



Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar – del I

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2012/13:177 Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar.

I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2014. För fartyg som har giltiga certifikat föreslås en övergångsperiod fram till senast den 30 december 2018.

Utskottet välkomnar regeringens förslag som en del av ett flertal nödvändiga åtgärder för att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar i Sverige. Utskottet ser goda möjligheter för en utveckling av sjötransporterna i Sverige i och med genomförandet av detta regelverk.

Utskottet anser det angeläget att även svenska fartyg omfattas av kraven på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Likaledes anser utskottet att det är positivt att regeringen väljer att utnyttja direktivets möjligheter att fartyg som endast trafikerar svenska farvatten kan avstå från att tillämpa reglerna om inre vattenvägar. På detta sätt undviks en situation där fartyg tvingas byggas om för att tillgodose kraven i direktivet.

Att förslaget även innebär att tillsynen av inre vattenvägsfartyg kan överlåtas åt erkända klassificeringssällskap skapar möjligheter för flexibilitet och eventuell vidhängande kostnadsminskning.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner propositionens förslag.

Propositionen innefattar ett förslag som innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Detta innebär att riksdagens beslut bör fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Ändring i fartygssäkerhetslagen	5
 <i>Bilagor</i>	
Förteckning över behandlade förslag	15
Regeringens lagförslag	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Ändring i fartygssäkerhetslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) med följande ändring:

1. Hänvisningen i 1 kap. 5 § andra stycket till den senaste ändringen av rådets direktiv 82/714/EEG ska ha följande lydelse: ” ... senast ändrat genom rådets direktiv 2013/22/EU av den 13 maj 2013 om anpassning av vissa direktiv när det gäller transportpolitik med anledning av Republiken Kroatians anslutning.”

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:177.

Stockholm den 24 oktober 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S), Göran Lindell (C) och Jasenko Omanovic (S).

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2012/13:177 Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar.

Till grund för förslaget ligger betänkandet Genomförandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4). I Näringsdepartementet utarbetades därefter, hösten 2012, promemorian Kompletterande förslag till lagändringar för genomförandet av direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (dnr N2013/512/RS).

Lagrådets synpunkter har inhämtats och regeringens förslag har utformats i enlighet med vad lagrådet förordat.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

Genomförandet av direktivet innebär att Sverige börjar tillämpa delar av EU:s regelverk om inlandssjöfart. Inlandssjöfarten har såväl internationellt som inom EU en reglering som är helt separerad från havssjöfarten. Sverige har hittills tillämpat havssjöfartsregler på all fartygstrafik.

De lagändringar som föreslås i propositionen är framför allt av ramkaraktär. Regeringen föreslår att det i fartygssäkerhetslagen (2003:364) t.ex. införs krav på fartyg att ha gemenskapscertifikat för inlandssjöfart om de trafikerar inre vattenvägar. Kraven föreslås dock inte gälla om de enbart trafikerar svenska inre vattenvägar. Det föreslås också att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska ange vilka vattenområden som ska vara svenska inre vattenvägar. Transportstyrelsen ska kunna överlåta tillsynsuppgifter till s.k. erkända klassificeringssällskap.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2014. För fartyg som har giltiga certifikat föreslås en övergångsperiod fram till senast den 30 december 2018.

Utskottets överväganden

Ändring i fartygssäkerhetslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Utskottet ser regeringens förslag som en del av ett flertal nödvändiga åtgärder för att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar i Sverige. Förslagen skapar, enligt utskottet, möjligheter att stärka sjöfartens konkurrenskraft och kan leda till en utveckling av sjötransporterna i Sverige.

Bakgrund

Havssjöfart och inlandssjöfart

I stora delar av Europa och i t.ex. Nordamerika är sjöfarten av tradition uppdelad i å ena sidan maritim sjöfart, dvs. transport av gods och passagerare på haven, och å andra sidan inlandssjöfart, dvs. trafik på inre vattenvägar. Inre vattenvägar består av kanaler, floder och insjöar, men även hamn- och kustområden kan i vissa fall anses vara inre vattenvägar. Gemensamt för de inre vattenvägarna är att våghöjden generellt är lägre än på haven och att fartygen typiskt sett alltid befinner sig relativt nära land. Detta har lett fram till två helt separata regelverk, vad gäller t.ex. fartygs konstruktion, utrustning och bemanning.

Svenska förhållanden

I Sverige finns det farbara vattenvägar som är mer eller mindre åtskilda från de havsområden som omger Sverige. I anslutningsföredraget för bl.a. Sveriges inträde i EU anges att Sverige har inre vattenvägar. Redan i betänkandet EU, Sverige och de inre vattenvägarna (SOU 1996:183) lämnades förslag till åtgärder för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar. Förslagen genomfördes emellertid inte. Den svenska inställningen har tidigare varit att de svenska inre vattenvägarna av betydelse, dvs. framför allt Väneren och Mälaren, är av havskaraktär. Sverige har följaktligen tillämpat det regelkomplex som gäller för havssjöfarten även på de inre vattenvägarna.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandsjöfart gäller inte i Sverige. Sverige har inte heller helt genomfört något annat direktiv som rör trafik på inre vattenvägar, oavsett om Sverige omfattas av direktiven eller är undantaget. Sverige tillämpar inte heller de EU-förordningar som rör inre vattenvägar.

I december 2009 tillsatte regeringen återigen en kommitté med uppgift att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt och att föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Uppdraget redovisades i betänkandet Genomförande av inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4). Även i det betänkandet framkommer att det inte finns några hinder mot att genomföra regelverket om inre vattenvägar i svensk rätt.

Trafikverket har i en stråkstudie avseende Göta älv–Vänerstråket gjort en prognos om framtida godsmängder inom Vänersjöfarten. Prognosen förutspår att godsmängden kommer att öka från 1,9 miljoner ton 2010 till nära 3 miljoner ton fram till 2030. Trafikverket bedömer att ett införande av EU:s regelverk för inre vattenvägar kan generera ytterligare godsmängd på 0,9 miljoner ton, dvs. totalt 3,9 miljoner ton inom Vänersjöfarten 2030.

EU:s regelverk om inre vattenvägar

Inom EU finns ett antal direktiv och förordningar som reglerar förhållanden som rör de inre vattenvägarna och trafiken på dessa. Bland direktiven kan nämnas direktiv om tillstånd att utföra varutransporter, erkännande av båtförarcertifikat, åtgärder mot utsläpp, kvaliteten på bensin och dieselbränsle, tekniska föreskrifter, transport av farligt gods och ömsesidigt erkännande av fartcertifikat. Förordningarna rör bl.a. villkor för transportföretag i de medlemsstater de inte är hemmahörande, gemensamma bestämmelser för transporter av gods och passagerare, statistik och konkurrensregler.

Regionala överenskommelser och FN

Flera av EU:s rättsakter om inre vattenvägar har sin grund i regionala överenskommelser. Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (2006/87/EG), som är aktuellt i detta ärende, har inarbetat de bestämmelser som reglerar inspektion av fartyg på Rehn, utarbetade av centrala kommissionen för Rehnsjöfarten (CCNR). Även FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) har tagit fram alleuropeiska bindande regler samt rekommendationer om i stort sett alla områden som rör inre vattenvägar.

Propositionen

Sverige ska genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar

Regeringen anger inledningsvis i propositionen att den bedömer att Sverige ska genomföra EU:s regelverk om trafik på inre vattenvägar. Det finns främst näringspolitiska skäl att införa regelverket, anger regeringen. Företrädare för den svenska sjöfarten har på senare år uppgett att de ser stora möjligheter för en utveckling av sjötransporter inom Sverige om reglerna genomförs. Regeringen framhåller att ingenting framkommit som talar emot att regelverket in-

förs och att det dessutom är angeläget att undvika framtida överträdelseärenden från kommissionens sida genom att genomföra regelverket om inre vattenvägar.

Regeringen påpekar att genomförandet av regelverket om inre vattenvägar redan har inletts genom en förordningsändring som rör typgodkännande av motorer på fartyg i inlandssjöfart.

Bemannning

EU-rätten innehåller inte några bestämmelser om vilken bemanning som ett fartyg i inlandssjöfart ska ha. Det är därför en fråga som varje medlemsstat får avgöra. Enligt fartygssäkerhetslagen (FSL) ska ett fartyg vara bemannat på ett betryggande sätt. Gällande svenska bestämmelser är att Transportstyrelsen i enskilda beslut avgör hur många besättningsmän ett fartyg ska ha och vilka befattningar dessa ska ha. Dessa bestämmelser blir tillämpliga på svenska fartyg på inre vattenvägar. Även om det inte finns några EU-gemensamma regler om bemanning så finns det såväl bindande regler som riktlinjer inom de olika flodkommissionerna och inom Unece. Dessa regler och riktlinjer har vissa medlemsländer gjort till nationell lagstiftning.

Regeringen anger att den tagit intryck av att Sveriges redareförening har anfört att bemanningen är en mycket viktig faktor när det gäller prissättningen av transporter. Därför har regeringen den 27 mars 2013 givit Transportstyrelsen i uppdrag att se över principerna för bemanning av de fartyg som kommer att certifieras för inlandssjöfart. Utgångspunkten enligt uppdraget är att konstruktions- och utrustningskraven för fartyg i inlandssjöfart samt fartygens trafikmönster bör få genomslag i besluten om säkerhetsbesättning. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet den 31 december 2013.

Det fortsatta arbetet

Regeringen anger att den avser att återkomma med besked om vilka ytterligare direktiv som ska genomföras. Det kan krävas ytterligare utredning innan några förslag kan lämnas när det gäller flera av direktiven. När det gäller direktivet om ömsesidigt erkännande av båtförarskap (91/672/EG) och direktivet om harmonisering av villkor för att erhålla nationella förarbevis (96/50/EG) har regeringen valt att delta i kommissionens expertgrupp som utarbetar ett nytt EU-regelverk om utbildning och behörigheter.

Vidare anger regeringen att den avser att fortsätta analysen av vilka EU-förordningar som kan kräva kompletterande författningsregler i Sverige.

Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart

Regeringen föreslår att direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg genomförs genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (FSL) och genom föreskrifter som meddelas med stöd av den lagen.

I många länder inom Europa och EU administreras frågor om inre vattenvägar av andra myndigheter än de som hanterar havssjöfarten. Trafik på inre

vattenvägar betraktas i princip som ett eget trafikslag. Detta skulle kunna tala för att införandet av regelverket borde ske i ett nytt, separat, regelverk. Enligt regeringen finns dock fördelar med ett införande i befintlig lagstiftning, bl.a. därför att det inte krävs särskilt många lagändringar och för att direktivets bestämmelser lätt låter sig infogas i FSL:s systematik.

Inre vattenvägar och zonindelning

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och vilka inre vattenvägar som ska ingå i varje zon. Det föreslås också att det i FSL ska tas in en bestämmelse om att för sjöfarten ska Sveriges sjöterritorium delas in i fartområden och zoner.

Regeringen påpekar att det framgår av direktivet att unionens inre vattenvägar ska delas in i zoner. Zonerna 1 – 4 omfattar de vattenvägar som är upptagna i bilaga I till direktivet. Det är medlemsstaterna själva som – efter samråd med kommissionen – avgör vilka vattenvägar som de vill anmäla till bilagan. Detta innebär att flera länder, däribland Sverige, inte har anmält några vattenvägar att ingå i bilagan. Direktivet innehåller inte någon definition av eller annan förklaring för vilken omfattning de olika zonerna har. Däremot är det allmänt vedertaget att zonindelningen ska följa rekommendationerna från Unece, där zonerna är indelade med avseende på våghöjd där zon 1 omfattar den högsta signifikanta våghöjden (2 meter), zon 2 – 3 lägre våghöjder (1,2 och 0,6 meter) och zon 4 inte regleras. Regeringen anser att även Sverige bör följa dessa rekommendationer. Däremot är det enligt regeringen inte nödvändigt att reglera detta i lagen.

Transportstyrelsen har i en rapport till regeringen redovisat slutsatsen att gränsvärdena för zon 1 inte överskrids på Vänern. Därmed kan direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart tillämpas på hela Vänern.

Regeringen påpekar att ett svenskt genomförande av direktivet kräver att Sverige pekar ut inre vattenvägar som ska ingå i de olika zonerna. Detta innebär i praktiken att en ändring ska göras av bilaga I vilket först kräver samråd med kommissionen. Regeringen anger att den avser att peka ut Transportstyrelsen som ansvarig myndighet för att meddela föreskrifter om zonindelningen. Det är därför naturligt att Transportstyrelsen också får ansvara för samråd med, och underrättelse till, kommissionen.

Eftersom den svenska fartygssäkerhetslagen i dag inte innehåller någon grundläggande bestämmelse om att det svenska sjöterritoriet ska delas in i fartområden eller zoner föreslår regeringen att en sådan bestämmelse införs.

Krav på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

Regeringen förslår att fartyg ska ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart när de trafikerar inre vattenvägar. Certifikatet ska kunna vara utfärdat enligt direktiv 2006/87/EG eller i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rehn. De fartyg det gäller är följande:

1. Passagerarfartyg.
2. Bogserfartyg och skjutbogerare avsedda att bogsera, sidobogsera, eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 kap. FSL eller flytande utrustning.
3. Andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 kubikmeter.

Regeringen föreslår också att flytande utrustning ska ha något av de certifikat som anges ovan vid trafik på inre vattenvägar.

Vidare föreslås i propositionen att havsgående fartyg som har giltiga certifikat för havsgående trafik inte ska behöva ha certifikat för inre vattenvägar när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

Regeringen belyser att direktivet ställer krav på att farkoster som trafikerar de inre vattenvägar som är upptagna i bilaga I ska ha ett certifikat enligt ovan. En farkost är ett fartyg eller flytande utrustning. Det spelar ingen roll om den är avsedd för inre vattenvägar eller havsgående. Det avgörande är klassificeringen av vattenområdet. Emellertid kan havsgående fartyg undantas i vissa situationer.

Direktivet gäller alla fartyg avsedda för persontransporter som transporterar mer än tolv passagerare. Enligt FSL ska ett svenskt passagerarfartyg ha ett passagerarfartygscertifikat. Innebörden av begreppet passagerarfartyg i FSL är densamma som i direktivet. Enligt direktivet finns det möjlighet att undanta fartyg som endast trafikerar inre vattenvägar utan förbindelse med en annan medlemsstat via inre vattenväg. Regeringen anger dock att den anser att även svenska passagerarfartyg ska omfattas och framhåller vikten av att svenska fartyg inte får konkurrensnackdelar i form av högre utrustningskrav och kortare besiktningintervall som leder till högre kostnader. Vidare lyfter regeringen fram persontransporter till sjöss som en potential för kollektivtrafiken. Ytterligare ett skäl är, enligt regeringen, att vid genomförandet av ett direktiv i svensk rätt gäller att genomförandet ska ske så nära direktivets nivå som möjligt. Dessutom har några säkerhetsmässiga skäl att undanta svenska passagerarfartyg inte framkommit.

Direktivet innebär att ett utländskt fartyg med gemenskapscertifikat utfärdat i en annan medlemsstat har rätt att trafikera de svenska inre vattenvägarna. Regeringen anger att detta bör klargöras i texten genom en hänvisning i lagtexten till direktivet. Dessutom anser regeringen att det i lagtexten bör klargöras att Rehn-certifikat fungerar som alternativ till gemenskapscertifikat.

Vissa fartyg omfattas inte av direktivet. Dels undantas färjor och militärfartyg, dels undantas havsgående fartyg som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och medför giltiga fart- och säkerhetscertifikat. Regeringen anger att det bör regleras i myndighetsföreskrifter vad som är en färja. Vidare föreslås i propositionen att undantaget för havsgående fartyg ska regleras i lagen. Regeringen anger också att den förutsätter att Transportstyrelsen vid det fortsatta

genomförandet av direktivet på föreskriftsnivå närmare analyserar i vilken omfattning undantagsmöjligheterna bör utnyttjas.

För att förtydliga att även flytande utrustning omfattas av reglerna om certifikat är det lämpligt att certifikatet benämns gemenskapscertifikat för inlandsjöfart, anger regeringen.

Frivillighet att tillämpa regelverket

Regeringen föreslår att kravet på gemenskapscertifikat inte ska gälla för fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg.

Regeringen påpekar att direktivet ger en möjlighet för svenska fartyg att avstå att tillämpa regelverket om inre vattenvägar och i stället trafikera svenska farvatten med stöd av den nuvarande regleringen i FSL. Regeringen anser att denna möjlighet bör utnyttjas och framhåller att även om det inte krävs en lagändring för en sådan frivillighet finns det ändå skäl att tydliggöra detta genom att det anges i lagen eftersom frågan är av stor betydelse för rederierna.

Inre vattenvägsfartyg föreslås undantas från vissa andra certifieringskrav

Regeringen föreslår att ett fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandsjöfart inte ska behöva ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller friboardscertifikat.

I FSL finns krav att fartyg ska ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller friboardscertifikat. De krav som kontrolleras inför utfärdande av dessa certifikat uppfylls av fartyg som har gemenskapscertifikat för inlandsjöfart. Regeringen anser därför att det inte är nödvändigt att fartyg som har sistnämnda certifikat även behöver ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller friboardscertifikat.

Krav på ny besiktning efter bl.a. reparation

Regeringen föreslår att ett fartyg som har gemenskapscertifikat för inlandsjöfart och som har genomgått en större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på något sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten ska besiktas innan fartyget gör någon ny resa.

Enligt direktivet ska ett fartyg på nytt genomgå teknisk inspektion om fartyget undergår större ändringar eller reparationer. I FSL finns krav på ny besiktning i vissa situationer som är jämförbara med de som anges i direktivet, dock med den skillnaden att det i FSL anges att en sådan besiktning ska göras inom tre månader. Direktivet medger inte någon sådan frist utan en teknisk inspektion ska ske innan fartyget får företa någon ny resa varför ett tillägg av den innebörden enligt regeringens förslag bör införas i FSL. I praktiken går

det redan i dag normalt till så att tillsynsmyndigheten eller ett klassificeringssällskap följer arbetet med fartyget och planerar in en ny besiktning till den tidpunkt då fartyget antas vara brukbart igen. Förslaget innebär därmed inte någon större praktisk skillnad jämfört med i dag.

Klassificeringssällskap ska få besikta fartyg och utfärda certifikat

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska få överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Med ett erkänt klassificeringssällskap föreslås avses ett sällskap som har erkänts i enlighet med direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Vidare föreslås i propositionen att om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige ska överlåtelse i stället kunna ske till en sådan organisation som har godkänts i enlighet med EU-förordningen om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (2009/15/EG). Regeringen föreslår också att en besiktning eller ny inspektion om har utövats av ett erkänt klassificeringssällskap ska ha samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

Regeringen anger att den fått information från kommissionen att det även är möjligt att delegera utfärdandet av certifikat. Begreppet besiktning i FSL avser samma typ av åtgärd som direktivet benämner teknisk inspektion. För att kunna utfärda certifikat krävs att en föregående besiktning av fartyget har gjorts. När det i lagen talas om en rätt att utfärda certifikat omfattar det således även en rätt att besikta fartygen, förtydligar regeringen.

För havssjöfarten har det sedan många år funnits en möjlighet för Transportstyrelsen att uppdra åt t.ex. klassificeringssällskap att utfärda certifikat för fartyg. Under senare år har det skett ett ökat användande av klassificeringssällskap för tillsyn av svenska fartyg. Transportstyrelsen har i dag avtal med sex sällskap som har i uppdrag att utföra tillsyn enligt FSL. Riksdagen har vidare beslutat att Transportstyrelsen ska få överlåta vissa uppgifter inom sjöfartsskyddet till s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer, dvs. klassificeringssällskap (prop. 2012/13:110, bet. 2012/13:TU12, rskr. 2012/13:205). Regeringen anser att möjligheten att överlåta tillsyn av fartyg till klassificeringssällskap bör gälla även för fartyg avsedda för inre vattenvägar och förtydligar att förslaget innebär en möjlighet – inte en skyldighet – att välja en annan tillsynsutövare än den statliga.

Eftersom den nya regleringen föreslås införas i en ny paragraf så klagörs gränsdragningen mellan havssjöfart och inlandssjöfart bättre, anser regeringen. Vidare förtydligar regeringen att det för inlandssjöfart inte finns några direktivkrav avseende avtal och att det därför inte heller bör finnas i den föreslagna nya paragrafen.

De sällskap som det är möjligt att överlåta uppgifter till är samtliga att anse som utländska organ. Förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regleringsformen kan genom beslut av riksdagen överlåtas till en utländsk eller

internationell inrättning eller samfällighet. Eftersom regeringens förslag innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländskt organ bör riksdagens beslut fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen, dvs. minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter måste rösta för förslaget för att det ska gå igenom.

För att uppfylla grundlagskraven preciserar regeringen i förslaget till lagtext vilken myndighet som får uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat – nämligen Transportstyrelsen.

Övrig anpassning av fartygssäkerhetslagen

Regeringen föreslår att ett fartygs resa ska få förbjudas om det finns skäl原因 anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för att resa i den avsedda farten eller zonen.

Regeringen bedömer att några övriga anpassningar av FSL inte behöver göras med anledning av direktivet.

Det finns i FSL en möjlighet för tillsynsmyndigheten att förbjuda ett fartygs resa om det finns skäl原因 anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den aktuella farten. Med fart avses det område som fartyget trafikerar. Eftersom möjligheten att förbjuda en resa är kopplad till farten och inte till zonen behöver bestämmelsen justeras så att den även omfattar fartyg med gemenskapscertifikat för inlandssjöfart.

I övrigt betonar regeringen att FSL enligt huvudregeln omfattar alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen omfattar således fartyg i inlandssjöfart utan att någon förändring görs.

Regeringen förtydligar att direktivets bestämmelser om fartygs konstruktion och utrustning kommer att genomföras genom Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av redan befintliga bemyndiganden. I vilken mån tilläggskrav eller sänkta krav ska införas är en fråga som Transportstyrelsen som ansvarig myndighet måste ha möjlighet att fritt och objektivt analysera i samråd med bl.a. branschen, anger regeringen. Som exempel på tilläggskrav som skulle kunna vara motiverade mot bakgrund av särskilda svenska förhållanden lyfter regeringen fram dubbelskrov och isklass. Just dessa krav har också branschen redan uppgett kan godtas.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 september 2014. För fartyg som vid ikraftträdandet har giltiga certifikat för aktuell fart ska lagen tillämpas när certifikatets giltighet upphört, dock senast fr.o.m. den 30 december 2018.

Det är angeläget att direktivet kan genomföras så snart det är möjligt, anger regeringen. Direktivets innehåll är dock mycket omfattande och det kommer att krävas en stor arbetsinsats för att ta fram föreskrifter på myndighetsnivå

och göra organisatoriska förändringar m.m. inom myndigheten och regeringen anser därför att lagändringen som genomför direktivet inte kan träda i kraft före den 1 september 2014.

I direktivet finns vissa övergångsbestämmelser med innebörden att nya fartyg inte behöver någon övergångsperiod medan fartyg som har giltiga certifikat enligt andra regelverk kan fortsätta att använda dessa certifikat till dess en förnyelse av certifikatet ska ske. Regeringen anger den 30 december 2018 som borte gräns för övergångsreglerna och betonar samtidigt att övergångsbestämmelsen kommer att ha mycket liten effekt eftersom i princip alla fartyg som endast går i svensk trafik kan undantas från kraven att ha certifikat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens förslag och framhåller att ett genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar kan skapa förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. När det gäller passagerartrafik bedömer utskottet att särskilt den urbana kollektivtrafiken till sjöss kan gynnas av införandet av regelverket. Utskottet välkomnar därför det aktuella regeringsförslaget som en del av ett flertal nödvändiga åtgärder för att införa regelverket om inre vattenvägar i Sverige. Dessutom bör förslagen, enligt utskottets mening, ses som en del av en större åtgärdsplan för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft, vilket är en mycket angelägen fråga.

Utskottet vill även lyfta fram att med ett genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar kan förutsättningar skapas för att utveckla transporter med inre vattenvägsfartyg som komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist. Detta kan i sin tur leda till angelägna minskningar i miljö- och klimatbelastning, då sjöfarten är ett förhållandevis miljövänligt transportmedel som medför kapacitetslätnader för de tungt belastade landtransporterna.

Utskottet ser vidare positivt på att regeringen i mars 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag att se över principerna för bemanning av de fartyg som kommer att certifieras för inlandssjöfart. Utgångspunkten för uppdraget är att konstruktions- och utrustningskraven samt fartygens trafikmönster bör återspeglas i besluten om säkerhetsbesättning. Detta är en viktig fråga eftersom bemanningskravet påverkar prissättningen av transporter och därmed också inverkar på industrins val av trafikslag för sina transporter.

Utskottet anser det angeläget att även svenska fartyg omfattas av reglerna om gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Konkurrensskäl talar starkt för att även svenska passagerarfartyg ska omfattas för att därigenom undvika att dessa drabbas av högre kostnader till följd av bl.a. högre utrustningskrav eller kortare besiktningstider. Därtill kommer att persontransporter till sjöss kan komma att få ökad betydelse i utformningen av kollektivtrafiken framför allt i vissa stadsområden. De svenska passagerarfartygen bör därför inte uteslutas från möjligheten att ta del av de eventuella fördelar som det nya regelverket

kan ge. Utskottet välkomnar därför att regeringen delar denna syn. Likaledes anser utskottet att det är positivt att regeringen väljer att utnyttja direktivets möjligheter att fartyg som endast trafikerar svenska farvatten kan avstå från att tillämpa reglerna om inre vattenvägar och i stället följa regelverket i fartygssäkerhetslagen. På detta sätt undviks en situation där fartyg tvingas byggas om för att tillgodose kraven i direktivet. En sådan frivillighet är enligt utskottet av stor vikt.

Det är vidare bra att förslaget även innebär att tillsynen av inre vattenvägsfartyg kan överlåtas åt erkända klassificeringssällskap. Att möjliggöra flexibilitet och eventuell vidhängande kostnadsminskning ligger i linje med det pågående arbetet att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Även om det inte med säkerhet kan sägas att förslaget innebär sänkta kostnader för rederierna ges i vart fall en möjlighet att välja tillsynsutövare och att i ett affärsmässigt förhållande avtala om priset.

När det gäller datum för ikraftträdande delar utskottet regeringens åsikt att direktivet bör genomföras så snart det är möjligt. Eftersom det är fråga om en omfattande materia som kräver såväl stora arbetsinsatser med att ta fram föreskrifter på myndighetsnivå som organisatoriska förändringar framstår den 1 september 2014 som en väl vald tidpunkt.

Med anledning av det nu anförda föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) med vissa mindre tekniska justeringar föranledda av direktivsändringar.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2012/13:177 Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 3 kap. 1, 2 och 7 §§, 5 kap. 3 och 7 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 1 och 11 §§ samt rubrikerna närmast före 1 kap. 5 § och 7 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fyra nya paragrafer, 1 kap. 7 §, 3 kap. 1 a och 1 b §§ och 7 kap. 11 a §, samt närmast före 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 a § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.**Erkänd organisation**

Med erkänd organisation avses i denna lag en *sådan* organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

En organisation enligt denna lag kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.

Erkänd organisation och erkänt klassificeringssällskap**5 §²**

Med erkänd organisation avses i denna lag en organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG³, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2012/49/EU av den 10 december 2012 om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/87/EG) av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1, Celex 32006L0087), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2012/49/EU (EUT L 6, 10.1.2013, s. 49 (Celex 32012L0049).

² Senaste lydelse 2011:549.

³ EUT L 389, 30.12.2006, s. 1 (Celex 32006L0087).

2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart⁴.

Fartområden och zoner

7 §

För sjöfarten ska Sveriges sjöterritorium delas in i fartområden och zoner.

3 kap.

1 §⁵

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *skall* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används utslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

1 a §

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

⁴ EUT L 6, 10.1.2013, s. 49 (Celex 32012L0049).

⁵ Senaste lydelse 2008:1378.

1. passagerarfartyg,
2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 eller flytande utrustning, och
3. andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m³.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Havsgående fartyg som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

1 b §

Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något gemenskapscertifikat enligt 1 a §.

2 §

Ett svenskt passagerarfartyg *skall* ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *skall* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *skall* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *skall* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Ett svenskt passagerarfartyg *ska* ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *ska* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *ska* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *ska* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Fartyg och flytande utrustning som har något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

7 §

Ett fartyg som *skall* ha fribordsmärken enligt 5 § *skall* också ha ett fribordscertifikat.

Ett fartyg som *ska* ha fribordsmärken enligt 5 § *ska* också ha ett fribordscertifikat. *Fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fribordscertifikat.*

5 kap.

3 §⁶

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation *eller ett erkänt klassificeringssällskap* för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

7 §

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § *skall* besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har *lidit skada* som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning *skall* göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § *ska* besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har *skadats på ett sätt* som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning *ska* göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. *För fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.*

⁶ Senaste lydelse 2008:1378.

Lydelse enligt 2012:97

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

- Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att
1. fartyget inte är sjövärdigt för resan i den avsedda farten,
 2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet *avseende* arbets- och levnadsförhållanden,
 3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
 4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
 5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
 6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,
 7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte *efterlevs* och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
 8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,
 9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller
 10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav *avseende* sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

1. fartyget inte är sjövärdigt för *en* resa i den avsedda farten *eller zonen*,

2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet *i fråga om* arbets- och levnadsförhållanden,

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

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav *på* sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***7 kap.****Fartområden****Fartområden och zoner**

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *skall* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *skall* ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

1 §⁷

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *ska* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *ska* ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och vilka inre vattenvägar som ska ingå i varje zon.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfarts-

11 §⁸

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg

⁷ Senaste lydelse 2008:1378.

⁸ Senaste lydelse 2011:549.

administrationernas verksamhet i och för sjöfartsadministrationernas förbindelse därmed. verksamhet i förbindelse därmed.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

11 a §

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificerings-sällskap att utfärda och förnya gemenskapscertifikat för inlands-sjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2014.
 2. För fartyg som vid ikraftträdandet har giltiga certifikat för aktuell fart ska lagen tillämpas när certifikatets giltighet har upphört, dock senast fr.o.m. den 30 december 2018.