 % av de fartyg med utländsk flagg som anlöper dess hamnar. Medlemsstaterna har rätt att organisera de obligatoriska inspektionerna effektivt så att högsta mervärde uppnås.

I Sverige är det sjöfartsinspektionen, en avdelning inom Sjöfartsverket, som administrerar hamnstatskontrollerna. Inriktningen är att man särskilt skall kontrollera ”prioriterade fartyg” och svaghetsfaktorer med avseende på bl.a. flagg, klassningssällskap samt typ av fartyg och last. Numera uppnår Sverige målet om kontroll av 25 % av de utländskflaggade fartygen.

Erika III-paketet

Inom ramen för kommissionens arbete med ett tredje sjösäkerhetspaket, Erika III, pågår diskussioner om en omarbetning av reglerna för hamnstatskontroll. Skälet är att det uppfattats som alltför komplext, främst som ett resultat av successiva ändringar. Därutöver kan uppdateringar och mer fundamentala ändringar genomföras. Bland de förslag som övervägs kan nämnas

- Lotsrapporter.
- Nödhamnar (bekvämlighetshamnar).

- Mer frekventa kontroller av högriskfartyg.

Vidare kan ändringar i direktivet komma att gälla

- Uppdatering av listan på gällande internationella konventioner och de dokument och certifikat som skall underkastas kontrollen.
- Ökad användning av ”svarta listor”.
- Uppmjukning av reglerna om hamnstatskontroll för sådana EU-flaggade fartyg som uppfyller kraven enligt det s.k. flaggstatsinitiativet inom Erika III-paketet.
- Uppstramning av reglerna om tillträde (anlöpsförbud).
- Förbättrad insamling och hantering av uppgifter samt upprättande av en gemensam databas med interoperabilitet mellan de olika system som är i bruk.
- Inkluderande av nya krav i enlighet med ändringar i det internationella och EG-rättsliga regelverket. Full kontroll när det gäller standarder för besättningen.

Budgetpropositionen för år 2005

I budgetpropositionen (prop. 2004/05:1 utg.omr. 22) redovisas uppgifter om utförda hamnstatskontroller.

Under år 2003 genomfördes 767 kontroller av utlandsflaggade fartyg, vilket motsvarar 27 % (även under år 2002 var andelen 27 %). Av dessa hade 291 en eller flera anmärkningar och i sju av fallen var bristerna så allvarliga att fartygen belades med nyttjandeförbud.

De ca 400 svenskflaggade fartygen med en bruttodräktighet om minst 100 har i en internationell jämförelse klarat sig väl vid hamnstatskontrollerna. Under år 2003 genomfördes 319 sådana kontroller; fem av fartygen belades med nyttjandeförbud medan 134 hade en eller flera anmärkningar. En sammanvägning av resultatet från statistiken om nyttjandeförbud från de tre senaste åren av sekretariatet för Paris-MOU visar att endast fartyg registrerade i Storbritannien klarar sig bättre än de i Sverige registrerade.

I arbetet med sjösäkerheten använder numera Sjöfartsverket ett nytt incidentrapporteringssystem som även rönt internationell uppmärksamhet. Med den information som inrapporteras i systemet skapas möjligheter att spåra trender i säkerhetsutvecklingen som sedan kan användas i sjösäkerhetsarbetet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till det syfte som framförs i motionsförslaget, nämligen att hamnstatskontrollerna skall utföras så effektivt som möjligt. Målet om minst 25 % av anlöpen har angetts ha medfört en positiv effekt i sjösäkerhetsarbetet. Åren 2002 och 2003 kontrollerades 27 %. Förra året, år 2004, motsvarade antalet kontroller omkring 26 %. Enligt vad som erfarits är det enbart under år 2001 som antalet kontroller inte nådde upp till målet.

Utskottet konstaterar att Sverige under senare år har fullföljt sina åtaganden när det gäller hamnstatskontroller i enlighet med gällande regelverk och överenskommelser.

Utskottet vill i detta sammanhang peka på svårigheten att under löpande år exakt beräkna det totala antalet anlöp, på vilka procentandelen bestäms. Det kan därmed finnas risk för smärre avvikelser från målet om minst 25 %. Som framhållits har medlemsstaterna rätt att organisera de obligatoriska inspektionerna effektivt så att högsta mervärde uppnås. Sjöfartsinspektionens inriktning är att ”prioriterade fartyg” och svaghetsfaktorer med avseende på bl.a. flagg, klassningssällskap samt typ av fartyg och last skall prioriteras. I detta sammanhang vill utskottet betona att en utökning av andelen kontroller – utan ökade resurser – kan motverka syftet. Risken kan då inte uteslutas att kontrollerna även kommer att inriktas på fartyg med hög kvalitet med avseende på utrustning, bemanning m.m. och att det snarare blir en fokusering på uppfyllandet av en matematisk kvot.

Som har redovisats i det föregående pågår inom Europeiska kommissionen ett arbete med Erika III, däribland en omarbetning och förstärkning av reglerna om hamnstatskontroll. I de konsultationer som förs med medlemsländerna har Regeringskansliet uttryckt sitt stöd för syftet med detta. Bland annat har man pekat på det s.k. AIS-systemet som ett viktigt medel att spåra och kontrollera undermåliga fartyg. Vidare har man uttalat sin positiva uppfattning om att även alternativ till kvoten om minst 25 % kan övervägas.

Med det nu sagda anser utskottet att syftet med motionsförslaget torde kunna bli tillgodosett genom pågående arbete. Motionen avstyrks följaktligen i berörd del.

Sjösäkerheten i Östersjöområdet

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om åtgärder för ökad sjösäkerhet och därmed förbättrat miljöskydd i Östersjöområdet avstyrks med hänvisning till pågående arbete inom Helcom med PSSA-anknutna skyddsåtgärder och till regeringens aviserade proposition respektive skrivelse med anledning av Havsmiljökommissionens förslag. Utskottet utgår från att regeringen noga följer utvecklingen och vidtar de ytterligare åtgärder som kan bedömas nödvändiga eller lämpliga för att ett effektivt skydd för Östersjöområdet skall kunna uppnås. Åtterrapporeringen av uppföljningen förutsätts ske till riksdagen. Vissa förslag i de behandlade motionerna kan komma att övervägas i det fortsatta arbetet, anför utskottet som anser att flertalet här behandlade motioner är – eller kommer att bli – tillgodosedda.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

Motionerna

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) krävs ett tillkännagivande om ett ökat skydd av Östersjön. Enligt motionärernas mening har ansökan till IMO om PSSA för Östersjön förhalats. Såväl inom EU som andra internationella organ måste Sverige var pådrivande och agera kraftfullt för att strängare gemensamma säkerhets- och miljökrav införs för sjöfarten. Det gäller inte minst krav på dubbelskrov för fartyg med miljöfarliga laster. Reglerna för fartygsleder genom känsliga havsmiljöområden måste skärpas och ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön bör införas. Slutligen betonar motionärerna vikten av att besättningarna har hög kompetens och erfarenhet av de speciella krav som ställs vintertid (yrkande 18).

Ur transport- och miljösynpunkt krävs vissa åtgärder för ökad sjösäkerhet i Östersjön, hävdas i motion 2003/04:T389 av Kent Olsson (m). Östersjöns marina miljö utsätts för en ökande belastning på grund av olika mänskliga aktiviteter. I takt med att Ryssland nu skeppar alltmer olja genom sina Östersjöhamnar ökar också trafiken med stora oljetankfartyg och därmed ökar risken för allvarliga oljeutsläpp, påpekar motionären. Därför anser han att riksdagen bör verka för att de åtgärder som framförs i resolutionen från den parlamentariska Östersjökonferens som hölls i september 2003 genomförs. Bland dessa åtgärdsförslag, som återges i motionen, kan nämnas framtagande av ett Östersjömemorandum för att säkerställa en ekologiskt sund sjötransport i hela Östersjöområdet.

I motion 2003/04:MJ472 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) begärs åtgärder av två slag för att förhindra olyckor med lastfartyg i Östersjön, framför allt för att höja beredskapen mot oljeolyckor. Det första är införandet av ett system med miljölotsar för lastfartyg som trafikerar Östersjön för övervakning och kontroll (yrkande 8).

I väntan på slutlig utfasning av oljetanker med enkelskrov är det angeläget att transportererna för de lastägare som nyttjar undermåligt tonnage görs dyrare. Förändras de ekonomiska incitamenten kommer förändringen snabbare, är tanken. Motionärerna föreslår därför att Sverige i berörda internationella organ verkar för krav på att enkelskroviga stortanksfartyg i Östersjön skall ha assisterande bogserbåt (yrkande 11).

Enligt vad som anförs i motion 2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) bör en övervaknings- och ledningscentral för Östersjön upprättas på Gotland. Vidare anvisas tre metoder med en rad specificerade exempel på åtgärder. En metod är att höja *beredskapen*, bl.a. genom att utse nödhämnar. En annan är att *utnyttja marknadskrafterna*, t.ex. genom att ge befraktaren ett större ansvar för valet av transport. En tredje metod är att *driva samarbetet i EU*; härigenom kan Sverige kraftfullt bidra till att möta och minska hoten från de kraftigt ökande och ofta undermåliga oljetransporterna. I den slutliga ansökan om att Östersjön skall klassas som särskilt känsligt havsområde måste ytterligare effektiva skyddsåtgärder presenteras, framhåller motionärerna (yrkande 11). I motionen begärs vidare ett tillkännagivande som går ut på att Kustbevakningens och Sjöfartsverkets arbete med att knyta samman dagens olika rapporteringssystem skall ges högsta prioritet. Det s.k. Sjöbasissystemet bör fullföljas och sättas i funktion snabbt, anser de (yrkande 12).

I motion 2003/04:MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) begärs att regeringen lägger fram ett förslag på förbud mot att transportera olja med enkelskroviga fartyg inom Sveriges ekonomiska zon. Visserligen har IMO och EU beslutat om utfasning av fartyg med enkelskrov vid vissa tidpunkter, anför motionärerna, men enligt deras uppfattning räcker inte detta. De anser att Sverige bör kunna gå före när det gäller sitt eget vatten. Den rättsliga grunden för en sådan bestämmelse bör klarläggas, då det internationella regelverket är svårtolkat. (yrkande 4).

Samma krav återkommer även i motion 2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) (yrkande 9).

Vidare begär motionärerna att det skall vara separata farleder och lotsplikt i Bornholmsgattet. Även om fartygshaverier står för en mindre andel av oljeutsläppen, måste det till en höjd beredskap mot oljeolyckor, framhålls det. Kapaciteten för nödutryckning och oljesanering måste ökas. Farleder och trafikregler skall utformas så att särskilt känsliga områden undviks samt att skador från oljeutsläpp blir minsta möjliga om de skulle uppstå. En överenskommelse om detta bör lämpligen nås inom Helcom, heter det (yrkande 8).

Härutöver begärs att riksdagen gör ett uttalande om Öresund. Sverige har i samband med ratificeringen av havsrättskonventionen avgett förklaring varigenom klargjorts att Öresund skall betraktas som ett s.k. historiskt sund. Därigenom gäller inte någon ovillkorlig rätt till genomfart för utländska fartyg. De rättsliga möjligheterna för Sverige och Danmark att begränsa sjöfart i sundet måste fullständigt klargöras. Riksdagen bör inte utesluta att det för Sverige kan bli aktuellt att hindra genomfart av enkelskroviga oljetanker eller andra fartyg som inte är önskade i Östersjön (yrkande 18).

Öresunds ständigt växande fartygstrafik är oroande, inte minst av miljöskäl anförts i motion 2004/05:T438 av Kenneth Lantz (kd). Ett tillkännagivande krävs därför om att en översyn av miljö- och säkerhetsarbetet i och runt Öresund bör göras. Antalet passager i området har nästan fördubblats under drygt tio år och en ytterligare fördubbling väntas inom de närmaste decennierna, framför allt genom ökningen av fartyg från ryska oljehamnar. Härtill kommer den täta färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör, vilket sammantaget gör Öresund till världens mest trafikerade sund (yrkande 1).

Såväl grundstötningar som kollisioner förekommer i Öresund, framhålls det vidare. Säkrare fartygstrafik i Östersjön och speciellt i Öresund är nödvändigt, framhålls det. Mot den bakgrunden bör Sverige ta initiativ till en överenskommelse om samordning av befintliga resurser. Bland annat föreslås ett VTS-center (Vessel Traffic Service), lotsplikt för tankfartyg och fartyg med farligt gods och att marinens sjöinfocentral i Malmö utnyttjas till fler uppgifter (yrkande 2).

Tuve Skånberg (kd) yrkar i motion 2003/04:T280 att åtgärder bör vidtas för att oljeskador i Östersjön skall kunna undvikas. Han förordar krav på lots i Bornholmsgattet, separata farleder liksom i Öresund, klassning av Östersjön som ett hav i behov av särskilt skydd, samt dubbla skrov för oljetransporter.

I motion 2004/05:T395 av Sven Bergström m.fl. (c) kritiserar regeringen för att inte anstränga sig mer för att få till konkreta åtgärder som skyddar Östersjön. Eftersom ungefär hälften av Östersjökusten tillhör Sverige kan det innebära att det är Sverige som råkar illa ut vid en olycka.

I linje härmed begärs ett tillkännagivande om att svenska regeringen skall vara pådrivande i Helcom, EU och IMO för att Östersjön skall skyddas. EU har visserligen betytt mycket för arbetet med sjösäkerhet men insatserna hittills har inte varit tillräckligt inriktade på förebyggande åtgärder utan mer utgjort en reaktion på redan inträffade olyckor. Vidare påpekas att den senaste utvidgningen innebar att stora sjöfartsländer, som Cypern och Malta, blivit en del av EU och att numera nästan halva världsfloattan finns inom unionen. Detta innebär, menar motionärerna, att EU har fått en stark röst i IMO, och de anser att det kan vara framgångsrikt för länderna runt Östersjön att först komma överens inom Helcom, därefter föra upp frågan på EU-nivå för att slutligen verka för att få igenom internationella bestämmelser i IMO (yrkande 1).

Vidare bör Sverige redan nu presentera ett handlingsprogram för IMO med en tydlig tidtabell för de kommande två åren. Förslagen skall baseras på de konkreta åtgärder som räknas upp i motionen. Förslagen kan kopplas samman med PSSA-klassningen, men de kan även fungera oberoende av denna, heter det (yrkande 4).

Härutöver anser motionärerna att marknadskrafterna för att skydda Östersjön bör utnyttjas. Sålunda skall det all offentlig upphandling, t.ex. inom försvaret, ställas krav på miljösäkra sjötransporter. Vidare förordas Havsmiljökommissionens förslag om samverkansavtal mellan Sveriges redareförening, Svenskt Näringsliv och Sjöfartsverket om att lastägaren åtar sig att använda sig av fartyg som uppfyller vissa krav utöver de rent kostnadsmässiga, såsom miljökrav. Ytterligare ett inslag vore att stimulera branschen att inrätta någon form av miljömärkning eller miljöklassning (yrkande 5).

Även högre krav på fartygens konstruktion och utrustning samt på deras besättningar som trafikerar Östersjön bör ställas, anser motionärerna som begär ett uttalande härom. När det gäller fartyg anser de att man bör kräva dubbel botten och dubbelt skrov även för äldre fartyg, som fraktar miljöfarligt gods i Östersjön. Vidare bör krav ställas på att alla oljetankfartyg som trafikerar Östersjön under vintertid använder isklassförstärkt tanktonnage. För samtliga fartyg måste gälla höga krav på kontinuerlig tillsyn och ett bra underhåll. Krav på färdskrivare är också nödvändigt eftersom myndigheter etc. då kan se om ett fartyg otillåtet passerat ett marint reservat eller befunnit sig i ett område där det skett ett oljeutsläpp. Ett kompetensbevis, ett Östersjökort, är ytterligare ett förslag (yrkande 7).

I motion 2004/05:MJ371 av Åsa Domeij (mp) och Sverker Thorén (fp) hävdas att mer än 40 % av de fartyg som trafikerar Östersjön har säkerhetsbrister. De lägger därför fram krav på en rad konkreta åtgärder för att denna andel skall kunna minskas. Östersjöländerna har goda möjligheter att utöva ett betydande inflytande över sjöfarten och fartygens aktiviteter, sägs det. Ett exempel är att fastställa tillträdesvillkoren till hamnarna. Vidare sägs att bl.a. problem med bekvämlighetsflagg och undermålig sjöfart i Östersjön måste hanteras genom samordnade insatser. Erfarenheterna av Prestigeolyckan år 2002 ledde till att många hamnstater utsåg officiella nödhavnar. Ännu är detta inte fullt ut genomfört i Sverige. Vidare borde räddningsberedskapen både till sjöss och på land förbättras och svenska isbrytare, som under stor del av året inte är i bruk, inbegripas i detta arbete. Andra åtgärder som kan krävas är flyttning av farleder och trafikseparering i farlederna (yrkande 14).

Ytterligare ett förslag går ut på att regeringen bör ge Miljövårdsberedningen i uppgift att ta fram kriterier för ”goda sjötransporter”. Syftet är att ökade möjligheter för konsumentpåverkan skall tas fram. Konsumentpåverkan är ett kraftfullt redskap för att påverka företag att handla miljövänligare. I dag ger valet av transportör, samt transportvalets miljöeffekter, ringa eller inget utslag i olika värderingar av en varas samlade miljökonsekvenser. Resultatet av samarbetet mellan Länsstyrelsen i Västra Götaland och

sjöfartsnäringsen i projektet ”Rent skepp” bör beaktas i sammanhanget. Likaså bör Havsmiljökommissionens förslag om att utarbeta en kravspecifikation för upphandling av sjötransporter i Östersjön genom ett trepartssamarbete stat-redare-fraktköpare, bör genomföras (yrkande 15).

Slutligen anser motionärerna att regeringen skall verka för att förbud mot trafik med enkelskroviga tankfartyg införs snarast möjligt i Östersjön. Enligt motionärerna anlitar oljebolagen utomstående rederier för frakten i syfte att undgå ansvar vid eventuella haverier. Motionärerna åberopa uppgifter från Europeiska kommissionen, enligt vilka den andel av oljetransporterna som gick med rederier med den svagaste relationen till oljebolagen – de med korttidskontrakt – hade ökat från 10 % år 1999 till 50 % år 1999 och detta på en mycket större marknad. Denna utveckling utgör en enorm ökning av oljetransporter under diffusa ansvarsförhållanden, sägs det (yrkande 17).

I motion 2004/05:T415 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) begärs ett tillkännagivande om att staten möjliggör en diskussion med sydöstra Skånes kommuner och Region Skåne om möjligheten att skapa en ledningscentral för förbättrad styrning och kontroll av godstrafiken utanför dessa kuster. En ledningscentral kan lämpligen placeras i Simrishamn, sägs det med motiveringen att det redan i dag finns ett centrum där för såväl kustbevakning som sjöräddning. Motionärerna förutser att handeln med bl.a. länderna i södra Östersjöområdet utvecklas starkt, inte minst genom sjötransporter. För Skånes del kommer detta innebära ökad fartygstrafik längs den skånska kusten med en ökad risk för olyckor, något som regionen fick erfaras sommaren 2003 när Fu Shang Hai förläste i sundet mellan Bornholm och Skåne. Det är inte bara olja som utgör ett hot; än större skada skulle haveri med giftiga kemikalier kunna ställa till med säger motionärerna och presenterar flera konkreta förslag till åtgärder.

Även i motion 2004/05:T414 av Kent Härstedt (s) hänvisas till kollisionen mellan oljetankern Fu Shan hai och ett polskägt lastfartyg i maj 2003. Kollisionen visar såväl systemets sårbarhet vilka allvarliga konsekvenser en fartygsolycka kan få både för dem som finns ombord på fartygen och för människorna och miljön kring Sveriges kuster. För att undvika liknande olyckor i framtiden är det av stor vikt att se på olika lösningar som kan minska risken för olyckor i Öresund. Motionären pekar på bl.a. följande säkerhetshöjande åtgärder.

- En komplettering av bojarna i trafiksepareringssystemet (TSS).
- Etablering av lotsplikt för tankfartyg och fartyg som bär farligt gods.
- Inrättandet av ett Vessel Traffic Servicecenter (VTS), som är bemannat dygnet runt.

Ett tillkännagivande om vikten av ökad säkerhet i och kring Öresund i fråga om fartygstrafik efterfrågas mot denna bakgrund.

Vissa bakgrundsuppgifter

Östersjön

Östersjön är ett hav med bräckt vatten som är nästan helt omringat av land, och som har ett begränsat vattenutbyte med Västerhavet och Atlanten. Detta innebär i sin tur att det tar flera årtionden för att allt vatten i Östersjön byts ut och att utsläppen stannar kvar mycket länge. Östersjöns ekosystem är också känsligare för störningar genom att endast ett fåtal arter klarar att leva i det bräckta vattnet.

Det beräknas att omkring 2 000 fartyg dagligen trafikerar Östersjön och då väsentligen på internationellt vatten, där Östersjöstaterna inte har någon jurisdiktion.

Exporten av olja från ryska eller baltiska hamnar har ökat kraftigt under de senaste åren. Från de största hamnarna är ökningen 50 % under perioden 1997–2000. Prognosen fram till år 2015 tyder på fortsatt kraftig ökning. Fartygsstorleken ökar dessutom eftersom fraktkostnaden per ton olja minskar med stora lastvolymmer. Föroreningsgraden är hög; vattnet i Östersjön innehåller tre gånger så mycket olja som vattnet i Nordsjön. Källorna är utsläpp dels från land i avrinningsområdet, dels från sjöfarten till sjöss.

När det gäller sjösäkerhetsåtgärder räknas hela Östersjöområdet från Finska viken till och med Kattegatt. Redan i dag gäller ett antal sjösäkerhetsåtgärder för detta område. Exempel på detta är ett tiotal trafiksepareringssystem (Stora Bält, Öresund, Öland, Gotland och Finska viken), rapporteringssystem, lotsrekommendationer (i Stora Bält och Öresund) och utsläppsbegränsningar enligt Marpolkonventionens regler för att förhindra förorening genom oljeutsläpp, skadliga flytande ämnen, fast avfall och luftföroreningar. Vidare finns – som ett led i de nya bestämmelserna om sjöfartsskydd som trädde i kraft den 1 juli 2004 – ett stort antal AIS-transpondrar.

Bestämmelser om dubbelskrov

IMO

IMO har – efter ett EU-initiativ år 2003 – beslutat att fartyg med enkelskrov som transporterar tunga oljor skall fasas ut till år 2010. Vissa undantag görs dock i IMO:s regelverk. Enkelskrovstankfartyg byggda i början av 1990-talet får fortsätta segla tills de är 25 år eller till 2015, vilket som kommer först. De måste dock underkastas skärpta inspektioner genom Condition Assessment Scheme (CAS). Detta är ett system för bedömning av fartygets skick som IMO antog år 2001 och medför en skyldighet för flaggstatens myndighet att utfärda intyg.

EU

Främst med anledning av M/S Prestiges förlisning beslutade EU år 2003 att inte invänta att IMO-reglerna skulle träda i kraft. I stället ville EU gå före med europeiska särregler. Slutår för utfasningen har sålunda tidigarelagts till år 2005 respektive år 2010 beroende på fartygstyp. Den nya dubbelskrovsförordningen trädde i kraft den 21 oktober 2003 och gäller som nationell lag (Förordning nr 417/2002 och förordning nr 1726/2003). Alla EES-flaggade (dvs. EU- och Eftaländerna) tankfartyg omfattas liksom alla andra tankfartyg – oavsett flagg – som anlöper EES-hamnar.

Bestämmelser om AIS (automatiskt identifieringssystem)

AIS gör det möjligt för fartyg att identifiera och följa andra fartygs rörelser. Även landbaserade stationer kan följa fartygsrörelserna. Anledningen till att systemet utvecklats är att ett eko från en radar inte ger någon identitet, vilket är till stor nackdel där trafikintensiteten är hög. Meddelande skickas ut med jämna mellanrum om bl.a. fartygets namn och typ samt dess position, kurs, fart och last. Systemet medger att kunna se ”runt hörn” eller ”genom berg”, vilket gör att säkerheten ökar väsentligt i trånga farleder, kanaler, skärgårdar och där trafikintensiteten är hög.

Ett nät av landbaserade bastranspondrar för AIS har byggts utmed hela Sveriges kust och de stora sjöarna, i första hand för att effektivisera hjälpsatser till sjöss, men även som hjälp för bl.a. Kustbevakningen. Genom AIS-systemet ökar möjligheterna att t.ex. fastställa vilket fartyg som har förorsakat utsläpp av farliga ämnen.

Krav på AIS-system för alla fartyg över 300 gäller sedan den 1 juli 2004.

Förslag till bestämmelser om nödhamnar

Regeringen har i mars 2004 uppdragit åt Sjöfartsverket att i samarbete med Kustbevakningen utforma förslag till lämpliga lagändringar för att säkerställa att ett fartyg framför allt kan få gå in en hamn. Räddningstjänsten avses bli räddningsledare.

Klassning av Östersjöområdet som PSSA

Principbeslutet om PSSA-klassning

Särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) innebär att de stater som har jurisdiktion över området (kuststaterna) kan ställa specifika krav på trafiken i detta område. Det är IMO som – med stöd av resolution A927 jämte ett vägledningsdokument – har att fatta beslut om inrättande av ett PSSA på ansökan av berörda stater. Tre villkor finns för att ett havsområde skall kunna klassas som särskilt känsligt, nämligen att

- särskilda oceanografiska förhållanden kräver skydd (t.ex. avseende vattencirkulation)

- havsområdet bevisligen är av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig betydelse
- internationell sjöfart kan skada havsområdet.

Inom två år från principbeslutet om ett PSSA skall ansökarstaterna inkomma med en ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärder (Associated Protective Measures) som de önskar vidta. Det rör sig följande typer av åtgärder, nämligen

- sjötrafikledning
- rapporteringsplikt
- regler för utsläpp
- ruttplanering
- lotsplikt.

Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. Även nya åtgärder – förutsatt att de faller inom IMO:s kompetens – är teoretiskt sett möjligt att föra in i IMO:s riktlinjer men också en sådan åtgärd som är möjlig enligt UNCLOS och som avser den exklusiva ekonomiska zonen. UNCLOS bestämmelser om fri genomfart i internationella sund skall dock alltid gälla.

Våren 2004 lämnade åtta av de nio stater som är parter i Helcom in en ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA till IMO. Genom sin miljökommitté (MEPC) beslöt IMO den 2 april 2004 om ett principgodkännande av ansökan. Området avser hela Östersjön med undantag av de ryska delarna (dvs. utanför S:t Petersburg och Kaliningrad).

Pågående arbete med PSSA-anknutna skyddsåtgärder

Regeringen uppdrog i juli 2004 åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och Naturvårdsverket dels utarbeta förslag till PSSA-anknutna skyddsåtgärder, dels verka för att Östersjön senast i mars 2006 kan bli slutligt klassad som ett särskilt känsligt havsområde i enlighet med IMO:s riktlinjer.

Vid den redogörelse som utskottet fick i februari 2005 av företrädare för Sjöfartsverket, inklusive sjöfartsinspektionen, framkom att följande PSSA-anknutna åtgärder kommer bli aktuella.

- Två nya trafiksepareringssystem, nämligen norr om Rügen och norr om Bornholmsgattet. Trafiken skall styras så att kollisionrisken minimeras i södra Östersjön, där trafiken är tät.
- Ändring av trafiksepareringssystemet söder om Gedser.
- Ändring av djupgåendet i den befintliga trafiksepareringen syd om Gotland och syd om Öland från max 15 meter till max 12 meter för att öka marginalerna.
- En rekommenderad djupvattenled från trafiksepareringen i Bornholmsgattet och upp mot Finska viken.

- Två områden som skall undvikas (Areas to be avoided), nämligen Hoburgs bank och Norra Midsjöbanken. Konkret innebär detta att fartyg över brutto 500 förbjuds att passera dessa områden, som är särskilt känsliga för havsmiljön.

Ansökan inlämnades i början av mars 2005. Även Ryssland står bakom förslaget genom att ha deltagit som observatör i arbetsgruppen för de PSSA-anknutna skyddsåtgärderna; däremot står Ryssland inte som ingivare av själva ansökan till IMO. Förslaget förväntas bli behandlat i juni 2005 av underkommittén för navigations säkerhet. Beslutet om en slutförklaring kommer att fattas av miljökommittén, troligen våren 2006. Det träder därefter ikraft sex månader senare, dvs. i slutet av år 2006. Det finns inget hinder därefter att begära ytterligare åtgärder, förutsatt att dessa är inom ramen för det nu gällande regelverket.

Enligt Sjöfartsverket är åtgärder avseende krav på fartygskonstruktion, besättningars utbildning och ekonomiskt ansvar för skador inte förenliga med vad som kan innefattas i PSSA-anknutna skyddsåtgärder. Ansökan innehåller inte heller något förslag till trafikledningssystem eftersom ett sådant inte anses behövas. Ett skäl är framväxten av AIS-systemet, genom vilket man kan kontrollera eventuella brott mot flaggstatsreglerna. Inte heller lotsplikt ingår; skälet är att det råder delade meningar i Helcomländerna om detta. Det VTS-system som avses inrättas i Öresund ligger utanför systemet med PSSA-anknutna åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets uppfattning är Östersjöområdet av stor och ökande betydelse för den internationella handeln. Sjöfart är också det viktigaste medlet för transporter mellan staterna i denna region. Utvidgningen av EU i maj 2004 har inneburit ökade förutsättningar för en utveckling av Östersjöregionen. För Sverige som ett starkt handelsberoende land är en väl fungerande sjöfart av största betydelse. Östersjön präglas emellertid av en i flera avseenden känslig miljö och behovet är stort av ett effektivt skydd. Utskottet har behandlat frågan om havsmiljön i Östersjöområdet vid flera tidigare tillfällen, senast hösten 2004 i ett yttrande till miljö- och jordbruksutskottet över regeringens skrivelse om En svensk strategi för hållbar utveckling (yttr. 2004/05:TU2y).

Inledningsvis vill utskottet framhålla sin tillfredsställelse med att arbetet med PSSA-anknutna åtgärder har kommit så långt att den formella ansökan är nära förestående. Ambitionen måste vara att åtgärderna skall kunna tillämpas så snart detta är möjligt. Enligt utskottet bör strävan inriktas på att även Ryssland skall fullt ut delta i arbetet.

Motionerna som behandlas i detta sammanhang innehåller en rad konkreta förslag till åtgärder för ett ökat skydd för Östersjöområdet. Flera av dem ligger inom ramen för vad Sjöfartsverket anser vara förenligt med

IMO:s regelverk. De gäller främst åtgärder avseende infrastrukturen i Östersjön. Några förslag tar sikte på åtgärder avseende fartygens utformning och på besättningens utbildning.

Såvitt gäller förslag som berör s.k. *bekvämlighetsflagg* vill utskottet erinra om sin inställning att bekvämlighetsflaggade fartyg bör stimuleras att registrera sig i Sverige eller andra länder som kännetecknas av kvalitetssjöfart. Samtidigt vill utskottet erinra om att det avgörande är att framför allt regel-systemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat. Vidare vill utskottet peka på de överväganden om förstärkning av såväl flaggstats- som hamnstatskontrollerna som pågår inom ramen för Erika III-paketet. I avvaktan på resultatet av detta arbete utgår utskottet från att hamnstatskontrollerna inom Östersjöområdet koncentreras till fartyg som kan befaras icke underhållna eller på annat sätt är undermåliga men också på fartyg som befaras inte svara mot regler för isklassning.

I fråga om utfasning av tankfartyg med *enkelt skrov* förtjänar det att påminna om att de mest undermåliga fartygen med sådant skrov, den så kallade kategori I, fr.o.m. 2005 inte tillåts enligt IMO:s regler.

Utskottet vill också framhålla betydelsen av att harmoniserade bestämmelser om *isklassning* och samarbete om isbrytning behandlas inom ramen för det fortsatta arbetet för en säker och miljömässigt hållbar utveckling av sjöfarten.

När det gäller *lotsplikt* har utskottet tidigare uttryckt sin tveksamhet. Krav på miljölotsar diskuterades inom Helcom inför antagandet av den s.k. Köpenhamnsdeklarationen hösten 2001. Det bedömdes emellertid inte medföra en sådan effektivitetshöjning att det motsvarade de relativt sett höga kostnaderna. Enligt uppgift kan en lotsning kosta uppemot 100 000 kr per dygn utöver kostnaderna för extra bränsle. Vidare anses det för närvarande råda viss brist på lotsar, och det är inte försvarbart att införa lotsplikt i första hand för att utgöra ett ekonomiskt styrmedel snarare än vad som kan anses motiverat av säkerhets- och miljöskäl. Vidare vill utskottet peka på att det s.k. AIS-systemet, som infördes fullt ut inom EU den 1 juli 2004, torde ha minskat behovet av lotsning.

Även *trafikledning* anses numera kunna ersättas med AIS-systemet. För Öresund planerar Sjöfartsverket inrättande av ett så kallat VTS (Vessel Traffic System). Skulle även Danmark vilja samarbeta i införandet av ett sådant system kan det, enligt uppgift från verket, bli fråga om en gemensam anläggning.

Som har omnämnts i det föregående har Sjöfartsverket inför utskottet lämnat en lägesredovisning av arbetet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder och även i övrigt kommenterat motionsförslagen. För sin del har utskottet inget att invända mot de åtgärder som nu kommer att ingå i ansökan; utskottet utgår från att de är avvägda mot bakgrund av vad som bedöms möjligt att uppnå inom ramen för samarbetet mellan Helcomstaterna.

I detta sammanhang vill utskottet erinra om möjligheten att hos IMO ansöka om ytterligare PSSA-anknutna åtgärder. Utan tvivel återstår åtskilligt arbete för att en fullgod sjösäkerhet skall kunna uppnås; vissa frågor måste drivas hårdare, andra frågor behöver tillkomma. Samtidigt anser utskottet att det är nödvändigt att nu prioritera frågan om snarast möjliga genomförande av de PSSA-anknutna skyddsåtgärder som nu har framförhandlats. I detta sammanhang bör det betonas att inga åtgärder är verkningsfulla med mindre än att de vidtas i samarbete med övriga berörda Östersjöländer och inom ramen för gällande regelverk. Utskottet anser det angeläget att Ryssland deltar aktivt i arbetet med PSSA-anknutna åtgärder och att ambitionen skall vara att även ryska vatten snarast möjligt skall omfattas av sådana åtgärder.

I det föregående har en redovisning lämnats av de förslag som Havsmiljökommissionen har presenterat. Regeringen har för avsikt att under våren 2005 förelägga riksdagen dels en skrivelse om en övergripande marin strategi, dels förslag i miljömålspropositionen.

Utskottet utgår från att regeringen noga följer utvecklingen på området och vidtar de ytterligare åtgärder som kan bedömas nödvändiga eller lämpliga för att ett effektivt skydd för Östersjöområdet skall kunna uppnås. Åtterrapporering av uppföljningen förutsätts ske till riksdagen.

Vissa förslag i de nu behandlade motionerna kan komma att övervägas i det fortsatta arbetet. Med vad nu har anförts anser utskottet att flertalet här behandlade motioner är eller kommer att bli tillgodosedda. De avstyrks därför.

Behörighetsfrågor m.m. inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

I två motioner pekar man på att det finns vissa svårigheter som är förenade med krav på behörighet inom sjöfarten. Utskottet förutsätter att det vid ställningstaganden om behörighetsfrågor kan beaktas olika faktorer, såsom rådande familjeförhållanden och särskilt förvärvad kompetens, utan att höga säkerhetskrav åsidosätts. Därmed torde syftena med motionsförslagen kunna bli tillgodosedda; de avstyrks därför. Ett motionsförslag om utbildning inom sjöfarten avstyrks med hänvisning till pågående arbete inom Vinnova.

Motionerna

I motion 2003/04:T479 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) påpekas att det råder brist på seniorbefäl. Hon föreslår en uppmjukning av reglerna i den s.k. behörighetsförordningen så att den 18 månaders tjänstgöring som i dag skall göras i Europafart och oceanfart i stället kan göras i närfart eller

mer vidsträckt fart. Enligt motionären skulle detta inte innebära någon sänkt kvalitet på framtida befälhavare. Samtidigt skulle man råda bot på bristen av sådana befäl, anser hon.

Även i motion 2004/05:T493 av Åsa Lindestam (s) berörs behörighetsförordningen. En översyn begärs med syftet att yrkesfiskare skall kunna bli behöriga att även vara verksamma inom skärgårdsturism. Enligt motionären har yrkesfiskarna i skärgården svåra tider och de behöver dryga ut kassan.

I motion 2004/05:T400 av Eva Arvidsson och Kent Härstedt (båda s) begärs ett tillkännagivande om behovet av sjösäkerhetsutbildning. Att ge svenska ombordanställda förutsättningar för utbildning och träning i paritet med omvärlden bör vara en prioriterad fråga för regeringen. Motionärerna hänvisar till att det internationella regelverket – som en följd av Estonia-olyckan och andra stora fartygskatastrofer under 1980- och 1990-talen – inom sjösäkerheten har genomgått stora förändringar. Bland annat har världen över stora investeringar i anläggningar för sjösäkerhetsutbildning genomförts. Motionärerna hävdar emellertid att Sverige släpar efter i denna utveckling. I jämförelse med t.ex. övriga nordiska grannländer har Sverige bara investerat en bråkdel i resurser för att öka sjösäkerhetskompetensen hos ombordanställda. De anser därför att förslaget i den Vinnovafinansierade förstudien om den framtida sjösäkerhetsutbildningen och de möjligheter som kan skapas genom intresserade aktörer på svenska ost- och västkusterna bör följas upp såsom ett första steg.

Vissa bakgrundsuppgifter

Bestämmelser om behörighet m.m. för sjöpersonal finns i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal. För att få behörighet som sjökaptan skall sökanden ha avlagt sjökaptensexamen. Härutöver krävs sjöpraktik som syftar till att ge erfarenhet av de uppgifter som skall utföras i de befattningar som vederbörande har rätt att tjänstgöra i. Efter att ha fått behörighet av lägst klass V skall man sålunda ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en dräktighet om minst 500. Av denna tid skall minst 18 månader ha fullgjorts i närfart eller vidsträcktare fart, varav minst nio månader som befälhavare eller överstyrman på ett fartyg med en dräktighet om minst 3 000 i lägst Europafart eller som annan styrman i oceanfart på ett fartyg med en dräktighet om minst 3 000.

Reglerna är baserade på den av Internationella sjöfartskonferensen år 1995 reviderade konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, (STCW 95).

Dessa internationella krav har införlivats med EG-rätten genom direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk, senast ändrat genom direktivet 2003/103/EG. Medlemsstaterna måste således utfärda behörighetscertifikat till sjöfolk i överensstämmelse med dessa normer.

I behörighetsförordningen finns även bestämmelser om den specialbehörighet som krävs av befälhavaren för att framföra fiskebåt större än 12 meter. För att få framföra ett passagerarfartyg krävs – utöver den ordinarie grundbehörigheten – utbildning i passagerarsäkerhet. Om fartyget är godkänt för att transportera fler än 100 passagerare krävs att man har fullgjort godkänd utbildning i krishantering.

Det är Sjöfartsverket som har att pröva om behörighetsvillkoren är uppfyllda och utfärda behörighetsbevis och certifikat. Sjöfartsverket får medge att den som utan att ha den teoretiska utbildning eller praktik som erfordras för viss behörighet har fått en likvärdig utbildning eller praktik skall få behörighetsbevis för denna behörighet. Medgivandet får förses med villkor och återkallas när det finns skäl till det.

Utskottets ställningstagande

Behörighetsfrågor

Enligt vad utskottet har inhämtat har frågor om seniorbefäl varit föremål för regeringens avgörande år 2002. Sjöfartens Nationella Samrådsorgan hade i en skrivelse till Näringsdepartementet föreslagit en ändring av behörighetsförordningen på motsvarande sätt som nu begärs i den aktuella motionen. Sjöfartsinspektionen, som yttrade sig i regeringsärendet, tillstyrkte inte den föreslagna ändringen i behörighetsförordningen. Inspektionen menade att det endast är en liten del av praktiken som skall fullgöras på fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller vidsträcktare fart för behörighet som fartygsbefäl klass V. Att ta bort den delen av kravet skulle leda till att sjömannen är sämre förberedd för de befattningar han har rätt att tjänstgöra i, var slutsatsen.

Utskottet har förståelse för de problem som kommer till uttryck i motionerna. Så vitt gäller kravet på Europasjöfart kan konstateras att det i dag råder andra familjeförhållanden. Kravet innebär att den berörde måste vara frånvarande från hemmet under en relativt lång tid; alternativt är att säga upp sig eller begära tjänstledighet.

Beträffande förslaget om möjlighet för yrkesfiskare att utöva skärgårdsturism från båt kan utskottet instämma i att det kan vara en fördel med en kompletterande försörjningsmöjlighet för denna yrkeskategori. Fiskare får anses vara väl förtrogna med sina hemmavatten.

Utskottet förutsätter att det vid ställningstaganden om behörighetsfrågor olika faktorer, såsom rådande familjeförhållanden och särskilt förvärvat kompetens, kan beaktas utan att högt ställda säkerhetskrav åsidosätts. Därmed torde syftena med här aktuella motionsförslag bli tillgodosedda. De avstyrks alltså.

Utbildning

Inom ramen för Vinnovas program för sjösäkerhet har underlag tagits fram för att utveckla svensk sjösäkerhetsutbildning. Även den nya forskningsstrategin som Vinnova har presenterat våren 2005 innehåller frågor om forskning och utveckling såvitt gäller sjösäkerhet. Utskottet menar att utbildningsfrågor inom sjöfarten har uppmärksammats och att de även i fortsättningen kommer att beaktas som en oundgänglig del i det nationella arbetet för en säker sjöfart. Utskottet är med hänvisning till det nu sagda inte berett att tillstyrka förslaget i motionen.

Sektorsansvaret för sjöfartens miljöpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag om sektorsansvaret inom sjöfarten mot bakgrund av bl.a. att de strukturerade och regelmässiga kontakterna mellan Sjöfartsverket och Naturvårdsverket synes tala för en hög grad av medvetenhet när det gäller de gränsdragningsfrågor som kan uppstå.

Motionen

I motion 2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) sägs att Sjöfartsverket bör få ett tydligare sektorsansvar, enligt vilket det definieras vilka miljöfrågor som ligger på verkets bord. Samtidigt måste rollfördelningen mellan Naturvårdsverket och Sjöfartsverket formuleras tydligt när det gäller ansvar för sjöfartens miljöfrågor (yrkande 14).

Vissa bakgrundsuppgifter

Ett av målen för verksamhetsområde Sjöfart är en god miljö, där sjötransportsystemet anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla och där en god hushållning med naturresurser främjas. Sjötransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. Sjöfartsverkets myndighets- och sektorsansvar är att sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minskas.

Kravet på återrapportering innefattar en redovisning av hur sjöfartssektorns samlade miljöpåverkan förändras och hur sektorn bidrar till uppfyllandet av relevanta nationella miljö kvalitetsmål. Redovisningen skall omfatta dels vilka nationella åtgärder Sjöfartsverket har vidtagit, dels Sjöfartsverkets insatser på ett internationellt plan samt resultatet av dessa åtgärder och insatser. Återrapporteringen skall göras i Sjöfartsverkets sektorsrapport.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartsverket har inför utskottet uppgett att verket tolkar sin uppgift så att det har ett totalansvar för miljöfrågorna inom sjöfartssektorn. En överenskommelse har träffats mellan Sjöfartsverket och Naturvårdsverket om en årlig genomgång av en förteckning på åtgärder avseende sjöfartens miljöpåverkan som beslutats och en notering av vilka åtgärder som alltjämt återstår. Enligt Sjöfartsverket innebär detta systematiska arbetssätt många fördelar, inte minst då ansvarsfördelningen därigenom görs konkret och därmed tydlig. Sjöfartsverket har därutöver samarbete med andra myndigheter när det gäller miljörelaterade sjöfartsfrågor.

Utskottet anser att de uppgifter som Sjöfartsverket arbetar med inte inger några farhågor för att sektorsansvaret urholkas eller är otydligt i övrigt. De strukturerade och regelmässiga kontakterna mellan Sjöfartsverket och Naturvårdsverket synes tala för en hög grad av medvetenhet när det gäller de gränsdragningsfrågor som kan uppstå. Mot bakgrund av det nu sagda föreslår utskottet att motionen inte föranleder någon åtgärd från riksdagens sida; den avstyrks således.

Luftföroreningar till följd av sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om investeringsbidrag till katalysatorer med hänvisning till bl.a. det ökade inslaget av miljöstyrning i farledsavgifterna och pågående överväganden av en utvidgning av systemet med handel av utsläppsrättigheter. Även motionsförslag om lågsvavlig bunkerolja avstyrks. Utskottet hänvisar i detta fall till överväganden inom ramen för det pågående arbetet med det s.k. svaveldirektivet.

Jämför reservation 2 (kd, c).

Motionsförslag

De flesta transporter påverkar miljön negativt, men eftersom sjöfarten är energieffektiv och har störst lastkapacitet av transportslagen utgör den en stor tillgång i ett miljömedvetet samhälle framhålls i motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd). En åtgärd som gynnar miljön i hög grad är att installera en katalysator på fartyget. Investeringskostnaderna för katalysatorer är dock mycket höga. För en stor färja rör det sig om över 20 miljoner kronor samt ytterligare 1 miljon kr per fartyg och år i driftkostnad av katalysatorn. Sjöfartsverket räknar med att ett ”normalt” fartyg släpper ut ca 15 gram kväveoxider per kilowattimme. Ett fartyg med katalysator släpper i genomsnitt ”bara” ut drygt 3 gram per kilowattimme. Tidigare gavs investeringsbidrag för att installera katalysator. Det funge-

rade så att 40 % av farledsavgiften kunde återfås om investering i katalysator gjordes. Detta, eller liknande system, bör enligt motionärerna prövas igen. I motionen anförs att regeringen snarast bör återkomma med förslag till hur investeringsbidrag till katalysator kan utformas (yrkande 7).

Upphovsmännen till motion 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) begär att ökade krav ställs på oljeleverantörernas och raffinaderiernas ansvar för bunkeroljans kvalitet (yrkande 5).

I motion 2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) begärs ett tillkännagivande om ett återinförande av det tidigare systemet med investeringsbidrag – eller ett liknande – för att installera katalysator i fartyg. I dag drivs många färjor med regelbunden trafik på Sverige med lågsvavlig och förhållandevis miljövänlig bunkerolja. Sverige har som första land i världen infört miljödifferenterade avgifter. Principen är att fartyg som trafikerar svenska hamnar och som minskar sina utsläpp, t.ex. genom katalytisk avgasrening och användning av oljor med låg svavelhalt, skall få betala mindre i avgift (yrkande 7).

Är det sjöfarten eller oljeraffinaderierna som skall svara för reningen av svavlet i bunkerolja frågas det i motion 2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp). I dag lämpas ansvaret över på svensk och annan sjöfart. Enligt motionären är det emellertid angeläget att det fastställs var ansvaret skall ligga och att frågan tas upp i ett internationellt sammanhang (yrkande 8).

Onödigt höga luftföroreningar kommer från sjöfarten, hävdas det i motion 2004/05:T423 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (s). Ett stort problem för rederierna är nämligen att det är svårt att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar. Motionärerna begär ett tillkännagivande om behovet av att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar och att regeringen agerar kraftfullt i detta syfte.

I motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anförs att för att komma till rätta med utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) borde återvinningsanläggningar installeras i samtliga hamnar. Det hänvisas till att Göteborgs hamn efter åläggande av Naturvårdsverket installerat en sådan anläggning till en investeringskostnad av ca 100 miljoner kronor. Därefter har förutsättningarna ändrats och andra hamnar får dispens av Naturvårdsverket. Detta snedvrider konkurrensen anser motionärerna som kräver att regeringen aktivt bör verka för att obligatorisk återvinning av VOC införs i alla hamnar internationellt (yrkande 8).

Vissa bakgrundsuppgifter

IMO

Utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider uppkommer vid förbränning av olja och utsläppen leder bl.a. till ökad försurning. Även utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC) från sjöfarten påverkar miljön negativt. Svavel-

dioxidutsläppen är inom sjöfarten högre räknat per ton transporterat gods än för andra transportslag. Vissa svenska rederier använder bunkerolja av miljöklass 1 i sina fartyg. Kväveoxidutsläpp kan reduceras avsevärt genom bl.a. katalysatorer.

År 1997 beslutade IMO om en luftföreningsbilaga till Marpolkonventionen (Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, Annex VI), som bl.a. gäller bunkerolja och gränser för utsläpp av skadliga ämnen. Bilagan träder i kraft den 19 maj 2005. Den anses emellertid i vissa avseenden redan ha blivit föråldrad och en revidering i skärpande riktning övervägs.

EU

En strategi för Europeiska unionen i syfte att minska utsläppen till atmosfären från havsgående fartyg har föreslagits av kommissionen (Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet (KOM (2002) 595). I strategin presenteras mål, åtgärder och rekommendationer för att minska dessa utsläpp under den kommande tioårsperioden. Strategin omfattar internationella åtgärder genom IMO och EG-regler om utsläppsbegränsningar, ekonomiska styrmedel och frivilliga åtgärder. Till strategin föreslogs ett EG-direktiv. Kommissionen räknar med att de föreslagna åtgärderna bl.a. skall resultera i att utsläppen i Europa årligen minskar med 500 000 ton svaveldioxid.

Kommissionens förslag till åtgärder gäller bl.a.

- Svaveldioxid (förslag till ändring av direktiv 1999/32/EG om svavelhalt i flytande bränslen).
- Kväveoxider (förslag till ändring av direktiv 1997/68/EG om mobila maskiner och förslag till ram för infrastrukturavgifter. Om inte IMO enats om bestämmelser om kväveoxidutsläpp före år 2006 överväger kommissionen att lägga fram förslag härom).
- Partiklar (förslag till ändring av direktiv 1999/32/EG om svavelhalt i flytande bränslen; lågsavligt bränsle medför minskade partikelutsläpp jämfört med tung eldningsolja).
- Flyktiga organiska ämnen (VOC) (för närvarande finns inget förslag, men frågan kommer att övervägas i framtiden).
- Ozonedbrytande ämnen. Kommissionen anser att undantaget som tillåter halonanvändning ombord på befintliga lastfartyg skall slopas före slutet av 2010.

Arbetet med svaveldirektivet om begränsning av svavelhalten i marina bränslen innebär krav som i vissa fall är mer långtgående än de som gäller enligt bilaga VI i Marpol. Avsikten är också att söka inordna frågan om tillgången till lågsavlig bunkerolja. Sverige, som drivit frågan aktivt, har fått igenom att förslaget skall omfattas av tung eldningsolja och att direktivet skall ses över år 2008. En gemensam ståndpunkt uppnåddes i rådet i december 2004. Sverige lade dock ned sin röst eftersom direktivet inte ansågs tillräckligt långtgående.

I sammanhanget kan vidare nämnas att ett system med handel för utsläppsrättigheter infördes inom EU den 1 januari 2005. Utgångspunkten är det s.k. handelsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG). Syftet är att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser inom gemenskapen. Företag som har höga kostnader för att minska sina utsläpp förutsätts köpa utsläppsrätter som bjuds ut på en marknad av företag som har låga kostnader. Systemet omfattar i ett första skede (åren 2005–2007) endast utsläpp av koldioxid och endast anläggningar inom energiintensiv industri. Inom EU arbetar man nu vidare för att utveckla systemet till att omfatta även utsläpp med kväveoxider och svaveldioxid.

Flex Mex 2-utredningen

I den s.k. Flex Mex 2-utredningens slutbetänkande Från införande till utförande (SOU 2005:10) har den parlamentariska delegationen redovisat sin bedömning avseende bl.a. en utvidgning av systemet med utsläppsrättigheter till att inkludera dels andra växthusgaser, dels transportsektorn. I det sistnämnda avseendet anser delegationen att regeringen skall verka för att transportsektorn tas med i systemet och att detta skall göras genom en harmoniserad lösning, omfattande samtliga medlemsstater. Sverige bör inte ansöka om att ensidigt inkludera sin transportsektor eller utveckla ett eget system, sägs det. Enligt delegationens bedömning kan det inte bli aktuellt med inkluderande av transportsektorn förrän på relativt lång sikt. Eftersom transportsektorns koldioxidutsläpp är av betydande och dessutom ökande omfattning behöver en rad andra åtgärder vidtas, säger delegationen och förespråkar att möjligheten utreds att använda Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer.

Miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter i Sverige

Sedan år 1998 tillämpas inom inrikessjöfart ett system med ekonomiska styrmedel i form av miljödifferenterade farledsavgifter. Dessa innebär en rabatt för fartyg med låga utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider. Målet är att minska sjöfartens luftföroreningar med 75 % inom en tioårsperiod. Systemet har visat sig ge goda resultat. Sjöfartsverkets farledsavgifter baseras dels på fartygs storlek, dels på mängd lossat och lastat gods. För att balansera en höjning av lotsavgifterna har Sjöfartsverket den 1 juli 2004 sänkt den godsrelaterade farledsavgiften.

Den 1 januari 2005 trädde nya regler om farledsavgifter i kraft. Syftet är att de skall spegla trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader bättre och vara mer rättvisa och effektiva i förhållande till sjöfartens miljöpåverkan.

Den största förändringen gäller för *passagerarfartygen* som hittills betalats för de första 18 anlöpen per år. Från årsskiftet får de betala för de första fem anlöpen per månad. Förändringen är dock inte så dramatisk eftersom avgiften per anlop sänks med mer än hälften – från 4,10 kr per enhet av fartygets bruttodräktighet till 1,80. En nyhet i avgiftssystemet är att även

kryssningstrafiken, som hittills varit befriad från farledsavgifter, skall fasas in i systemet. Det blir dock inga avgifter 2005 eftersom kryssningsprogrammen redan är fastlagda. För 2006 blir det en avgift på 0,50 kr per enhet av bruttot och 2007 blir det sannolikt ytterligare en höjning som uppskattas till 1 kr per enhet. Kryssningsfartygen skall dock bara betala för ett anlöp i svensk hamn under samma kryssning. För *övriga fartyg* gäller att de får betala farledsavgift för 2 anlöp per månad. Tidigare var det 12 anlöp per år. Eftersom avgiften halveras från 4,10 per enhet till 2,05 blir det ingen märkbar skillnad. Oljetankfartygens avgift blir 2,20 per enhet av deras brutto. Sammantaget innebär detta att fartyg som gör färre än 24 anlöp per år får lägre avgifter än i dag.

Det blir också förändringar i den miljödifferentering av avgifterna som har som motiv att ge incitament för låg svavelhalt i bunkeroljan och rening av kväveoxider (katalysator eller annan metod). Svavelgränserna för rabatt ökas till fyra nivåer och kväveoxidens övre gräns sänks från 12 g/kWh till 10 g/kWh. Det ekonomiska incitamentet för att minska utsläppen av svavel och kväveoxider, dvs. Sjöfartsverkets rabatter, ökas avsevärt med förändringarna.

Även hamnarna har en viktig roll att spela för att driva på utvecklingen mot en alltmer miljövänlig sjöfart. Flertalet svenska hamnar tillämpar likartade system genom hamnavgifter som är miljödifferenterade med avseende på olika skadliga ämnen från fartyg.

Havsmiljökommissionens betänkande

Frågan om luftföroreningar från sjöfarten tas upp i Havsmiljökommissionens betänkande Havet – tid för en ny strategi (SOU 2003:72) och olika former av ekonomiska styrmedel diskuteras. Regeringens avsikt är att våren 2005 presentera dels en skrivelse om en nationell havsmiljöstrategi, dels en proposition om miljömålen. Havsmiljökommissionens förslag kommer att behandlas i dessa sammanhang.

Budgetpropositionen för år 2005

Avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sjöfartsverkets verksamhetsmål är en god miljö, där sjötransportsystemet anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla och där en god hushållning med naturresurser främjas. När det gäller uppnått resultat anges att Sjöfartsverket driver svenska intressen på miljöområdet inom internationella forum som IMO, EU, Helsingforskommissionen och Nordsjökonferensen. I mars 2004 medverkade Sjöfartsverket vid IMO:s diplomatkonferens under vilken en konvention om fartygs barlastvattenhantering antogs i syfte att förhindra spridning av främmande organismer. Inom ramen för Helcom deltar Sjöfartsverket och Kustbevakningen i Östersjöländernas arbete med att genomföra Köpenhamnsdeklarationens sjösäkerhetsåtgärder.

År 1998 infördes systemet med miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter; differentieringen är baserad på dels svavelhalten i fartygs bränsle, dels kväveoxidutsläpp. Åtgärderna har hittills resulterat i en beräknad reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 36 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdena.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamheten endast delvis har uppnåtts för år 2003.

Avseende utgiftsområde 24 Allmän miljö- och naturvård

Med utgångspunkt i bl.a. Havsmiljökommissionens förslag och det pågående arbetet med en europeisk marin strategi har regeringen för avsikt att lägga fram ett förslag om en sammanhållen nationell havsmiljöstrategi under mandatperioden.

Som framgått i det föregående förutsätts denna bli presenterad våren 2005 för behandling i riksdagen under hösten samma år.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den oro för sjöfartens negativa påverkan på miljön som motionsförslagen ger uttryck för. Det är ett starkt intresse – inte minst när det gäller Östersjön – att svaveldioxidhalterna minskas. Den europeiska sjöfarten svarar för mer svaveldioxidutsläpp än de övriga transportslagen tillsammans. Även halterna av kväveoxider måste nedbringas.

Investeringsbidrag för katalysatorer

Motionsvägen har ett förslag väckts om återinförande av systemet med investeringsbidrag för katalysatorer. Denna fråga har behandlats av riksdagen vid tidigare tillfällen. Våren 2003 pekade utskottet på att det år 1998 införda systemet med miljödifferenterade farledsavgifter har samma syfte och att systemet också visat sig ge goda resultat. Även flertalet hamnar tillämpar hamnavgifter som är miljödifferenterade med avseende på olika skadliga ämnen från fartyg. Vidare konstaterades att parterna – bl.a. rederierna samt hamn- och stuveriföretagen – fortlöpande vidtar åtgärder i miljöförbättrande syfte – t.ex. främjande av lågsvavligt bränsle och elanslutning från land av fartyg vid kaj – och räknar med att detta utvecklingsarbete kommer att vidmakthållas och öka. Sålunda har många fartyg numera katalysatorer, påpekade utskottet. Även det arbete för förbättrad miljöhänsyn inom sjöfarten som bedrivs inom sjöfartsnäringsen, bl.a. genom instiftande av miljöpris, nämndes. Utskottet ansåg att detta är både ett framkomligt och ett föredömligt arbetssätt. Samtidigt fanns det, menade utskottet, skäl för regeringen att närmare undersöka förutsättningarna för att främja ytterligare initiativ av parterna (bet. 2002/03:TU5). Frågan behandlades också hösten 2004 i ett yttrande till miljö- och jordbruksutskottet om En svensk strategi för hållbar utveckling (yttr. 2004/05:TU2y). Trafikutskottet hänvisade bl.a. till de då planerade justeringarna av farledsavgifterna som

syftade till att stärka deras miljöstyrande karaktär och till regeringens avsiktsförklaring om ett fortsatt utvecklande av ekonomiska styrmedel för att komma till rätta med bl.a. sjöfartens utsläpp av luftföroreningar. Katalysatorer är ett verkningsfullt medel men utskottet är inte berett att återinföra ett bidragssystem. Utskottet, som noterar att sjöfarten för närvarande har en i huvudsak god utveckling med positiva ekonomiska resultat, vill betona den roll som ansvarsfulla redare och befraktare har när det gäller att utforma ett sjötransportsystem som är anpassat till en hållbar utveckling av transporterna. Utskottet vill vidare framhålla att miljöstyrande avgifter är en mer ändamålsenlig metod att stimulera investeringar i katalysatorer eller annan teknik, inte minst eftersom sådana avgifter är en mer teknikneutral lösning som också kan stimulera teknikutvecklingen. Att gå vidare med differentieringen är därför en mer framkomlig väg, menar utskottet. Detta gäller inte bara avgifterna för farlederna utan även hamnarna, särskilt för dem som ännu inte har infört ett differentierat system.

Vidare kan möjligheten att förbjuda utsläpp av luftföroreningar när fartyget ligger vid kaj, exempelvis genom krav på landbaserad nätanslutning av fartyg, övervägas.

Avslutningsvis vill utskottet hänvisa till pågående överväganden när det gäller att utvidga systemet med utsläppsrättigheter till att omfatta även transportsektorn. Mot bakgrund av det sagda avstyrker utskottet nu behandlade motionsförslag.

Tillgång till lågsavlig bunkerolja

I sitt yttrande till miljö- och jordbruksutskottet konstaterade utskottet att det för rederierna kan vara ett stort problem att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar. Utskottet ansåg det viktigt att efterfrågan på en sådan produkt stimuleras för att öka tillgängligheten av bunkerolja av god miljö kvalitet. Vidare nämnde utskottet att olika metoder för ekonomisk stimulans av miljöförbättrande åtgärder diskuteras i flera länder och inom EU. Trafikutskottet underströk starkt det angelägna i att Sverige – inom ramen för EU-arbetet – verkar för att sådan bunkerolja blir tillgänglig i alla EU-ländernas hamnar.

Som har framgått i det föregående är avsikten att frågan om tillgång till lågsavlig bunkerolja skall inordnas i svaveldirektivet. Utskottet utgår från att Sverige även i fortsättningen är pådrivande för att dessa intentioner förverkligas. Med det sagda avstyrks motionen i denna del.

Mottagning av avfall från fartyg

Utskottets förslag i korthet

Det är angeläget att Östersjöstrategin med avseende på systemet med mottagning av avfall från fartyg – tillämpas fullt ut i samtliga Östersjöhamnar. Utskottet utgår från att regeringen inom Helcom – liksom i andra berörda sammanhang – agerar kraftfullt för att målen med Östersjöstrategin skall uppnås. Syftet med motionerna torde bli tillgodosett, anför utskottet och avstyrker dem därför.

Jämför reservation 3 (kd).

Motionerna

De ekonomiska villkor som gäller för avfallshanteringen i hamnarna utgör ett miljöproblem, påstås det i motion 2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd). De flesta hamnar tar ut en särskild avgift när större mängder avfall lämnas, sägs det. Enligt motionärerna ökar därmed risken för illegala utsläpp till havs; detta är ett oacceptabelt förfarande som måste beivras, anser de. Ett tillkännagivande om att Sverige aktivt bör verka inom Helcom för att fartygen skall kunna lämna sin spillolja gratis i alla Östersjöns hamnar efterlyses, dvs. de anser att avgiften skall ingå i hamnavgiften (yrkande 4).

I motion 2004/05:MJ329 av Annelie Enochson (kd) begärs ett tillkännagivande om att hamnarnas åliggande att ta hand om avfall från fartyg efterlevs. Det är nu mycket viktigt att Östersjöstrategin tillämpas fullt ut i svenska hamnar och att Sverige inom Östersjösamarbetet arbetar för att implementeringen förbättras i vissa andra hamnar så att sjöfarten verkligen bereds de möjligheter att kostnadsfritt lämna avfallet i hamn som är grundtanken i Östersjöstrategin (yrkande 4).

Vissa bakgrundsuppgifter

Östersjöstrategin

Östersjöstrategin är benämningen på ett handlingsprogram som har arbetats fram inom ramen för Helsingforskonventionen och som syftar till att skydda miljön i Östersjön från skadlig påverkan från fartyg. Bland de åtgärder som ingår är obligatorisk avfallslämning från fartyg till mottagningsanordningar i land utan extra kostnader för fartyget. Vidare skall tillsynsmyndigheten vid inspektion av fartyg kontrollera att den obligatoriska avfallslämningen har fullgjorts.

Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Regelverket går ut på följande:

- Fartyg får inte dumpa avfall till sjöss (med några undantag).
- Fartyg är skyldiga att i hamnar lämna det avfall man inte får dumpa till sjöss.
- Hamnar är skyldiga att ta emot det avfall som fartygen har behov av att lämna.
- Hamnens avgiftssystem skall vara i generell form.

Hösten 2000 antog riksdagen (bet. 2000/01:TU5) regeringens förslag till ändringar i lagen som syftade till ett genomförande i svensk lagstiftning av Östersjöstrategin för mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och därtill hörande frågor.

En bärande tanke i regelverket är att avgift för avfallsmottagning aldrig får tas ut av ett enskilt fartyg i direkt form, den s.k. no special fee-principen. Det innebär att fartyget aldrig får debiteras avgift baserat på hur stor mängd avfall som fartyget lämnar. Däremot är det tillåtet att ett fartyg debiteras en generell avfallsavgift, som även debiteras alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om och i vilken mängd fartyget lämnar avfall.

I de bakomliggande Helcomrekommendationerna och i EU:s mottagningsdirektiv anges att avgiften skall vara synlig för fartygen och vara baserad på de kostnader hamnen har för att ta emot fartygens avfall.

Sjöfartsverket har genom regleringsbrevet för år 2005 getts i uppdrag att utreda bl.a. genomförandet av mottagningsanordningar.

Nyligen har Europaparlamentet och rådet fattat ett rambeslut om införande av påföljder vid föroreningsbrott till sjöss. Syftet är att i gemenskapslagstiftningen införliva de internationella normerna på området och se till att den eller de fysiska eller juridiska personer som ansvarar för olagliga utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen – befälhavare, besättning, rederi, klassningssällskap och befraktare – drabbas av straffrättsliga sanktioner. Vilka utsläpp som är otillåtna regleras genom ett direktiv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att sjöfarten har en viktig roll att spela för möjligheten att uppnå ett effektivt och hållbart transportsystem. För detta krävs dock att dagens allvarliga missförhållanden med utsläpp av avfall från vissa fartyg snarast elimineras.

Utskottet konstaterar att det i budgetpropositionen anmäls att Östersjöstrategin i fråga om mottagningsanordningar för hamnar inte har uppfyllts i Östersjöområdet.

Såvitt utskottet erfarit är det ett problem att endast hamnar i vissa länder tillämpar reglerna om att det inte skall uttas någon särskild avgift. Det innebär således att fartyg företrädesvis söker sig till sådana hamnar. Inte minst hamnarna i Sverige drabbas därmed oproportionerligt mycket. Stora hamnar har avfallsmottagning och oftast deponier för denna verksamhet. Mindre hamnar har inte alltid en stationär mottagning utan använder sig av t.ex. tankbilar för att forsla bort det mottagna fartygsavfallet. Ytterligare ett problem är att antalet anläggningar runt om i Östersjöstaterna inte är tillräckligt. Utskottet ser med allvar på detta och anser att regeringen inom Helcom – men också i andra berörda sammanhang – kraftfullt bör verka för en uppföljning av Östersjöstrategin i syfte att samtliga Östersjöstater lever upp till gjorda åtaganden. Med vad utskottet nu har anfört torde syftet med motionerna bli tillgodosett; de avstyrks därför.

Införlivande av sjöfarten i städernas miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Utskottet är inte berett att förorda att sjöfarten införlivas i städernas miljözoner och avstyrker därmed ett motionsförslag med denna innebörd.

Vissa bakgrundsuppgifter

Gällande bestämmelser

Miljözon är ett område i en tätort som är särskilt känsligt för störningar och där det gäller restriktioner för trafiken. I detta område ställs särskilda miljökrav på dieseldrivna tunga lastbilar och bussar. Syftet med miljözon är främst att förbättra miljön lokalt inom staden, där många människor bor och vistas. Bestämmelserna återfinns i trafikförordningen (1998:1276). Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng (10 kap. 1 § trafikförordningen).

Föreskrifterna får innebära förbud mot trafik med fordon i särskilt miljö-känsliga områden inom tätbebyggt område, med sådana dieselmotordrivna bussar med en totalvikt över 3,5 ton eller dieselmotordrivna tunga lastbilar som har registrerats första gången för mer än ett visst antal år sedan (10 kap. 2 § andra stycket trafikförordningen). Möjlighet till undantag finns.

Föreskrifter om sådana s.k. miljözoner finns för närvarande i Stockholms, Göteborgs, Malmö och Lunds kommuner.

Europeiska kommissionens synpunkter på Sveriges bestämmelser om miljözoner

Europeiska kommissionen har i en formell underrättelse till Näringsdepartementet anført att bestämmelserna om miljözoner i ett antal svenska städer strider mot EG-reglerna om fri rörlighet för bl.a. varor och tjänster. Kommissionen pekar på att undantaget för bussar och lastbilar med särskild avgasrening innebär att det är svårt att använda fordon tillverkade och sålda i andra länder jämfört med svensktillverkade eftersom utrustningen bara kan kontrolleras av ett fåtal laboratorier i EU och bara kan godkännas av ett företag, nämligen i Sverige.

Som en följd av kommissionens kritik pågår inom Näringsdepartementet ett arbete med att ändra reglerna, bl.a. så att utrustning för den särskilda avgasreningen skall kunna godkännas i flera länder. Ändringarna bedöms kunna tillgodose kommissionens krav.

Motionen

Många av våra farleder rör känsliga stadsmiljöer, betonas det i motion 2004/05:T393 av Kerstin Lundgren (c); det må gälla sjöfarten i Stockholm, Södertälje eller farlederna inne i landet. Så kan t.ex. en kommun verka för att minska utsläpp från fordon i stadsmiljön samtidigt som fartyg passerar rakt igenom en miljözon och starkt påverkar utsläppsnivån. Därför bör man pröva möjligheten att kunna införliva sjöfarten i städernas miljözoner, anför motionären som begär att riksdagen skall göra ett uttalande om detta (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till motionärens synpunkter om att den negativa miljöpåverkan från sjöfarten måste nedbringas, såväl när det gäller utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider som av kolväten och partiklar. Systemet med miljödifferenterade farledsavgifter har visat sig ge goda resultat i detta avseende, och den skärpta differentieringen som genomfördes den 1 januari 2005 förväntas ge ytterligare förbättringar. Även många hamnar tillämpar avgifter som är differentierade med avseende på utsläpp. Vidare driver Sverige aktivt arbetet i internationella sammanhang, såsom IMO och EU, för att man skall komma till rätta med sjöfartens utsläpp. Utskottet är därmed inte berett att förorda det förslag som framförts i motionen om införlivande av sjöfarten i städernas miljözoner. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionen i nu aktuell del.

M/S Estonias förlisning

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om en ny utredning om M/S Estonias förlisning avstyrks av utskottet, som gör samma bedömning som våren 2003, då utskottet senast behandlade motsvarande förslag. Utskottet utgår från att regeringen alltjämt följer frågan och vidtar de initiativ som kan anses påkallade. Vidare erinrar utskottet återigen om att utredarna i en förstudie om sjunkförloppet har pekat på de ytterligare områden som kan belysas, för vilket man saknar material.

Jämför reservationerna 4 (kd) och 5 (mp) samt särskilt yttrande 1 (v).

Vissa bakgrundsuppgifter

M/S Estonias förlisning

Roropassagerarfartyget M/S Estonia förliste natten till den 28 september 1994 på internationellt vatten under färd från Tallinn mot Stockholm. Fartyget var registrerat i Estland, hon påträffades på internationellt vatten och majoriteten – 551 personer – av de 852 omkomna var bosatta i Sverige.

Regeringarna i de berörda länderna, Estland, Finland och Sverige, tillsatte den 29 september 1994 en gemensam haverikommission (Joint Accident Investigation Commission, JAIC). Kommissionen, som avlämnade sin slutrapport i december 1997, konstaterade en rad säkerhetsbrister hos M/S Estonia och rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag.

Regeringen uppdrog i mars 1995 åt Sjöfartsverket att låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia. Riksdagen beslutade i samband med tilläggsbudgeten till statsbudgeten för budgetåret 1995/96 att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet (prop. 1995/96:105, bet. 1995/96:TU15, rskr. 1995/96:205). I juni 1996 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet skulle avbrytas och i februari 1999 att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas.

Framställningar till Sveriges regering om tillkallande av en förnyad utredning har avslagits med motiveringen att det inte framkommit några nya omständigheter som tyder på att haveriförloppet till väsentlig del avvek från vad som beskrivs i kommissionens slutrapport.

Gällande ordning

Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK), som är en myndighet under Försvarsdepartementet, inrättades år 1978 för att utreda såväl civila som militära flygolyckor. År 1990 utökades SHK:s ansvarsområde till att avse alla typer av svåra olyckor oavsett om de inträffar till lands, till sjöss eller i luften. Ett tillbud till en olycka kan också undersökas om detta kunnat leda till en allvarlig olycka. Sjöfart ingår bland de områden där en olycka, utöver luftfartsolyckor, kan bli föremål för utredning. Avgörande för om en undersökning skall genomföras är normalt olyckans svårighetsgrad. Under vissa förutsättningar som står i lagen skall en utredning dock alltid genomföras. I andra fall görs en bedömning. Om flera personer har omkommit eller blivit allvarligt skadade, eller om omfattande skador orsakats på materiel eller miljö, finns normalt skäl för SHK att genomföra en undersökning. En haveriutredning omfattar normalt alla ingående komponenter och aktörer kring händelsen och utmynnar alltid i svaret på följande tre frågor: Vad hände? Varför hände det? Vad kan göras för att en liknande händelse inte inträffar igen?

SHK ingick i den gemensamma haverikommissionen (JAIC).

Lagstiftningen om haveriundersökningar

Lagen (1990:712) om undersökning av olyckor innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor och tillbud till olyckor. När det gäller sjöolyckor skall olyckor undersökas om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen vid användning av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön.

Undersökningen enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt lagen dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. Genom en ny bestämmelse (SFS 2001:877) anges att trots vad som föreskrivs i 4 § skall en undersökning inledas när ett utländskt roropassagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik har varit inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud och olyckan eller tillbudet har inträffat *antingen* inom Sveriges sjöterritorium *eller* på andra vatten och fartyget senast besökt Sverige.

Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor anger att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor görs av Statens haverikommission. Statens haveri-

kommission får överlåta åt någon annan att göra en undersökning. Överlåtelser får avse en enskild händelse eller en viss typ av händelser. En undersökning får dock inte överlåtas, om det skulle rubba tilltron till undersökningens objektivitet att den inte görs av Haverikommissionen eller om det i övrigt finns särskilda skäl att undersökningen görs av kommissionen.

Vidare anges att en undersökning som har avslutats får återupptas, om det kommer fram nya omständigheter som kan antas ha betydelse för utredningsresultatet. Rapporten från den återupptagna undersökningen kan begränsas till en redogörelse för vad som har kommit fram efter den första undersökningen och till de ändringar som detta innebär i fråga om ett tidigare utlåtande.

Regler om sjöförklaring

Bestämmelserna om sjöförklaring, ett speciellt förfarande vid allvarigare händelser i samband med ett fartygs drift, t.ex. grundstötning och förlisning, finns i 18 kap. sjölagen (1994:1009). Syftet är att händelsen och dess orsaker om möjligt skall klarläggas. Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas. Sjöförklaring skall hållas för ett svenskt handelsfartyg eller fiskesfartyg. Begäran om sjöförklaring görs av befälhavaren eller redaren genom anmälan men kan också komma till stånd om Sjöfartsverket kräver det. Även lastintressenter kan i vissa fall begära sjöförklaring. För utländska fartyg gäller delvis särskilda regler. I Sverige får vissa tingsrätter – s.k. sjörättsdomstolar – hålla sjöförklaring. I utlandet gäller andra regler; för Danmark, Finland och Norge finns särskilda regler. Vid sidan av sjöförklaringen kan även särskilda undersökningar av sjöolycka äga rum.

I sjöförklaringskungörelsen (1967:294) sägs att sjöförklaring inte behöver äga rum i fall då Statens haverikommission undersöker eller skall undersöka händelsen enligt lagen om undersökning av olyckor.

Uppdrag med anknytning till M/S Estonias förlisning

Styrelsen för psykologiskt försvar

Regeringen gav i oktober 1996 Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offer för M/S Estonias förlisning. Informationsuppdraget utvidgades år 2001 till att omfatta insamlande och sammanställande av uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt – med utgångspunkt i en sådan faktabank – tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning. Faktabanken skulle också innehålla ett material som – med utgångspunkt i JAIC:s slutrapport – åskådliggör ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. En första version av faktabanken (Estoniasamlingen) publicerades på Internet den 1 september 2004.

Verket för innovationssystem

Mot bakgrund av den gemensamma haverikommissionens rekommendationer gav regeringen 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att initiera forskningsprojekt som syftar till förbättrad sjösäkerhet. Programmet Sjösäkerhet, som avser perioden 2001–2005, omfattar forskning, utveckling och demonstration inom sjösäkerhetsområdet och skall bidra till att vetenskapliga och praktiska resultat sprids, tas till vara och omsätts i produkter, processer, tjänster, arbetsorganisation, arbetsmiljö och regelverk på sjösäkerhetsområdet. Det skall också bidra till ett intensivare kunskapsutbyte, utveckling av nya nätverk och samverkansformer mellan såväl olika vetenskapliga forskningsdiscipliner som forskningsutförare och andra aktörer inom sjöfartssektorn.

Frågan om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia

Regeringen uppdrog i december 2004 åt hovrättspresidenten Johan Hirschfeldt att klarlägga huruvida Försvarsmakten eller Försvarets materielverk transporterat försvarsmateriel ombord på M/S Estonia under september månad 1994. Om uppgifter kom fram att sådana transporter ägt rum skulle också redovisas om materielen varit av explosiv beskaffenhet.

Utredaren, som presenterade sin rapport den 21 januari 2005, redovisade att Försvarsmakten den 14 och den 20 september 1994 transporterade försvarsmateriel på M/S Estonia. Den transporterade försvarsmaterielen hade bestått av elektronisk utrustning utan någon anknytning till vapensystem och hade inte varit av explosiv beskaffenhet. I sitt arbete hade utredaren inte funnit några uppgifter som gav anledning att anta att Försvarsmakten vid något annat tillfälle under september månad 1994 hade transporterat försvarsmateriel på M/S Estonia. Inga uppgifter hade heller framkommit som tydde på att Försvarets materielverk vid något tillfälle under september månad 1994 har transporterat försvarsmateriel på M/S Estonia.

Motionerna

Det är i år tio år sedan Estoniakatastrofen inträffade; fortfarande diskuteras olycksorsaken och sjunkförloppet, anför det i motion 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Motionärerna kräver en oberoende internationell granskning av den haveriutredning om M/S Estonia som gjordes eftersom – enligt vad som sägs i motionen – många experter har dömt ut den haveriutredning som gjordes av de tre inblandade nationerna Estland, Finland och Sverige (yrkande 7).

I motion 2003/04:T553 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v) yrkar motionärerna att det skall göras en fullständig dokumentation av Estonias vrak (yrkande 1). Skälet är att en sådan alltjämt inte har genomförts.

I samma motion begärs att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att förordna om en oberoende fackgranskning av denna dokumentation och annat material, gärna med internationell expertis, under full insyn från allmänheten, de anhöriga och de överlevande (yrkande 2).

I motionen begärs vidare att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att detta skall ske i avsikt att på tioårsdagen, i september 2004, av M/S Estonias förlisning äntligen hålla den sjöförklaring som medborgarna har rätt att kräva och som sedan länge begärts (yrkande 3).

Det är djupt olyckligt att haveriet inte fått en uttömmande och brett accepterad förklaring, sägs det i motion 2004/05:T320 av Sten Tolgfors (m). I motionen anger han flera skäl för en ny utredning. Ett skäl gäller säkerheten; det är nödvändigt att dra all tänkbar lärdom av det som hände Estonia för att undvika att en liknande olycka kan hända igen. Ett andra skäl är vikten av ett fastställande av orsaken till att Estonia höll sig flytande så förhållandevis länge som hon gjorde. Ur kunskap om detta kan experter dra lärdom om hur båtar skall konstrueras för att människor skall hinna ta sig ut i händelse av olycka. Tredje skälet är att ansvarsfrågan ännu efter tio år inte är löst. Ett fjärde skäl är att få klarhet i om Estonia var sjövärdig när hon lämnade Tallinn. Motionären menar att en ny haveriutredning skulle kunna göras på handlingar eller tekniska undersökningar. Ny förmåga att datasimulera händelseförlopp och tillförande av oberoende internationell expertis skulle kunna ge ny kunskap. Den skulle göras av internationella och oberoende experter. Vidare betonar han vikten av att utredningen skulle genomföras på ett sätt som tar hänsyn till den utlysta gravfriden över vraket samt till Estlands och Finlands inställning. I motionen begärs att regeringen – förslagsvis genom en skrivelse – snarast redovisar för riksdagen sin bedömning av de nu framförda skälen för en ny haveriutredning av Estoniaolyckan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat motionsförslag om M/S Estonias förlisning vid flera tillfällen, senaste gången våren 2003 (bet. 2002/03:TU5).

Ett syfte med förslagen i de nu berörda motionerna är att ansvarsförhållandena skall fastställas. Ytterligare ett är att förhindra att haverier liknande M/S Estonias kan uppstå igen, men också att lindra effekterna av ett eventuellt haveri. Utskottet erinrar om att en rad åtgärder med samma syfte vidtagits under de tio år som förflutit sedan förlisningen.

Bland annat har en förstudie genomförts inom ramen för Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF). I studien visas exempel på hur M/S Estonia kan ha vattenfyllts. SPF har även i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offren för förlisningen. Uppdraget innebar också att SPF skulle insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till haveriet, en

s.k. informationsbank. Informationen publicerades på Internet i september 2004. SPF skulle härutöver – mot bakgrund av att JAIC:s slutrapport inte innehållit några exempel på ett möjligt scenario hur fartyget i förloppets slutskede fylldes med vatten – låta faktasamlingen innehålla en sådan sjunkförloppsstudie.

Vidare har Vinnova getts i uppdrag att administrera ett forskningsprogram om förebyggande sjösäkerhet, vilket har löpt under drygt fyra år.

I detta sammanhang vill utskottet erinra om riksdagens beslut hösten 2004 med anledning av budgetpropositionen för år 2005 (prop. 2004/05:1 utg.omr. 22, bet. 2004/05:TU1, rskr. 2004/05:95). Regeringen konstaterade att Sjöfartsverket, Styrelsen för psykologiskt försvar, Vinnova och andra statliga myndigheter har haft och sannolikt även i framtiden kommer att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svårt att prognostisera, anfördes det. Regeringen föreslog att dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket och som uppgår till ca 60 miljoner kr, skall kunna användas för framtida kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning, inom den kommande treårsperioden. På förslag av trafikutskottet bifölls regeringens förslag i detta avseende.

Utskottet noterar vidare att regeringen har tillkallat en utredare som har undersökt om transport av krigsmateriel ombord på M/S Estonia har gjorts vid den aktuella tidpunkten.

Sammanfattningsvis gör utskottet gör samma bedömning som tidigare, nämligen att det saknas skäl för riksdagen att göra ett uttalande av den innebörd som begärts i motionerna. Utskottet utgår från att regeringen alltjämt följer frågan – vilket också visades genom initiativet till utredningen om eventuell krigsmaterieltransport – och vidtar de initiativ som kan anses påkallade. Det finns vidare skäl att erinra att utskottet vid sin föregående behandling av frågan våren 2003 påminde om att utredarna i förstudien om sjunkförloppet hade pekat på de ytterligare områden som kan belysas, för vilket man saknar material.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks ifrågavarande motioner i berörda delar.

Förstärkt ordning för haveriutredningar

Utskottets förslag i korthet

Inom ramen för arbetet med det tredje sjösäkerhetspaketet Erika III övervägs frågan om möjligheten för den europeiska sjösäkerhetsmyndigheten (Emsa) att bistå vid eller svara för haveriutredningar. Även på nationell nivå behandlas hithörande frågor, nämligen inom ramen för den på riksdagens initiativ tillkomna utredningen om en gemensam inspektionsverksamhet. Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet ett motionsförslag om en förstärkt ordning för haveriutredningar.

Jämför reservation 6 (mp).

Motionen

Det är varje medborgares rättighet att få veta orsaker som kostat medborgare livet, både för att ansvar skall kunna fastställas och för att säkerhetsförbättringar skall kunna vidtas, anføres i motion 2004/05:T484 av Lars Ångström (mp). Motionären lägger fram fyra förslag som syftar till en förstärkt ordning för haveriutredningar. Han hänvisar till sina erfarenheter från M/S Estonias förlisning och ger därvid exempel på vad han anser vara misstag i bl.a. haveriutredningen.

Det första förslaget går ut på att riksdagen begär att regeringen låter utreda förutsättningarna för att utse en personligt ansvarig för haveriutredningar för ökad kvalitet och oberoende (yrkande 1). Härigenom kan risken att bristfälligheter döljs bakom en anonym kommission eller myndighet förebyggas, anser han.

Det andra innebär att ansvarig haveriutredare skall förbli ansvarig att svara på kritik och ifrågasättanden även efter det att utredningen presenterats; ett riksdagens tillkännagivande härom begärs (yrkande 2). Syftet är att garantera utredningens kvalitet.

Ett tredje förslag är att riksdagen skall begära att regeringen låter utreda förutsättningarna för att låta en haveriutredning vara preliminär och därmed underlätta ett återupptagande av den om nya faktum kommer i dagen (yrkande 3).

Som ett fjärde förslag framförs att riksdagen begär att regeringen låter utreda förutsättningarna för att med lagstiftning tvinga fram en ny haveriutredning både då nya faktum kommer i dagen och om det visar sig att faktum undanhållits i en gjord utredning (yrkande 4).

Vissa bakgrundsuppgifter

Pågående arbete

EU

I det nya sjösäkerhetspaketet Erika III återfinns förslag om haveriutredningar inom EU. Diskussionen rör bl.a. Emsas roll; myndigheten skulle kunna antingen bistå eller svara för haveriutredningar. Ett skäl som anges är att haverirapporter kan bli försenade, sakna objektivitet och oberoende samt genom alltför stor fokusering på skuld och ansvar alltför litet inriktas på förebyggande av framtida olyckor. Nationell lagstiftning och intressena och procedurerna hos flagg- och kuststaterna eller andra intressentstater kan medföra samarbetssvårigheter.

Sverige

Riksdagen har på förslag av trafikutskottet – och med anledning av ett antal motionsförslag – gjort ett tillkännagivande till regeringen om inspektionsverksamheten inom trafikslagen (bet. 2004/05:TU4). Innebörden är att regeringen snarast skall tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skall vara organiserad. I det sammanhanget bör även frågorna om dels en vägtrafikansvarslag, dels organiserandet av sådana olycksutredningar som nu utförs av Statens haverikommission samt av trafikverk och inspektioner aktualiseras. Utskottet sade sig utgå från att regeringen senast i den transportpolitiska propositionen, som hade avisierats till våren 2005, till riksdagen anmäler att regeringen har vidtagit denna åtgärd. Utgångspunkten är att en gemensam trafikinspektion skall skapas under första halvåret 2006. Regeringen skall senast i budgetpropositionen hösten 2005 redovisa hur arbetet fortskrider.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslaget om en ny ordning för haveriutredningar vill utskottet anföra följande.

Innan Statens haverikommission (SHK) inrättades utsåg regeringen särskilda personer och ibland särskilda kommissioner som gjorde utredningarna. Vid införandet av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor hade regeringen hänvisat till kritik mot att dessa särskilda personer och kommissioner för haverioolyckor utsågs av regeringen. Det skapades ett beroende av regeringen och en politisering av utredningsverksamheten som inte var önskvärd. Skäl fanns därför att skapa en statlig myndighet med detta uppdrag (prop. 1989/90:104, bet. 1989/90:TU23, rskr. 1989/90:265).

SHK skall, enligt lagen om undersökning om olyckor, på eget initiativ utreda alla olyckor av en viss minsta omfattning. SHK får utreda andra olyckor om myndigheten så finner befogat ur säkerhetssynpunkt. En grundtanke vid lagstiftningens tillkomst var att ingen – vare sig statsmakterna, myndigheterna eller enskilda – skall kunna hindra en opartisk utredning av

en svår olycka. I enlighet med reglerna om tjänsteansvar för personal i statsförvaltningen ansvarar berörda tjänstemän i SHK för såväl tidigare som pågående utredningar. Enligt utskottets mening ter det sig mindre ändamålsenligt att för varje utredning utse en ”personligt” ansvarig.

Vidare vill utskottet erinra om möjligheten för SHK att lämna en preliminär rapport innan en utredning är avslutad; en sådan rapport förutsätter i princip att nya faktum kan tillkomma. En slutrapport läggs fram då SHK anser sig inte kunna komma längre då det gäller att förklara orsaken till en olycka. Som har redovisats i det föregående får en utredning återupptas om det kommer fram nya omständigheter som kan antas ha betydelse för utredningsresultatet. Som utskottet ser det innebär detta att det inte finns något behov av att hålla utredningen öppen genom att kalla den preliminär.

Som framgått i det föregående pågår överväganden inom ramen för det tredje sjösäkerhetspaketet Erika III om haveriundersökningar och möjligheten för den europeiska sjösäkerhetsmyndigheten (Emsa) att bistå vid eller svara för haveriutredningar. Även på nationell nivå behandlas hithörande frågor, nämligen inom ramen för den på riksdagens initiativ tillkomna utredningen om en gemensam inspektionsverksamhet.

Mot bakgrund av vad som nu har sagts föreslår utskottet att motionen inte föranleder någon riksdagens åtgärd; den avstyrks alltså.

Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet delar den uppfattning som framförts i motioner och av Sjöfartsverket att en obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis skulle bidra till att riksdagens långsiktiga mål om en halvering av antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till år 2007 kunde uppfyllas. Riksdagen bör mot denna bakgrund göra ett tillkännagivande om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis i enlighet med vad som förordats av Sjöfartsverket och motionärerna. Härigenom blir flertalet motionsförslag helt eller delvis tillgodosedda. Jämför reservation 7 (m) och särskilt yttrande 2 (fp, c).

Gällande regler

EG:s regelsystem avseende fritidsbåtar

Det s.k. fritidsbåtsdirektivet innehåller bestämmelser om säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar och viss utrustning som hör till fritidsbåtar (Europaparlamentets och rådets dir. 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstater-

nas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar). I direktivet fastställs de 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.

Genom tilläggsbestämmelser till fritidsbåtsdirektivet, som trädde i kraft den januari 2005, har införts gränsvärden i fråga om buller och avgasutsläpp. Bestämmelserna även gäller vattenskotrar. Vidare finns det ett nytt kontrollförfarande för att möjliggöra efterkontroller av privatimporterade båtar som saknar CE-märkning från fabrik (dir. 2003/44/EG). I Sverige kan Sjöfartsverket utfärda föreläggande att båten inte får användas om den inte följer kraven.

Svenska regler om kompetensbevis m.m.

De enda krav som finns för förande av fritidsbåt i Sverige gäller större båtar. Fritidsbåt, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, får föras endast av den som har avlagt skepparexamen, nautisk utbildning från sjöbefälsskola eller annan utbildning som Sjöfartsverket bestämmer (förordningen [1970:344] om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar). Det vanligaste är att förare av så stora fritidsbåtar har ett s.k. *kustskepparintyg*. Det förutsätter en utbildning och en examination som Sjöfartsverket – inom ramen för samarbetet med fritidsbåtsorganisationerna – har skapat genom Nämnden för båtutbildning.

För övriga fritidsbåtar gäller ett frivilligt system med s.k. *förarintyg för fritidsbåtar* som skall visa att innehavaren vid prövning visat sig ha teoretiska kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap m.m. för att föra fritidsbåt inomskärs och i skyddade vatten.

Regler om hastighetsbegränsning i farleder

Enligt sjötrafikförordningen (1986:300) är det länsstyrelsen som, 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 är det Sjöfartsverket som fastställer utformningen och användningen av sjövägsmärken. Regelverket innebär även att den myndighet som meddelar föreskrifter får besluta att sjövägsmärken skall sättas upp och var detta skall göras.

Sjöfartsverkets utredning om ett fritidsbåtsregister m.m.

Sjöfartsverket fick den 30 januari 2003 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister, vilket redovisades för regeringen den 20 oktober 2003 (se i det följande). Vid sidan av frågan om ett register tog Sjöfartsverket i sin utredning även 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 om en halvering av antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till år 2007.

Tidigare behandling i riksdagen

Kompetenskrav för framförande av fritidsbåtar

Våren 2004 behandlades motioner om båtförarutbildning, krav på kompetensbevis och närbesläktade förslag.

I sitt av riksdagen godkända betänkande framhöll trafikutskottet (bet. 2003/04:TU12) att utskottet i olika sammanhang betonat vikten av en hög trafiksäkerhet och att detta även gäller för fritidsbåttrafiken. Utskottet redovisade olycks- och dödsfallsutvecklingen och konstaterade en viss minskning. Vidare noterade utskottet att det inte fanns någon heltäckande kartläggning av orsakerna till olika typer av olyckor med fritidsbåtar. Ett stort antal olyckor bedöms dock ha samband med alkoholpåverkan. Utskottet såg positivt på den förbättrade olycksstatistiken. Ändå fanns 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 stora krav på reaktionssnabbhet och omdöme – särskilt hos förare av de stora och snabba motorbåtarna.

Såvitt gällde kraven på något slags båtförarutbildning pekade utskottet på att denna fråga också har behandlats på Båttinget 2004. I sammanhanget hänvisades till att samhället när det gäller andra färdmedel, som 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 såg 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 hänvisade samtidigt till Sjöfartsverkets uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. 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.

Avslutningsvis anförde utskottet att det för sjösäkerheten är viktigt att förare av fritidsbåtar besitter nödvändig kompetens. Utskottet såg 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 sade sig utskottet inte vara berett att förorda någon åtgärd med anledning av de aktuella motionerna, som avstyrktes.

Buller från fritidsbåtar

Våren 2004 behandlade riksdagen motioner om buller från fritidsbåtar (bet. 2003/04:TU12). Utskottet anförde bl.a. att 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 såg mot den bakgrunden det som viktigt att fritidsbåttrafikens miljökonsekvenser beaktas i syfte att främja en hållbar utveckling.

Såvitt gäller buller erinrades om tidigare ställningstagande då utskottet särskilt framhållit vikten av att åtgärder vidtas mot buller till sjöss. I utskottets betänkande våren 2003 om sjösäkerhet hade konstaterats 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 båtävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter i Sveriges sjöterritorium. Vidare får länsstyrelsen – efter samråd med Sjöfartsverket – meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg, om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än dem som anges i förordningens inledning. Om en sådan föreskrift har betydelse från miljösynpunkt eller för trafiken med fritidsbåtar och om den är av principiell natur, skall samråd ske även med Naturvårdsverket. Innan en föreskrift meddelas skall, om det behövs, vederbörande kommun, farvattnets trafikanter och övriga intressenter ges tillfälle att yttra sig. Härutöver finns en möjlighet till att förklara ett område som ett s.k. tyst område.

Den andra typen av åtgärd är att utfärda regler som gäller själva *källan* till bullret, dvs. i det här fallet själva fritidsbåten och dess motor. I sammanhanget fanns skäl att framhålla det harmoniseringsarbete som pågår inom EU och som gäller bl.a. typgodkännanden av båtmotorer. Utskottet menade 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 såg därför med tillfredsställelse på att det enligt det nya fritidsbåtsdirektivet infördes 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 ansåg 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 erinrade utskottet också om att riksdagen tidigare har godkänt ett system med 15 miljökvalitetsmål samt åtgärder och strategier för att nå dessa miljökvalitetsmål. Det övergripande syftet med miljökvalitetsmålen är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. När det gäller miljökvalitetsmålet *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 ville 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 förutsattes regeringen återkomma till riksdagen med den efterlysta redovisningen av vidtagna och planerade insatser på området. Med det sagda ansåg utskottet att syftet med motionerna till väsentlig del blev tillgodosedda; de avstyrktes.

Budgetpropositionen för år 2005

Under de senaste åren har trafiken med fritidsbåtar ökat, framför allt i storstadsområdena. Kustbevakningen har under året genomfört 14 089 kontroller inom ramen för myndighetens sjötrafikövervakning och sjösäkerhetstillsyn i syfte att öka säkerheten till sjöss och minska antalet överträdelser mot gällande regelverk. Under sommarperioden har myndigheten övervakat områden där fartbegränsningar gäller med huvudsaklig inriktning mot fritidsbåtstrafiken. I samband med hastighetskontroller har även nykterhet kontrollerats. Ett flertal övervakningsinsatser har genomförts i samverkan med polisen. Fortsatt anskaffning av laserhastighetsmätare har bidragit till en effektivisering av fartkontrollerna till sjöss. När det gäller yrkessjöfarten har sjötrafikövervakningen inriktats mot det mindre tonnage i närtrafik. Övervakning av hårt trafikerade trafiksepareringsområden har prioriterats och övervakningen har bedrivits med både fartyg och flygplan.

Vidare har Kustbevakningen genomfört 233 sjöräddningsoperationer, vilket motsvarar en knapp fjärdedel av det totala antal sjöräddningsinsatser som genomfördes i svenska vatten under 2003. Myndigheten svarade därmed för den största delen av de statliga insatserna.

I budgetpropositionen redovisas att de allvarliga olyckorna med fritidsbåtar inte har minskat mellan åren 1998 och 2003; antalet uppgår alltså till i storleksordningen 35 olyckor och 40 dödade per år.

Motionerna

Enligt vad som sägs i motion 2004/05:T351 av Olle Sandahl och Johnny Gylling (båda kd) bör regeringen lägga fram förslag om ett obligatoriskt båtförarcertifikat som bygger på en fastställd utbildning. Motiveringen är bl.a. att antalet snabba fritidsbåtar har ökat markant i Sverige under de senaste åren, att moderna, planande skrov tillsammans med allt starkare motorer har medfört att alltfler fritidsbåtar har mycket höga topp- och marschfarter samt att fritidsbåtar blir allt större. Antalet tillbud och olyckor har enligt sjöpolisen efterhand tilltagit, anføres det.

I motion 2004/05:T243 av Kerstin Heinemann (fp) hävdas att en generell hastighetsbegränsning i skärgårdar och inre farvatten både skulle öka sjösäkerheten och dämpa bullret. Motionären begär att regeringen lägger fram förslag till riksdagen om åtgärder med dessa syften. En rimlig hastighetsbegränsning borde vara 30 knop i dagsljus och 20 knop i mörker, framhålls det. Vidare anser motionären att kraven på högsta bullernivån till sjöss skall vara samma som för vad som gäller vägtrafik.

Claes Roxbergh m.fl. (mp) påpekar i motion 2004/05:T244 att fritidsbåts-trafiken i stort är sett oreglerad, men att den i allmänhet fungerat bra därför att de flesta båtförare är omdömesgilla. De senaste 20 åren har emellertid båtar med fartresurser på 40–50 knop ökat i antal; det finns båtar som går över 90 knop (bortåt 170 km i timmen) som avger buller, som liknar flygplan på låg höjd, sägs det vidare. Motionärerna anser att denna utveckling i hög grad har försämrat ”havets frihet” för dem som färdas i långsamma och oskyddade farkoster. Mot denna bakgrund efterlyser han ett förslag av regeringen om hastighetsgränser för båtar och om krav på kompetensbevis för snabba båtar. Kraven bör enligt motionärerna sättas så att en allmän hastighetsbegränsning för fritidsbåtar (inklusive vattenskotrar) bör vara högst 30 knop i dagsljus och högst 20 knop i mörker. Kompetensbeviset bör gälla med åldersgränsen 16 år för båtar som går fortare än 15 knop.

I motion 2004/05: MJ371 av Åsa Domeij (mp) och Sverker Thorén (fp) begärs att krav på kompetensbevis för alla båtar över en viss motorstyrka införs. De framhåller att fritidsbåtar och andra mindre fartyg har en icke obetydlig miljöpåverkan lokalt. Det rör bl.a. utsläpp från äldre tvåtaktsmotorer, buller och svall från båtar som orsakar erosion på stränderna. Enligt motionärerna skulle ett sådant krav innebära en minimal inskränkning av

rätten att framföra motorbåtar, eftersom det endast gäller avläggande av ett teoretiskt prov. Samtidigt kan det förväntas att de grundläggande kunskaper om navigering och sjövätt som förare måste tillägna sig kommer att ge effekt på deras framförande (yrkande 18).

I motion 2004/05:T431 av Christina Nenes och Göte Wahlström (båda s) krävs införande av åldersgräns och obligatoriskt förarintyg för framförandet av fritidsbåt. Avsaknaden av sådana bestämmelser innebär bl.a. att minderåriga kan framföra båtar med stor motorstyrka innan de ens har laglig rätt att köra moped. På samma sätt som förarbeviset för EU-moped ger grunden för ett bättre säkerhetstänkande skulle en åldersgräns och krav på obligatoriskt förarbevis till sjöss medföra en större säkerhet för alla som vistas på sjön.

Även i motion 2004/05:T467 av Per Erik Granström och Barbro Hietala Nordlund (båda s) förespråkas obligatoriskt förarintyg för fritidsbåtar. Antalet rapporter om tillbud och olyckor till sjöss ökar kraftigt. Ofta är det de allt snabbare motorbåtarna som är inblandade. Alla som vistas på sjön vill känna säkerhet.

Att köra motorbåt innebär ett stort ansvar, både för eget och andras liv och hälsa, framhålls det i motion 2004/05:T489 av Per-Olof Svensson och Åsa Lindestam (s). Önskemålet är att körkort för framförande av motorbåt skall införas. Även minimiålder för framförande av motorbåt bör införas, anser de och hänvisar till bestämmelserna i fråga om mopedkörning (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Frågor som gäller problem med den ökande trafiken med fritidsbåtar och de problem som uppkommer för övrig båttrafik och för miljön har tagits upp av riksdagen under en lång följd av år. En redovisning för den senaste behandlingen har lämnats i det föregående.

Utskottet konstaterar att målet om en säker sjöfart innebär att ingen skall dödas eller allvarligt skadas. Sjötransportsystemet skall anpassas till krav som följer av detta. I det transportpolitiska beslutet formulerades ett etappmål för perioden 1998–2007 som gick ut på att antalet allvarliga olyckor för bl.a. fritidsbåtar skulle halveras. Samtidigt redovisar regeringen statistik som visar att antalet allvarliga olyckor i svenska farvatten minskar i alla sjötrafik kategorier utom för fritidsbåtarna; för dessa ligger antalet olyckor kvar på ungefär samma nivå som tidigare. Regeringen anser sammanfattningsvis att delmålet för verksamheten har uppnåtts endast delvis och att detta i sin tur beror på olycksstatistiken för fritidsbåtarna.

Utskottet konstaterar med stor oro att det ännu inte går att skönja något tydligt trendbrott i fråga om olyckstalen för fritidsbåtarna. Inte heller finns tecken som tyder på att buller och andra miljöstörande effekter från fritids-

båttrafiken minskar. Med ökad omfattning av fritidsbåttrafiken, ökad motorstyrka och allmänt högre hastigheter till sjöss tenderar problemen snarare växa.

Som har redovisats i det föregående har Sjöfartsverket i sin rapport konstaterat att en obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis skulle bidra till att riksdagens långsiktiga mål om en halvering av antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till år 2007 kunde uppnås. Utskottet delar denna uppfattning. Riksdagen bör mot denna bakgrund göra ett tillkännagivande om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis i enlighet med vad som förordats av Sjöfartsverket och motionärerna.

Genom vad nu har uttalats blir flertalet här behandlade motioner helt eller delvis tillgodosedda.

Fritidsbåtsregister

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag med krav på återinförande av ett fritidsbåtsregister mot bakgrund av att regeringen i budgetpropositionen för år 2005 tillkännagivit sin avsikt att återkomma till frågan i den transportpolitiska propositionen som skall föreläggas riksdagen till sommaren 2005. En motion som går ut på att ett fritidsbåtsregister inte bör införas avstyrks likaså.

Jämför reservation 8 (m, fp, kd).

Vissa bakgrundsuppgifter

Obligatoriskt fritidsbåtsregister

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Sjöfartsverket var ansvarig myndighet för registret men själva registerhållningen utfördes av bilregisterenheterna vid länsstyrelserna. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande fem meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW (ca 14 hk). De motiv som redovisades för ett register var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning. Registret finansierades genom avgifter av båtägarna. Detta statliga fritidsbåtsregister upphävdes den 1 januari 1993.

Frivilligt fritidsbåtsregister

Samma år, dvs. år 1993, inledde Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) på uppdrag av båt försäkringsbolagen, sin verksamhet med ett frivilligt fritidsbåtsregister. SSF övertog därmed en stor del av uppgifterna i det statliga registret. De viktigaste motiven för försäkringsbolagen att driva registret vidare i frivillig form var att minska antalet bedrägerier och stölder samt att underlätta för polisen och försäkringsbolagen m.fl. att återbörda stulna och försvunna båtar och motorer till rätt ägare. Det frivilliga registret har också kunnat utnyttjas av sjöräddningen för olika syften. Försäkringsbolagen finansierar registret gemensamt och utan att någon avgift tas ut av båtägarna. Driftkostnaderna för registret uppges ha legat på omkring 3 miljoner kronor per år. Eftersom registret är privat är allmänhetens tillgång till registeruppgifterna begränsade. Den 1 januari 2004 upphörde registret; skälet var att försäkringsbolagen fortsättningsvis inte var beredda att täcka kostnaderna för registerhållningen.

Tidigare behandling i riksdagen

Frågan om återinförande av ett fritidsbåtsregister har behandlats under en lång följd av år.

Våren 1995 gjorde riksdagen – på trafikutskottets förslag – ett tillkännagivande till regeringen om ett återinförande av sjöfartsregistret (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232). Mot bakgrund av vad som hade redovisats i betänkandet ansåg utskottet att regeringen borde överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverade att det statliga fritidsbåtsregistret återinfördes. I det sammanhanget borde regeringen även överväga hur samhällets kostnader för fritidsbåttrafiken skall betalas. Självfallet, fortsatte utskottet, borde regeringen vid sina överväganden beakta riksdagens beslut med anledning av motionsyrkandena om en båtskatt och om en obligatorisk ansvarsförsäkring för bl.a. ägare av fritidsbåtar. Resultatet av regeringens överväganden borde redovisas för riksdagen.

Motioner om ett fritidsbåtsregister behandlades senast av riksdagen hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1). Utskottet anförde att frågan om införandet av ett fritidsbåtsregister och krav på en ansvarsförsäkring m.m. var under beredning inom Regeringskansliet och ansåg att resultatet av denna beredning borde avvaktas.

Sjöfartsverkets utredning om ett fritidsbåtsregister m.m.

Sjöfartsverket fick den 30 januari 2003 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Det redovisades för regeringen den 20 oktober 2003. Verkets överväganden omfattade följande frågor.

- Sjösäkerhets- och ordningsperspektiv
- Båstölder
- Marknadskontroll av fritidsbåtar

- Ansvarsförsäkring
- Administrativa och tekniska lösningar för ett båtregister

Sjöfartsverket var i huvudsak positivt till att en obligatorisk ansvarsförsäkring införs för i första hand större och snabbare båtar. Samtidigt, ansåg verket, är ett fritidsbåtsregister en förutsättning för att kunna införa ansvarsförsäkringen. Sjöfartsverket poängterade också – som framgått i det föregående – att det fanns skäl ur sjösäkerhetssynpunkt att aktualisera frågan om att införa åldersgräns och behörighetskrav för framförande av snabbgående båtar.

Motionerna

I motion 2004/05:T263 av Karin Enström (m) krävs att ett statligt fritidsbåtsregister inte skall införas. Statistikuppgifterna styrker det faktum att båtliv är en väsentlig del av svenskarnas yrkes- och fritidsliv, heter det. I motionen kritiserar regeringen för att fortsätta att driva frågan om ett nytt statligt fritidsbåtsregister; motionären misstänker att ett skäl för regeringen är att kunna beskatta båtägare. Båtägare betalar emellertid redan i dag dryga bensin- och dieselskatter, anser hon och hävdar vidare att statens inkomster från fritidsbåtarna vida överstiger utgifterna. Båtlivet i Sverige utövas av människor i alla inkomstlägen, och att belasta båtlivet med ännu fler pålagor gör att allt färre har råd att delta, vilket vore olyckligt (yrkande 1).

Den motsatta uppfattningen framförs i motion 2004/05:T497 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s), krävs ett tillkännagivande om behovet av ett båtregister. Skälet är att det – med alltfler och större fritidsbåtar – krävs ordning och reda även på detta område.

Ett båtregister skulle underlätta för många parter t.ex. polisen, tullen och Kustbevakningen. Med ett register kan det bli lättare att hitta försvunna och stulna båtar. Motionärerna påpekar att det obligatoriska registret var självfinansierat av båtägarna och medförde därmed ingen kostnad för staten.

I dag betalar man skatt för sitt boende, även fritidsboende, men däremot inte för sin fritidsbåt, framhålls i motion 2004/05:T262 av Hillevi Larsson (s). Hon begär att regeringen lägger fram ett förslag till riksdagen om att införa ett båtregister, som är en förutsättning för införande av en båtskatt. Det viktigaste skälet för en sådan skatt är alla de kostnader som båtägare förorsakar – t.ex. för hamnar, rengöring av stränder, förorening och sjöräddning – utan att i tillräcklig utsträckning bidra till deras täckande. Dessutom skulle en båtskatt ge välbehövliga inkomster till staten (yrkande 1).

I motion 2004/05:T293 av Christer Skoog m.fl. (s) sägs att riksdagen bör tillkännage för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åter införa ett båtregister. Motionärerna hänvisar till att de av Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen uppmärksammats på att ett gemensamt båtregister skulle underlätta vid olyckstillbud och vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Även uppklarandet av det ständigt ökande

antalet båtstöder skulle gynnas. Enligt förslaget kan registret göras självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift vid registreringen.

Det frivilliga register som ersatte det tidigare obligatoriska kom att bli tämligen ofullständigt och därmed till liten nytta anser Anders Karlsson (s) och föreslår i motion 2004/05:T302 att riksdagen uttalar sig till förmån för återinförandet av ett båtregister. Det tidigare bidrog till att öka sjösäkerheten och förenkla letandet efter försvunna och stulna båtar. Även för syftet att ta ut en skatt på fritidsbåtar är det nödvändigt med ett register, framhåller motionären. I dag står den yrkesverksamma delen av sjöfarten för de kostnader som fritidsbåtarna bidrar till i form av underhåll av farleder, sjöräddning m.m.

Friluftslivet till sjöss är fantastiskt, men tyvärr ingen gratishistoria för samhället, heter det i motion 2004/05:T490 av Åsa Lindestam (s). Utsläpp från båtar, sopor som lämnas på öar och natur som förorenas är bara några exempel på utgifter som belastar kommunernas budget. Hon förordar inrättande av ett båtregister. Statistiken visar att antalet båtar blir allt större för varje år som går. Att skapa ett båtregister känns därför mer påkallat än någonsin, anser hon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverkets utredning om ett fritidsbåtsregister färdigställdes år 2003 och att beredningen härav alltjämt pågår inom Regeringskansliet. Den del som rör ansvarsförsäkring handläggs inom Justitiedepartementet och den del som rör själva registret handläggs inom Näringsdepartementet.

Regeringen anmäler i budgetpropositionen för år 2005 sin avsikt att återkomma till frågan i den transportpolitiska propositionen som skall föreläggas riksdagen i maj 2005. Utskottet, som förutsätter att regeringen fullföljer sin avsiktsförklaring, anser att riksdagen bör avvakta propositionen i denna fråga. Med hänvisning till det anförda avstyrks samtliga nu berörda motionsyrkanden.

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. **Sjösäkerheten i Östersjöområdet, punkt 3 (m, fp, kd, c)**
av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Staffan Danielsson (c).

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 reservationen om sjösäkerhet i Östersjöområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T280 av Tuve Skånberg (kd),

2003/04:T389 av Kent Olsson (m),

2003/04:MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 4,

2003/04:MJ472 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 8 och 11,

2004/05:T395 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1, 4, 5 och 7,

2004/05:T414 av Kent Härstedt (s),

2004/05:T415 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s),

2004/05:T438 av Kenneth Lantz (kd) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 18,

2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 11 och 12,

2004/05:MJ371 av Åsa Domeij och Sverker Thorén (mp, fp) yrkandena 14, 15 och 17 samt

2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkandena 8, 9 och 18.

Ställningstagande

Östersjöns marina miljö utsätts för en ökande belastning på grund av olika mänskliga aktiviteter. I takt med att Ryssland nu skeppar alltmer olja genom sina Östersjöhamnar ökar också trafiken med stora oljetankfartyg, och därmed ökar risken för allvarliga oljeutsläpp. Många av områdena i Östersjön är särskilt känsliga eller riskfyllda. Ett sådant är Bornholmsgattet. Ett annat är Öresund, där såväl grundstötningar som kollisioner förekommer. Olyckan i mars 2005 där ett fartyg körde rakt in i Stora bältbron visar att sjöfartens säkerhetssystem inte är tillfredsställande. Trots avancerade sjö-

vervakningssystem och ambitiösa företagspolicy mot alkohol på fartygen, så inträffar svåra olyckor som denna. I ett känsligt innanhav som Östersjön kan dessutom konsekvenserna bli förödande. Eftersom ungefär hälften av Östersjökusten tillhör Sverige kan det innebära att det är Sverige som råkar illa ut vid en olycka.

Enligt vår mening har regeringen inte tagit frågan om skyddet av Östersjön på tillräckligt stort allvar. Detta var särskilt tydligt genom att ansökan till IMO förhalades av regeringen. Vi anser att det är av yttersta vikt att en förödelse av det slag som förlisningen av det kinesiska oljetankfartyget Fu Shan Hai gav upphov till aldrig kan inträffa igen.

Nu mera har ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA lämnats in till IMO, som har fattat ett principbeslut. I dagarna har även förslagen till PSSA-anknutna skyddsåtgärder lämnats in till IMO. Enligt vår mening har det inte gjorts tillräckligt. Vi anser att regeringen eller Sjöfartsverket inte har visat att de nu föreslagna PSSA-anknutna åtgärderna kommer att vara tillräckligt effektiva för att skydda Östersjön när det gäller säkerhet och miljö. Vi anser att en redovisning bör vara så uttömmande som möjligt, bl.a. av den vägning av motstående intressen som gjorts, allt i syfte att det slutliga valet blir det mest ändamålsenliga och långsiktigt hållbara. Åtgärderna bör kunna avse inte bara infrastrukturen. När det gäller trafikledning finns skäl att peka på förslaget i motionerna om miljölotsar för övervakning och kontroll. Vi välkomnar planerna på ett VTS-center (Vessel Traffic Service), som eventuell kommer att kunna genomföras i samarbete med Danmark.

I fråga om fartygens beskaffenhet bör man kunna kräva dubbel botten och dubbelt skrov för fartyg, som fraktar miljöfarligt gods i Östersjön. Vidare bör krav ställas på att alla oljetankrar som trafikerar Östersjön under vintertid använder isklassförstärkt tanktonnage. För samtliga fartyg måste gälla höga krav på kontinuerlig tillsyn och ett bra underhåll. Likaså finns anledning att överväga skärpta bestämmelser när det gäller besättningens kompetens och erfarenhet, inte minst när det gäller de speciella krav som ställs vintertid. Vidare finns olika rapporteringssystem som skulle behöva en ökad samordning för en ökad effektivitet.

Vi ställer oss också bakom vad som sägs i några av motionerna om tre metoder för att mer systematiskt kunna komma till rätta med kvarstående sjösäkerhets- och miljöproblem.

En metod är att höja beredskapen genom att bl.a. utse tillräckligt med nödhamnar och öka kapaciteten för nödutryckning och oljesanerung.

Ytterligare en metod är att utnyttja marknadskrafterna. Vi anser att det inom all offentlig upphandling, t.ex. inom försvaret, skall ställas krav på miljösäkra sjötransporter. Vidare vill vi förorda Havsmiljökommissionens förslag om samverkansavtal mellan Sveriges redareförening, Svenskt Näringsliv och Sjöfartsverket om att lastägaren åtar sig att använda sig av

fartyg som uppfyller vissa krav utöver de rent kostnadsmässiga, såsom miljökrav. Dessutom kan man stimulera branschen att inrätta någon form av miljömärkning eller miljöklassning

En tredje metod är att driva samarbetet i EU: att de åtgärder som framförs i resolutionen från den parlamentariska Östersjökonferens som hölls i september 2003 genomförs.

Sammanfattningsvis anser vi att det i motionerna finns en rad konkreta förslag som borde ha prövats i samband med arbetet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder. De åtgärder som presenteras i resolutionen från den parlamentariska Östersjökonferens som hölls i september 2003, däribland framtagande av ett Östersjömemorandum för att säkerställa en ekologiskt sund sjötransport i hela Östersjöområdet, borde ha övervägts i dessa sammanhang.

Det är angeläget att Sverige snarast arbetar vidare för att ytterligare utveckla instrumentet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder. Särskilt angeläget är att Sverige aktivt bidrar till att Ryssland ansluter sig till PSSA-samarbetet. EU har visserligen betytt mycket för arbetet med sjösäkerhet men insatserna hittills har inte varit tillräckligt inriktade på förebyggande åtgärder utan mer utgjort en reaktion på redan inträffade olyckor. Samtidigt är det värt att betona att den senaste utvidgningen innebar att stora sjöfartsländer som Cypern och Malta har blivit en del av EU och att numera nästan halva världsfloTTan finns inom EU. Detta innebär att EU har fått en stark röst i IMO, och detta bör utnyttjas. För att åstadkomma effektiva åtgärder för Östersjöns säkerhet och miljö bör man alltså först komma överens inom Helcom och därefter föra upp frågan till EU-nivå för att slutligen agera för internationella bestämmelser inom IMO. Regeringen bör även arbeta aktivt med att ytterligare utveckla nationella åtgärder, särskilt sådana som är baserade på frivillighet och stimulans snarare än sådana som är regelbaserade.

2. Luftföroreningar till följd av sjöfart, punkt 6 (kd, c)

av Johnny Gylling (kd) och Staffan Danielsson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om luftföroreningar till följd av sjöfart. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 7 och 8,

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 8,

2004/05:T423 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (båda s),

2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 5 och

2004/05: MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi ser allvarligt på sjöfartens miljöpåverkan, inte minst genom de luftföreningar som sjöfarten ger upphov till. Samtidigt kan man konstatera att det finns metoder att kraftigt minska utsläppen av kväveoxider genom bl.a. katalysatortekniken och av svavel genom att endast använda lågsvavlig bunkerolja. Problemet är att de inte tas i anspråk i tillräcklig omfattning. Det är angeläget att tillgången till sådan olja ökas. Ekonomiska styrmedel genom differentierade farledsavgifter är en metod som tillämpas i Sverige och som har gett goda resultat. Även hamnavgifterna är i de flesta fall differentierade så att rabatt ges till de fartyg som har åtgärdat utsläppen. Ytterligare ett sätt som nu diskuteras är att låta systemet med utsläppsrätter utvidgas till att omfatta även sjöfarten men också andra skadliga ämnen såsom svaveldioxid och kväveoxider.

Vi anser således att det finns en stor potential för åtgärder med målet att luftföreningarna skall bringas ned till ett minimum. Regeringen bör uppmanas att kraftfullt agera i detta syfte, såväl med avseende på den svenska sjöfarten som den internationella. Genom ett uttalande av riksdagen härom blir motionerna helt eller delvis tillgodosedda.

3. Mottagning av avfall från fartyg, punkt 7 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mottagning av avfall från fartyg. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05: MJ329 av Annelie Enochson (kd) yrkande 4 och

2004/05: MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 4.

Ställningstagande

Enligt vår mening fungerar inte det system för avfallsmottagning i hamnarna som infördes genom Östersjöstrategin tillfredsställande. Trots att avsikten är att det inte skall tas ut någon särskild avgift för ett sådant mottagande, fungerar systemet inte i alla hamnar i Östersjöområdet. Detta innebär att risken ökar för illegala utsläpp till havs. En anledning kan vara de ekonomiska villkoren. Vi anser att riksdagen bör göra ett tillkännagivande om att Sverige aktivt skall verka inom Helcom för att fartygen skall kunna lämna sin spillolja gratis i samtliga av Östersjöns hamnar och att kostnaden härför skall täckas genom hamnavgiften. En sådan åtgärd innebär att motionerna 2004/05: MJ329 (kd) och 2004/05: MJ500 (kd) blir tillgodosedda.

4. M/S Estonias förlisning, punkt 9 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om M/S Estonias förlisning. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7 och bifaller delvis motionerna 2003/04:T553 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v) yrkandena 1–3 och 2004/05:T320 av Sten Tolgfors (m)

Ställningstagande

Det är i år tio år sedan Estoniakatastrofen inträffade. Fortfarande diskuteras olycksorsaken och sjunkförloppet. Många experter har dömt ut den haveriutredning som gjordes av de tre inblandade nationerna Estland, Finland och Sverige. Vi anser att regeringen skall ta initiativ att med berörda regeringar föreslå en oberoende internationell granskning av haveriutredningen. Genom ett riksdagens uttalande med denna inriktning blir motion 2004/05:T460 (kd) tillgodosedd i aktuellt avseende.

5. M/S Estonias förlisning, punkt 9 (mp)

av Claes Roxbergh (mp) och Lars Ångström (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om M/S Estonias förlisning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T553 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v) yrkandena 1–3, 2004/05:T320 av Sten Tolgfors (m) och 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7

Ställningstagande

Utredningen av den civila passagerarfärjan Estonias förlisning i Östersjön den 28 september 1994 borde ha varit en av de viktigaste i modern tid. Över ett halvt tusen av de omkomna var svenska medborgare. Olyckan är av samma omfattning för svenskt vidkommande som tsunamikatastrofen. Det

är därför med stor oro utskottet tagit del av den omfattande nationella och internationella kritik från skeppsteknisk expertis som riktats mot utredningen av Estonias förlisning.

Enligt haveriutredningen, JAIC, som från svensk sida sköttes av Statens haverikommission, var Estonias bogvisir i fören felkonstruerat. Det föll av efter att först ha dragit ned bilrampen i öppet läge. I den öppna bogen forsade tusentals ton vatten in på bildäcket som fick båten att ca 40 minuter senare sjunka till Östersjöns botten.

Estonia hittades efter två dagar och efter tre veckors letande även bogvisiret 1,6 kilometer väster om vraket. Så ser i korthet den officiella versionen ut av den största civila fartygskatastrofen som drabbat Sverige i modern tid.

I stort sett en samstämmig kritik från världens främsta skeppstekniska expertis, såväl nationellt som internationellt, hävdar att det i haveriutredningen beskrivna sjunkförloppet är omöjligt. När vatten kommer in så högt upp i fartyget – över vattenlinjen – förlorar fartyget stabiliteten och slår runt. Ett kapsejsat fartyg som är intakt under det vattentäta bildäcket kan flyta på den inkapslade luften under bildäcket åtskilliga timmar och t.o.m. i dygn eller veckor. Exempel på det är den polska färjan Jan Heweliusz som förliste i januari 1993 och den brittiska färjan Herald of Free Enterprise, som slog runt på ett par minuter 1987 efter att ha lämnat Zeebrugge med öppet visir.

Estonia slog inte runt, hon utvecklade långsamt slagsida och sjönk efter omkring 40 minuter. Det indikerar att stora vattenmassor samtidigt kommit in under vattenlinjen. Något sådant läckage nämns dock inte i haveriutredningen. Estonias sjunkförlopp påminner om Titanics och den grekiska färjan Samina Express, som förliste den 27 september 2000 och sjönk på 25 minuter efter att ha sprungit läck. Men möjligheten av läckage provas inte i haveriutredningen, vilket utskottet finner anmärkningsvärt.

Utskottet noterar att såväl den nationella som den internationella kritiken på denna avgörande punkt i haveriutredningen har varit så massiv att regeringen 2001 uppdrog åt Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) att genomföra en förstudie om möjliga sjunkförlopp utifrån de beräkningar och påståenden som gjorts i den internationella haverikommissionen. Studien presenterades 2003 av amiral Frank Rosenius och Staffan Schörling. Också deras slutsats var att JAIC:s sjunkförlopp är omöjligt.

Utskottet finner att bara detta faktum att sjunkförloppet är helt oförklarat är tillräckligt för att tillsätta en ny utredning att göra den haveriutredning som uppenbarligen inte har gjorts.

Utskottet har i sin beredning av ett flertal motioner med krav på en ny utredning haft tillgång till ett omfattande material. Ordföranden i ITSA Peter von Vollenhovens brev till riksdagens talman har tillsänts utskottet. Utskottet har också tagit emot en skrivelse och uppvaktning av samtliga anhörigorganisationer verksamma i Sverige. Utskottet har därtill mottagit en skrivelse från tidigare generaldirektören för Riksrevisionsverket, Inga-Britt Ahlenius.

Av den sistnämndas skrivelse framgår det att bara haverikommissionens sammansättning av olika partsintressen gör att den saknat trovärdighet. Ahlenius väl underbyggda kritik sammanfaller med den kritik som framförts av Internationella Transportarbetarfederationen i ett brev till Sveriges regering. Där skriver man att "...haverikommissionens arbete var en politisk uppgörelse, mer intresserad av att blidka stora ekonomiska intressen, än att identifiera omständigheterna kring haveriet". Utskottet noterar också att Ahlenius kritik av haveriutredningens metodik delas av annan expertis, t.ex. professor Anders Ulfvarson på Chalmers i Göteborg. Professor Ulfvarson menar att haveriutredningen varit direkt vilseledande och att den måste göras om.

Utskottet delar uppfattningen att i en haverikommission kan man aldrig kompromissa och förhandla om sanningen för att tillfredsställa olika ekonomiska eller nationella särintressen. En haverikommission måste åtnjuta medborgarnas fulla förtroende. Det handlar om den framtida sjösäkerheten. Så länge man inte känner till hur olyckan gick till kan man heller inte vidta rätt åtgärder för att förhindra en liknande olycka i framtiden. Men utskottet menar också att ett oberoende haveriutredande utgör en fundamental del i ett fungerande demokratiskt rättssamhälle på så vis att det är först när man vet hur en olycka gått till som det blir möjligt att fastställa ansvarsförhållanden.

Av dessa skäl anser utskottet att det är motiverat att tillsätta en ny och oberoende haveriutredning.

Utskottet har under den fem veckor långa beredningen av ärendet också fått sammanfattande material och genom Estoniasamlingen haft tillgång till haveriutredningen. Av detta material framgår det att bristerna i haveriutredningen är betydligt mer omfattande än att man bara misslyckats med den viktiga uppgiften att förklara sjunkförloppet.

Som en av förutsättningarna för sitt scenario påstår JAIC att Estonia tappade bogvisiret en kvart före förlisningen. Haverikommissionen uppger i sin rapport att bogvisiret återfanns 1,6 kilometer ifrån vraket efter tre veckors letande. På den sonarbild som togs under sökningen efter Estonia och som utskottet har haft tillgång till, syns ett föremål alldeles invid bogen av fartyget som i storlek och form tycks överensstämma med bogvisirets storlek och form. Men detta nämns anmärkningsvärt nog inte i haveriutredningen.

Vi vet också att den sonarteknik som användes var tillräckligt avancerad för att lokalisera ett badkar på 80 meters djup en kilometer bort. Påståendet att man letade idogt i tre veckor efter bogvisiret tycks mot den bakgrunden helt orimligt.

Flera vittnen har också samfällt i polisförhören, dagarna efter olyckan, beskrivit ett stort vitt föremål som svängde tvärs mot fartygets längdriktning. Men haverikommissionen bestämde sig tidigt för att strunta i vittnesuppgifterna, viss om att veta orsakerna till haveriet. De enda som förhördades var sex överlevande som var anställda ombord på fartyget. Men

bilden som ges av de övriga ett hundra vittnena är en helt annan än den haverikommissionen ger. Dessa polisförhör finns redovisade i Knut Carlqvists bok "Tysta leken", Fischers förlag 2001. Utskottet finner det anmärkningsvärt.

I november 2004 offentliggjorde en svensk tulltjänsteman i Sveriges Televisions "Uppdrag granskning" att hemlig smuggling av militär material skedde ombord på det civila passagerarfartyget Estonia 1994 samma månad hon förläste. Tulltjänstemannen hade veckorna innan förlisningen blivit beordrad att inte utföra sitt arbete utan låta vissa fordon passera. Han kontrollerade dock lasten och fann den vara militär. Den natt Estonia förläste var han dock inte i tjänst.

Smugglingsuppgifterna bekräftades av Försvarsmakten och regeringen tillsatte en utredare. Johan Hirschfeldt utsågs att bringa klarhet i vad som förekommit. En eventuell militär frakt ombord på Estonia förlisningsnatten förklarar varken olycksorsak eller sjunkförlopp. Men den utgör en risk för passagerarna ombord då den kan vara värdefull för främmande makt. Utskottets uppfattning är att civila passagerarfartyg inte skall utnyttjas för sådana ändamål, då det inte kan uteslutas att någon skulle försöka komma åt eller förstöra den. Existensen av en militär last ombord skulle enligt utskottet kunna förklara konstigheterna i haveriutredningen, inklusive förhåvanden kring vraket under de tre veckors tid man "letade" efter bogvisiret.

Därför skulle en utredning där ansvariga personer inom militärens underhållstjänst (MUST) och Tullverket hördes under ed om vilken kunskap som fanns om svenska och utländska militära transporter ombord på Estonia under förlisningsnatten, oavsett vem som ansvarade för leveransen, en gång för alla kunna besvara frågorna som uppstått.

Utredningen fick i stället direktivet att bara granska militära transporter under september månad 1994, och uteslutande de berörda myndigheternas verksamhet (Försvarsmakten och FMV) vad avser sådana transporter. Utredaren tilläts endast "samråda" med berörda myndigheter och saknade rätten att höra någon under ed. Utredningsdirektivet var så författat att ingen klarhet kring en eventuell militär last under förlisningsnatten kunde åstadkommas. De berörda svarade under bibehållen tystnadsplikt.

Vi vet efter granskning i riksdagens konstitutionsutskott att FMV under 1990-talet genomförde affärer med det svenska företaget Exico som köpte stöldgods i Ryssland för vidarebefordran till det svenska försvaret. Men frågan om vilken kunskap som finns om något företags eller främmande makts transporter av militär utrustning på Estonia under förlisningsnatten är fortfarande outredd. Utskottet finner detta djupt otillfredsställande.

Vad vi däremot vet är att någon, dagarna efter Estonias förlisning, tog sig in på fartygets bildäck genom att med stor kraft dra upp den 10 ton tunga bilrampen. Hade syftet varit att få in en dykare hade rampen inte behövt dras upp mer än en meter. Vad de som öppnat bilrampen gjort vet vi inte men de bemödade sig med att stänga den efter sig. Detta vet vi eftersom bilrampens räcken ligger avskurna på havsbotten en bit bort ifrån

fartyget, vilket dokumenterats på film. När ombordkörningsrampen fälls ut faller också räcken på rampens sidor ut. Om rampen är skadad, vilket den var, så fastnar räckena i infattningen när den stängs. De som stängde rampen valde att skära av räckena. Utskottet har fått bildmaterialet och finner det anmärkningsvärt att haveriutredningen förtiger de avskurna räckena.

JAIC hävdar att man inte gjort någon inspektion på bildäcket då det ansågs för farligt. Eftersom fartyget gick i botten med aktern först torde allt gods på bildäcket finnas i en enda röra i fartygets bakre hälft och i den hälft som vetter mot botten. Att inspektera hur bilrampens låsanordningar såg ut i fören borde ha varit en högprioriterad åtgärd för en haverikommission. Men man hävdar att man inte kommit åt att studera läsen från insidan av bildäcket.

Mot detta talar det faktum att det finns flera videofilmer inspelade av JAIC där dykare och även robotkameran (ROV) bevisligen befinner sig på bildäcket. Men lika graverande är det faktum att räckena ligger avklippta på botten utanför fartyget.

Utskottet ställer sig frågan varför någon öppnar en tio ton tung bilramp in till fartygets bildäck?

Vilket syfte har man om man stänger den efter sig?

Varför förtiger haverikommissionen att man varit inne på bildäcket?

Förutom vilseledande eller felaktiga påståenden i JAIC:s rapport kan utskottet konstatera att hanteringen av katastrofen och utredningen har präglats av konstigheter. Det gäller inte bara idén om att gjuta in hela fartyget i betong.

Ett norskt välrenommerat dykarföretag som just avslutat ett annat jobb i Östersjön erbjöd dagarna efter olyckan sina tjänster till självkostnadspris. Regeringen sa nej. I stället gick jobbet till Rockwater, ett amerikanskt företag ingående i det stora oljebolaget Haliburton med nära anknytningar till personer i dagens amerikanska regering. Ett svenskt villkor var att företaget ålade sina medarbetare en livslång tystnadsplikt om vad de såg eller arbetade med i samband med dykningarna på Estonia.

Det primära för en haverikommission är att vid en förlisning likt Estonias dels göra en yttre heltäckande besiktning av vraket, dels göra en besiktning inne på bildäcket. Har last surrats riktigt, har luckor som skall vara stängda varit stängda och har vattentäta dörrar som skall vara stängda varit stängda. Men ingen fullständig besiktning av vraket gjordes. Inte heller, heter det, var man inne på bildäcket. Detta bryter mot god utredningstradition och är enligt utskottet fullständigt oacceptabelt. Utskottet är av den uppfattningen att bara det slarv och den brist på metodik som utredningen präglas av är fullgoda skäl för att ombesörja en ny haveriutredning.

Redan timmarna efter förlisningen den 28 september träffades statsministrarna från Estland och Finland. På en gemensam presskonferens samma eftermiddag sa man att olyckan förmodligen berodde på ett felkonstruerat

bogvisir. Att de tre ländernas statsministrar på så vis – i oträngt läge – föregrep en haveriutredning har såvitt utskottet känner till aldrig hänt, varken tidigare eller senare.

Ingvar Carlsson som skulle tillträda som statsminister bara några dagar senare sa den 30 september att både fartyg och kroppar skulle tas upp. En självklar inställning som vi också kan se paralleller i när det gäller den svenska regeringens agerande efter tsunamikatastrofen. Det gäller också, om än något sent, upptagningen av DC 3:an 2004 och sökandet efter de ännu inte återfunna kvarlevorna från dess besättning. Utskottet kan konstatera att Estonia låg lättillgängligt. Om det ställdes på högkant skulle ca 100 meter av fartyget sticka upp ovanför vattenytan. Men en vecka senare fick den socialdemokratiska regeringen hela ärendet i knäet. Regeringen vände då 180 grader. Inga omkomna skulle tas upp och fartyget skulle inte bärgas.

En omfattande och för regeringen besvärande svekdebatt blev resultatet. Precis som efter tsunamikatastrofen i Sydostasien i december 2004 uttryckte de anhöriga hur viktigt det var att få veta och få bekräftat att en när och kär verkligen omkommit och av vilken orsak. Som argument mot bärgning av omkomna anfördes att det skulle utsätta dykare och identifieringsarbetare för enorma påfrestningar. Inför den etikkommission som tillsattes sa Johan Franson från Sjöfartsverket, Ines Uusmans närmaste rådgivare, att kropparna snabbt skulle bilda gaser och att många redan flutit bort. Detta var en osanning. Några månader senare kunde dykarna från Rockwater rapportera att kropparna med några få undantag var fasta och lätta att identifiera. Detta undanhölls medvetet det s.k. Etiska rådet, som hade att ta ställning till bärgning.

Utskottet kan konstatera att statsmaktens ovilja mot bärgning och ett värdigt omhändertagande av de döda strider mot vad som är självklart i andra sammanhang som till exempel efter tsunamikatastrofen. Här råder det inte någon som helst tvekan inför att identifiera ca 4 000 kroppar som efter veckor i stark värme vanställts till oigenkännlighet. Det råder heller ingen tvekan om att flyga hem omkomna svenska medborgare från andra sidan jordklotet. Kontrasten är också stor till att Försvarsmakten, nu efter 50 år, försöker finna kvarlevorna efter de återstående av DC 3:ans besättning på Östersjöns botten. Utskottet kan inte annat än finna handläggningen 1994 egendomlig och stridande mot all svensk praxis.

Kritiken mot det som uppfattades som ett svek i bärgningsfrågan blev allt starkare. Det var i detta läge som regeringen beslutade att förhindra all framtida dykning till Estonia genom att för fler hundra miljoner av skattemedel täcka över Estonia med betong.

Det officiella argumentet var att förhindra framtida plundring. Den allvarligaste konsekvensen skulle bli att all framtida utredning skulle bli omöjlig. Avtal slöts med NCC och övertäckningen skulle inledas. Men kritiken och den allmänna opinionen mot övertäckning blev så stark att det blev politiskt omöjligt att fullfölja den. Regeringen tvingades stoppa betongövertäckningen.

I stället beslutade man så småningom att man skulle lagstifta om gravfrid, ett ovanligt förslag som utskottet ser det då fartyget ligger på internationellt vatten. Lagen kan därför bara gälla svenska medborgare. Finland och Estland skrev också på avtalet, och ambitionen från svensk sida har varit att få så många länder i området som möjligt att skriva under.

Det estländska parlamentet håller på att tröttna på det man uppfattat som mörklägning av omständigheterna kring Estonias förlisning. Estländarna har inte ens fått ta del av allt det material som den svenska delen av haverikommissionen förfogat över. Uppgifterna om att det civila passagerarfartyget utnyttjades för transporter av militär utrustning skall nu undersökas fullt ut. Vilken roll spelade den estniska säkerhetspolisen och vad visste olika estniska myndigheter om sådana transporter är frågor man vill ha besvarade. Utredningen skall inte begränsa sig till september månad utan granskningen ska omfatta hela perioden som färjelinjen var i bruk. Utredarna skall ges mandat att kontrollera hemligstämplade handlingar. Utskottet kan konstatera att det förefaller bli Estland som genomför den utredning om militära transporter på Estonia som den svenska regeringen underlät att göra. Den hirschfeldska utredningens starkt begränsade mandat framstår som smått generande mot den bakgrunden.

Det är utskottets bestämda uppfattning att i ett demokratiskt rättssamhälle kan inte över ett halvt tusen medborgare dö utan att orsak och ansvarsförhållanden klarläggs. Före detta generaldirektören vid Riksrevisionsverket, Inga-Britt Ahlenius sällade sig vid ett seminarium i Sveriges riksdag i september 2004 till den expertis som dömt ut haverikommissionens rapport. Haveriutredningen klarlade inte vad som skett utan var snarare en politisk kompromiss utifrån något helt annat än att förklara vad som skett. Men en haverikommissions uppgift är att söka sanningen bakom en katastrof och om sanningen kan man aldrig kompromissa. Också statsminister Göran Persson är inne på samma tankebanor då han i Thailand januari 2005 sa att i Sverige tycker vi det är viktigt att alltid ta reda på vad som har hänt och varför det gått som det gått: de ansvariga skall synas och prövas. Utskottet delar den uppfattningen och tar konsekvensen av det.

I utskottsbehandlingen 2003 gavs regeringen möjligheten att agera och ta ansvar. Så har inte skett. Utskottet kan konstatera att regeringen har hamnat i en återvändsgränd vad gäller Estoniafrågan och tycks sakna insikt om att den skadar Sveriges anseende som rättsstat. Utskottet har också anledning att befara att passiviteten och oviljan att komplettera den gjorda utredningen alternativt genomföra en granskning av haveriutredningen också skadat Sveriges rykte som sjöfartsnation.

Det är med djup oro utskottet tagit del av bl.a. Internationella Transportarbetarfederationens brev till den svenska regeringen där man skriver att "... haverikommissionens arbete var en politisk uppgörelse, mer intresserad av att blidka stora ekonomiska intressen, än att identifiera omständigheterna kring haveriet". Utskottet noterar också uttalandet från Sveriges fartygsbefälsförening. "Det är inte ett fåtal experter som framför kritik, praktiskt taget

hela den samlade sjöfartsvärlden både nationellt och internationellt har en annan uppfattning än den som redovisats av JAIC. Det går inte att bemöta denna kritik med tystnad.” Utskottet delar den uppfattningen.

En av ett demokratiskt parlaments huvuduppgifter och riksdagsledamotens personliga ansvar inför väljarna är att granska den exekutiva makten. Det är mot den bakgrunden utskottet beslutat delge regeringen att en oberoende yttre besiktning av fartygsvraket med en s.k. ROV - kamera omgående måste genomföras. En sådan besiktning kränker inte gravfridsavtalet. Vidare ska såväl detta material som det material som finns i haveriutredningen, men som av för utskottet okända skäl undanhållits i haveriutredningens slutrapport, underställas en granskning av internationell oberoende expertis. Sverige, Estland och Finland bör inte medverka i en sådan granskning. Utskottet anser vidare att materialgranskningen måste genomföras under full öppenhet inför allmänhet och medier.

6. Förstärkt ordning för haveriutredningar, punkt 10 (mp)

av Claes Roxbergh (mp) och Lars Ångström (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om förstärkt ordning för haveriutredningar. Därmed bifaller riksdagen motion

2004/05:T484 av Lars Ångström (mp) yrkandena 1–4.

Ställningstagande

När ett samhälle har drabbats av en omfattande olycka är det varje medborgares rättighet att få veta orsakerna till olyckan. Skälen är att ansvarsfrågan skall kunna fastställas men också att säkerhetsförbättringar skall kunna vidtas. Man måste givetvis kunna lita på att de som svarar för utredningen är opartiska och sanningssökande. Det är också ett oavvisligt krav att den som gjort utredningen också kan ställas till svars för sina slutsatser. I detta avseende finns det brister i nuvarande systemet för haveriutredningar. Det har inte minst JAIC:s utredning om M/S Estonias förlisning visat på ett tydligt sätt.

Därför bör det i Sverige införas ett system med en person som är utsedd att vara ytterst ansvarig för en haveriutredning. Härigenom förebyggs risken att bristfälligheter döljs bakom en anonym kommission eller myndighet. Genom en ansvarig person som måste stå för sin utredning även efter det att den har presenterats och kunna svara på kritik och ifrågasättanden från t.ex. expertis eller riksdagen, kan utredningens kvalitet och oberoende garanteras. Eftersom JAIC inte förklarade fartygets sjunkförlopp har heller inget ansvar kunnat utdömas. Man vet således inte om rätt åtgärder har

vidtagits för att man skall kunna förebygga liknande olyckor i framtiden. Därför bör regeringen låta utreda förutsättningarna för att utse en sådan personligt ansvarig för haveriutredningar.

Vidare kan man konstatera att JAIC upplöstes i samma stund den presenterat sitt resultat. Det finns därmed ingen som i dag står som ansvarig för slutrapporten och som kan svara på expertisens kritik av rapportens brister eller bevisade felaktigheter. Just det faktum att kritiken inte bemöts har skapat grund för konspirationsteorier. Oförmågan att svara på expertisens frågor riskerar att i förlängningen underminera tilltron till den representativa demokratin. Därför bör regeringen anmodas att låta haveriutredaren förbli ansvarig så att vederbörande står till förfogande för frågor m.m. även efter rapportens avlämnande.

Ytterligare en åtgärd att förbättra systemet med haveriutredningar vore att låta en haveriutredning vara preliminär för att underlätta ett återupptagande av utredningen om nya fakta framkommer eller om det visar sig att fakta tidigare har undanhållits. Regeringen bör därför uppmanas att låta utreda förutsättningarna för detta. Erfarenheterna från utredningen om M/S Estonia visar vikten av öppenhet för sådana nya uppgifter. Många uppgifter har framkommit i efterhand om sjunkförloppet, om brister i sjövärdighet och om manipulerade protokoll. Det har alltså visats att bevismaterial har undantryckts i utredningen om Estonias förlisning. Medvetenheten hos utredarna om att deras utredning kan komma att återupptas kan också bidra till att den inledande utredningen utförs med största möjliga omsorg och integritet.

Framför allt måste det slås fast att en haveriutredning på intet sätt skall vara resultatet av politiska eller andra kompromisser eller av en missriktad konsensuskultur för att enas om vad man tycker är en lämplig "sanning". Detta var också budskapet som f.d. generaldirektören för Riksrevisionsverket, Inga-Britt Ahlenius, betonade vid ett seminarium om Estonias förlisning i Riksdagshuset hösten 2004. Vid samma seminarium klargjorde Hugo Tiberg, professor emeritus i sjörätt, att Sverige enligt folkrätten har rätt att på egen hand genomföra utredningsarbete för att nå ökad klarhet kring förlisningen. Det stora hindret skulle alltså inte vara den svenska lagstiftningen utan enbart en politisk ovilja i regeringen att försöka komma till rätta med uppenbara brister och felaktigheter i utredningen. Därför ligger ansvaret hos Sveriges riksdag som kan besluta om att en fullständig och opartisk utredning av Estonias förlisning nu skall komma till stånd. De anhöriga till de 852 omkomna har rätt att få veta sanningen. Sverige bör i detta avseende hämta inspiration från Australien och USA, vilkas system för haveriutredningar är väl kända för att vara oberoende och tillförlitliga.

Med vad nu har sagts blir den aktuella motionen tillgodosedd.

7. Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar, punkt 11 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar. Därmed avslår riksdagen motionerna

2004/05:T243 av Kerstin Heinemann (fp),

2004/05:T244 av Claes Roxbergh m.fl. (mp),

2004/05:T351 av Olle Sandahl och Johnny Gylling (båda kd),

2004/05:T431 av Christina Nenes och Göte Wahlström (båda s),

2004/05:T467 av Per Erik Granström och Barbro Hietala Nordlund (båda s) yrkande 2,

2004/05:T489 av Per-Olof Svensson och Åsa Lindestam (båda s) yrkandena 1 och 2 samt

2004/05:MJ371 av Åsa Domeij och Sverker Thorén (mp, fp) yrkande 18.

Ställningstagande

Visserligen förekommer en hel del olyckor och tillbud med fritidsbåtar. Dock är det väl känt att det stora flertalet dödsolyckor och andra allvarliga olyckor till sjöss beror på sjöfylleri snarare än bristande kompetens att framföra båten. Vad som krävs är givetvis omdöme och ansvarskänsla, men sådant kommer inte självklart som resultat av att ha klarat proven för ett båtförarbevis. Det viktigaste är att polisen och Kustbevakningen följer upp efterlevnaden av det gällande regelverket och att tillräckliga resurser ställs till förfogande för detta ändamål. Vi anser således att något obligatoriskt förarbevis inte bör införas och följaktligen att någon utredning med ett sådant syfte inte behövs. Däremot bör förutsättningarna undersökas för att i nu gällande lagstiftning införa krav på lägsta åldersgräns för att få framföra en båt som har särskilt hög motorstyrka och därmed är snabbgående.

8. Fritidsbåtsregister, punkt 12 (m, fp, kd)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fritidsbåtsregister. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T263 av Karin Enström (m) yrkande 1 och avslår motionerna 2004/05:T262 av Hillevi Larsson (s) yrkande 1, 2004/05:T293 av Christer Skoog m.fl. (s), 2004/05:T302 av Anders Karlsson (s), 2004/05:T490 av Åsa Lindestam (s) och 2004/05:T497 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s).

Ställningstagande

Båtliv är en väsentlig del av svenskarnas yrkes- och fritidsliv; omkring två miljoner svenskar ägnar sig åt aktivt båtliv i någon form. Att kunna komma ut på sjön och ut i skärgården är för många svenskar ett välbehövligt andningshål. Många sparar och snålar för att ha råd att köpa och ha kvar sin fritidsbåt och därmed möjligheten till en aktiv fritid i den fantastiska miljö som Sveriges sjöar och skärgård erbjuder. Mot denna bakgrund är det olyckligt att regeringen driver frågan om ett nytt statligt fritidsbåtsregister och att frågan avses bli behandlad i den till sommaren 2005 aviserade transportpolitiska propositionen. Vi anser – till skillnad från regeringen – att det i dag inte finns något behov av ett fritidsbåtregister.

Sjöfartsverkets utredning visar inte entydigt att det finns goda argument för ett fritidsbåtsregister. Det angivna skälet för ett sådant register är att det skulle ligga till grund för en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Men det blir alltmer uppenbart att det är möjligheten att kunna beskatta båtägare som är det verkliga skälet. Enligt vår uppfattning är båtägare redan i dag högt beskattade genom bensin- och dieselskatterna.

Ett påstående om att fritidsbåtstrafiken skulle kosta över 100 miljoner kronor per år stämmer inte med den utredning om samhällets kostnader för fritidsbåtar som gjordes år 1999. Där dras nämligen slutsatsen att fritidsbåtarna snarare skapar mervärden för Sverige. Statens inkomster från fritidsbåtarna överstiger vida utgifterna. Därför vore en särskild båtskatt inte bara onödig utan även principiellt felaktig. Genom ett uttalande till regeringen med detta innehåll blir motion 2004/05:T263 (m) tillgodosedd i berörd del.

Särskilda yttranden

1. M/S Estonias förlisning, punkt 9 (v)

Karin Svensson Smith (v) anför:

Enligt min uppfattning är det angeläget att regeringen nu tar fasta på vad som uttalades i den förstudie som Styrelsen för psykologiskt försvar lät genomföra, nämligen att det finns ytterligare områden som kan belysas, för vilket man saknar material. Det är först genom full kunskap om händelseförloppet som man kan säkra den återkoppling av erfarenhet som är nödvändig för att en liknande katastrof inte skall kunna hända igen och att ansvarsfrågan reds ut.

2. Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar, punkt 11 (fp, c)

Erling Bager (fp), Runar Patriksson (fp) och Staffan Danielsson (c) anför:

Vi ser positivt på en utredning om förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis. Vi tycker att det är viktigt att en sådan utredning görs förutsättningslöst och särskilt beaktar de avgränsningar av kraven på utbildning och förarbevis som kan vara ändamålsenliga. Det är vidare angeläget att utredningen tydligt belyser behov och förutsättningar för de övergångsregler som kan vara motiverade, så att t.ex. båtförare med långvarig yrkesmässig erfarenhet inte utsätts för krav på onödig skolbänksutbildning.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04:T280 av Tuve Skånberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder för att undvika oljeskador i Östersjön.

2003/04:T389 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder för sjösäkerhet i Östersjöområdet ur transport- och miljösynpunkt.

2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om investeringsbidrag för katalysatorer till fartyg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om återvinning av utsläpp av flyktiga organiska ämnen, VOC.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om säkerhetskrav för sjöfarten.

2003/04:T479 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förändringar i förordningen om behörigheter för sjöpersonal, 2 kap. 3 § (SFS 1998:965).

2003/04:T553 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen framförs om att låta genomföra en fullständig dokumentation av vraket.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen framförs om att förordna om en oberoende fackgranskning av denna dokumentation och annat material, gärna med internationell expertis, under full insyn från allmänheten, de anhöriga och de överlevande.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen framförs om att detta skall ske i avsikt att på tioårsdagen, i september 2004, av M/S Estonias förlisning äntligen hålla den sjöförklaring som medborgarna har rätt att kräva och som sedan länge begärts.

2003/04:MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag på förbud mot att transportera olja med enkelskroviga fartyg inom Sveriges ekonomiska zon.

2003/04:MJ434 av Åsa Domeij m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen skall utöka hamnkontrollerna så att Sverige uppfyller EU:s regler.

2003/04:MJ472 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett miljölösningssystem för fartyg som trafikerar Östersjön.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att enkelskroviga stortanksfartyg skall ha assisterande bogserbåt.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T243 av Kerstin Heinemann (fp):

Riksdagen begär att regeringen skall lägga fram förslag till riksdagen för att åtgärda bullemivåer och hastighetsbegränsningar till sjöss.

2004/05:T244 av Claes Roxbergh m.fl. (mp):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag på hastighetsgränser för båtar och kompetensbevis för snabba båtar.

2004/05:T262 av Hillevi Larsson (s):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om att införa ett båtregister.

2004/05:T263 av Karin Enström (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett statligt fritidsbåtregister inte skall införas.

2004/05:T293 av Christer Skoog m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åter införa ett båtregister.

2004/05:T302 av Anders Karlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett båtregister.

2004/05:T320 av Sten Tolgfors (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny haveriutredning av Estoniaolyckan i enlighet med vad som i motionen anförs.

2004/05:T351 av Olle Sandahl och Johnny Gylling (båda kd):

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om ett obligatoriskt båtförarcertifikat som bygger på en fastställd utbildning.

2004/05:T393 av Kerstin Lundgren (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheterna att kunna införliva sjöfarten i städernas miljözoner.

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

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att den svenska regeringen skall vara pådrivande i Helcom, EU och IMO för att skydda Östersjön.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att den svenska regeringen genast skall agera för att få till stånd fler och bättre skyddsåtgärder för Östersjön.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att utnyttja marknadskrafterna för att skydda Östersjön.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ställa högre krav på de fartyg och besättningar som trafikerar Östersjön.

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ansvaret för bunkerolja.

2004/05:T400 av Eva Arvidsson och Kent Härstedt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av sjösäkerhetsutbildning.

2004/05:T414 av Kent Härstedt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad säkerhet i och kring Öresund i fråga om fartygstrafik.

2004/05:T415 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten möjliggör en diskussion angående styrning av Östersjötrafiken från Skåne och exempelvis Simrishamn.

2004/05:T423 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

2004/05:T431 av Christina Nenes och Göte Wahlström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om åldersgräns och förarintyg för framförandet av fritidsbåt.

2004/05:T438 av Kenneth Lantz (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av miljö- och säkerhetsarbetet i och runt Öresund.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att samordna befintliga resurser för ett säkrare Öresund.

2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade krav på oljeleverantörernas och raffinaderierernas ansvar för bunkeroljans kvalitet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetskrav för sjöfarten.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en oberoende internationell granskning av Estonias haveriutredning.

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyddet av Östersjön.

2004/05:T467 av Per Erik Granström och Barbro Hietala Nordlund (båda s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriskt förarintyg för fritidsbåtar.

2004/05:T484 av Lars Ångström (mp):

1. Riksdagen begär att regeringen låter utreda förutsättningarna för att utse en personligt ansvarig för haveriutredningar för ökad kvalitet och oberoende.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ansvarige haveriutredare förblir ansvarig att svara på kritik och ifrågasättanden även efter det att utredningen presenterats.
3. Riksdagen begär att regeringen låter utreda förutsättningarna för att låta en haveriutredning vara preliminär och därmed underlätta ett återupptagande av den om nya fakta kommer i dagen.
4. Riksdagen begär att regeringen låter utreda förutsättningarna för att med lagstiftning tvinga fram en ny haveriutredning både då nya fakta kommer i dagen och om det visar sig att fakta undanhållits i en gjord utredning.

2004/05:T489 av Per-Olof Svensson och Åsa Lindestam (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa körkort för framförande av motorbåt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa minimiålder för framförande av motorbåt.

2004/05:T490 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta ett båtregister.

2004/05:T493 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om yrkesfiskare och skärgårdsturism.

2004/05:T497 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett båtregister.

2004/05:MJ329 av Annelie Enochson (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hamnarnas åliggande att ta hand om avfall från fartyg efterlevs.

2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en övervaknings/ledningscentral för Östersjön med nya möjligheter till trafikrapportering och övervakning upprättas.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Kustbevakningens/Sjöfartsverkets arbete med att knyta samman dagens olika rapporteringssystem.

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sjöfartsverket bör få ett tydligare sektorsansvar, där det definieras vilka miljöfrågor som ligger på verkets bord.

2004/05: MJ371 av Åsa Domeij och Sverker Thorén (mp, fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för ökad sjösäkerhet i Östersjön.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtagande av kriterier för ”goda sjötransporter” syftande till ökade möjligheter för konsumentpåverkan.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen skall verka för införande av förbud mot trafik med enkelskroviga tankfartyg i Östersjön snarast möjligt.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av krav på kompetensbevis för alla båtar över en viss motorstyrka.

2004/05: MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att lämna spillolja i Östersjöns hamnar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringsbidrag för att installera katalysator i fartyg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lots och separata farleder i Bornholmshavet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om transport av olja i enkelskroviga fartyg.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Öresund.