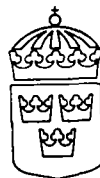


Regeringens proposition

1989/90: 127

om kustbevakningens roll i den framtida
sjöövervakningen m. m.



Prop.
1989/90: 127

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 22 mars 1990 för den åtgärd och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Roine Carlsson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen och olika åtgärder för att effektivisera sjöövervakningen.

I propositionen föreslås en ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49). Ändringen innebär att kustbevakningen på eget initiativ skall få utföra tillsyn av fartyg i form av inspektioner. Sjöfartsverket skall i samråd med kustbevakningen bestämma i vilken utsträckning kustbevakningen skall ha sådana tillsynsuppgifter.

I propositionen anføres också att kustbevakningen bör ges möjlighet att på eget initiativ utöva tillsyn av vissa transporter av farligt gods och av åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Sjöpolisens och kustbevakningens verksamhet bör samordnas bättre.

Kustbevakningen bör vidare få utökade uppgifter när det gäller ledningen av sjöräddningsinsatser, som gäller efterforskning och räddning av människor. Kustbevakningens sambandscentraler bör avvecklas med undantag för centralerna i Gryt och Kungshamn, som bör finnas kvar med kustbevakningen som huvudman.

Ändringarna i fartygssäkerhetslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1990.

Förslag till

Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (1988:49)
dels att 10 kap. 1 och 11 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 11 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap

1 §

Tillsyn av fartyg och deras utrustning och drift enligt denna lag och enligt föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen utövas av sjöfartsverket, om något annat inte anges i lagen.

*Såvitt gäller inspektion enligt 8 §
utövas tillsynen även av kustbevakningen i den utsträckning som sjöfartsverket beslutar i samråd med kustbevakningen.*

I frågor som avser arbetsmiljön skall tillsynen utövas i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (1971:511).

11 §¹

Polismyndigheter, tullmyndigheter, kustbevakningen, miljö- och hälso-skyddsnämnder samt läkare är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde och de upplysningar som de behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

När kustbevakningen på begäran enligt första stycket medverkar vid tillsyn enligt denna lag, har tjänstemän vid kustbevakningen de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

¹ Senaste lydelse 1988:444. Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

11 a §

När kustbevakningen utövar tillsyn enligt vad som sägs i 1 § andra stycket eller lämnar biträde enligt 11 §, har tjänstemän vid kustbevakningen de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 mars 1990

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, statsråden Engström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Lööw, Persson, Molin, Sahlin, Larsson och Åsbrink

Föredragande: statsrådet R. Carlsson

Proposition om kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen m. m.

1 Inledning

Riksdagen beslutade i juni 1987 (prop. 1986/87:95 bil. 6, FöU 11, rskr. 310) att kustbevakningen skulle avskiljas från tullverket och bilda en egen självständig, civil myndighet inom försvarsdepartementets verksamhetsområde. Med anledning av detta och med stöd av regeringens bemyndigande (dir. 1987:31) tillkallade chefen för finansdepartementet i juni 1987 en kommitté för att utarbeta förslag till organisation m. m. för kustbevakningen. I januari 1988 överlämnade kommittén delbetänkandet Lagändringar som behövs då kustbevakningen blir en egen myndighet och i februari samma år delbetänkandet Organisation och lokalisering för kustbevakningens centrala och regionala ledning. Riksdagen fattade i maj 1988 beslut om lagändringar och lokalisering (prop. 1987/88: 142, FöU 10, rskr. 299).

Kustbevakningen började sin verksamhet som egen myndighet den 1 juli 1988.

Kustbevakningskommittén har utöver frågor som haft betydelse för myndighetsbildningen också haft i uppdrag att utreda om en ändrad ansvars- och rollfördelning inom sjöövervakningen kan minska den nuvarande sektoriseringen och skapa en effektivare verksamhet. I sitt slutbetänkande (SOU 1989:26) Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen redovisar kommittén sina förslag till hur samhällets samlade resurser inom sjöövervakningen kan utnyttjas effektivare.

Betänkandet har remissbehandlats. Till protokollet i detta ärende bör fogas kustbevakningskommitténs sammanfattning av sitt betänkande (*bilaga 1*) samt en förteckning över remissinstanserna (*bilaga 2*). En sammanställning av remissyttrandena har upprättats inom försvarsdepartementet och finns tillgänglig i ärendet (dnr 903/89).

I det följande kommer jag först att ge en allmän bakgrund till frågan om organisation av samhällets sjöövervakning och kustbevakningens uppgifter i detta sammanhang (avsnitt 2) och därefter särskilt redovisa mina

överbägenden i fråga om polisiär verksamhet till sjöss (avsnitt 3), tillsyn och kontroll av fartyg, transporter av farligt gods m. m. (avsnitt 4), sjöräddningstjänst (avsnitt 5) samt kustbevakningens sambandscentraler (avsnitt 6).

Prop. 1989/90: 127

2 Allmänt om kustbevakningens roll i samhällets sjöövervakning

Samhällets sjöövervakning omfattar ett stort antal uppgifter med ett flertal olika myndigheter som huvudansvariga för tillsynen av att gällande lagar och bestämmelser efterlevs. Som exempel kan nämnas marinens och kustbevakningens uppgift att svara för den allmänna gränsövervakningen och havsövervakningen av Sveriges sjöterritorium, fiskezonen och angränsande farvatten samt marinens tillträdeskontroll av statsfartyg. Polisens uppgift att upprätthålla allmän ordning och säkerhet och att bekämpa brott gäller i princip svenska farvatten. För utlänningskontrollen inklusive skyddsområdestillsynen svarar också polisen och för tullkontroll och smugglingsbekämpning tullverket. Kustbevakningen och polisen har huvudansvaret för fiske-, jakt- och naturvårdstillsynen samt för sjötrafikövervakningen medan kustbevakningen ensam utövar tillsyn över kontinentalsockeln och tillsyn av maritima fornynd. De nämnda myndigheterna medverkar också i varandras tillsyn i stor utsträckning.

I vid bemärkelse kan man i sjöövervakningen också inbegripa sjösäkerhetsfrågor och sjöräddningstjänsten. Vad beträffar sjösäkerhetsfrågorna är sjöfartsverket huvudansvarig myndighet för farledsverksamheten och fartygsinspektionen. När det gäller sjöräddningstjänsten har sjöfartsverket huvudansvaret för efterforskning av människor, som är eller kan befaras vara i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg medan kustbevakningen svarar för räddningstjänsten, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet.

Bl. a. i samband med 1987 års försvarsbeslut har konstaterats att denna ordning innebär att sjöövervakningen präglas av en långt gången sektorisering, som i sin tur medför stor risk för dubbleringar verksamhetsmässigt såväl i materiellt som personellt hänseende.

Kustbevakningskommittén har övervägt hur en minskad sektorisering kan genomföras. Man har bl. a. prövat vilka ytterligare funktioner och uppgifter inom den totala sjöövervakningen som till en lägre kostnad skulle kunna handhas eller utföras av den nya kustbevakningsmyndigheten. Kommittén har funnit att en mer långtgående samordning av de olika uppgifterna inom sjöövervakningen, t. ex. inom ramen för en enda huvudansvarig myndighet, inte är lämplig. Ett förändringsarbete bör istället, enligt kommittén, inriktas på ökat samarbete, tydligare och mera heltäckande föreskrifter, förbättrad informationshantering, samlokalisering eller organisatorisk samordning av annat slag.

Jag delar kommitténs uppfattning om principerna för hur sjöövervakningen bör kunna effektiviseras. När det gäller frågan om hur en bättre samordning skall komma till stånd vill jag anföra följande.

Kustbevakningen är sedan den 1 juli 1988 en självständig, civil myndighet inom försvarsdepartementets verksamhetsområde. Verksamheten finansieras inom den militära utgiftsramen. Genom riksdagens beslut i maj 1988 (prop. 1987/88: 142, FöU 10, rskr. 299) kommer myndighetens regionala ledningsorgan att successivt samlokaliseras med respektive områdesförband inom marinen. Enligt min mening innebär detta att grunden har lagts för en långtgående samverkan mellan kustbevakningen och marinen och för en effektivisering av de delar av sjöövervakningen som dessa myndigheter ansvarar för. Det ankommer nu på myndigheterna att utveckla samarbetet inom de givna ramarna.

I samband med tidigare utredningar om kustbevakningens organisatoriska ställning har farhågor funnits på vissa håll om att ett avskiljande av kustbevakningen från tullverket skulle komma att innebära en nedprioritering av tullbevakningsuppgifterna. Enligt min mening är denna oro obefogad. Jag anser att förutsättningarna idag finns för att kustbevakningen skall kunna medverka i tullkontroll och smugglingsbekämpning i minst samma omfattning som före utbrytningen ur tullverket. Kustbevakningskommittén har pekat på en rad olika åtgärder som är ägnade att förstärka samarbetet med tullverket. Som exempel kan nämnas fler planerade gemensamma insatser, utökat utbyte av information om underrättelseläget samt dagliga informations- och planeringskontakter. Ingen av de föreslagna åtgärderna kräver riksdagens ställningstagande.

Frågan om samordning av kustbevakningen och sjöfartsverket har utretts vid olika tillfällen de senaste åren. År 1985 överlämnade en av regeringen tillkallad särskild utredare ett förslag till gemensam organisation för de båda myndigheterna. Regeringen avstod från att lägga fram förslag om ett organisatoriskt samgående. Kustbevakningskommittén har för sin del undersökt om sjöfartsinspektionen, som är den del av sjöfartsverket som svarar för bl. a. frågor som rör säkerhet ombord på fartyg och skydd mot miljöföroreningar från fartyg, bör sammanföras med kustbevakningen i organisatoriskt avseende. Kommittén fann att en sammanslagning skulle ha så stora nackdelar att andra lösningar borde väljas för att effektivisera samarbetet. Man föreslog därvid att kustbevakningens möjligheter att medverka i den tillsyn som sjöfartsverket utför skulle förbättras. Jag gör samma bedömning som kommittén och tar upp dessa frågor under avsnittet 4 Tillsyn och kontroll av fartyg och transporter av farligt gods.

Enligt bestämmelserna i räddningstjänstlagen (1986:1102) är sjöfartsverket ansvarig myndighet för den del av sjöräddningstjänsten som avser efterforskning och räddande av liv när någon är eller befaras vara i sjönöd. I uppgiften ingår ansvar för sjuktransporter från fartyg. Ansvaret är begränsat till Sveriges sjöterritorium med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väner, Vättern och Mälaren. Verksamheten bygger på en långtgående samverkan mellan ett flertal myndigheter med resurser som är lämpliga för räddningsarbete till sjöss.

Kustbevakningens medverkan i denna del av sjöräddningstjänsten har främst skett genom deltagande i insatserna. Kustbevakningskommittén har haft i uppdrag att redovisa på vilket sätt och i vilken utsträckning

kustbevakningen skulle kunna medverka eller utnyttjas i en mer integrerad och samordnad sjöräddningstjänst samt att behandla frågan om ansvarsfördelning i detta avseende. Kommittén har bl. a. övervägt att föra över huvudmannaskapet till kustbevakningen, men inte funnit vare sig ekonomiska eller effektivitetsmässiga skäl för en sådan åtgärd. Jag kan för min del liksom kommittén konstatera att sjöräddningstjänsten fungerar tillfredsställande i dag. Genom tillkomsten av räddningstjänstlagen har huvudmannens roll lagts fast på ett tydligare sätt än tidigare. Sjöfartsverket arbetar fortlöpande tillsammans med samverkande parter med utveckling av verksamheten. Jag anser att det är viktigt att sjöräddningstjänsten nu får arbetsro, så att detta arbete kan genomföras.

Kustbevakningskommittén har också behandlat samutnyttjande av sambandssystem, merutnyttjande av miljöskyddsfartyg och kustbevakningens relationer till försvaret. Mitt ställningstagande till kommitténs förslag om avveckling av sambandscentraler redovisar jag under avsnittet 6 Kustbevakningens sambandscentraler. Enligt min mening kräver kommitténs förslag i dessa delar i övrigt inget ställningstagande från riksdagens sida.

Jag övergår nu till att behandla de åtgärder som bör vidtas inom de olika verksamhetsområdena.

3 Polisiär verksamhet till sjöss

Min bedömning: Sjöpolisens och kustbevakningens verksamhet bör samordnas ytterligare. Frågan om hur behovet av polisiär verksamhet till sjöss skall kunna tillgodoses bör övervägas närmare.

Kommitténs bedömning: Överensstämmer med min bedömning utom vad gäller de s. k. sambandsmännen.

Remissinstanserna: Rikspolisstyrelsen och flera polismyndigheter anser att en utbyggnad av sjöpolisen nu bör ske, medan ett antal andra remissinstanser tillstyrker förslaget om en utredning. Kommitténs förslag om indragning av de särskilda sambandsmännen avstyrks av nästan samtliga remissinstanser.

Skälen för min bedömning: Sjöpolisens och kustbevakningens uppgifter i fråga om polisiär övervakning till sjöss sammanfaller till viss del. Kustbevakningstjänstemännen har genom lagen (1982:395) om kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning tillagts samma befogenheter som tillkommer polismän när kustbevakningen bedriver övervakning för att hindra brott bl. a. mot bestämmelser som gäller inskränkningar i utläningars rätt att uppehålla sig i visst område, jakt, fiske, naturvård, trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken samt fartygs registrering och identifiering. I prop. 1989/90:54 om skydd för samhällsviktiga anläggningar m. m. har föreslagits att befogenheterna skall gälla även vid bevakning av skyddsobjekt. Geografiskt verkar kustbevakningen till havs, i

kustvattnen, i skärgårdarna samt i Vänern och Mälaren. Sjöpolisen arbetar kustnära, i skärgårdarna samt i Vänern och Mälaren.

Prop. 1989/90: 127

I samband med riksdagens behandling av förslaget (prop. 1986/87:95) om bildandet av kustbevakningen förklarade riksdagens justitieutskott (JuU 1986/87:3y) i yttrande till försvarsutskottet att förslagen i propositionen bör skapa förutsättningar för en behövlig men länge eftersatt utbyggnad av sjöpolisens verksamhet. Kustbevakningskommittén har för sin del inte funnit skäl som talar för att sjöövervakningsresurserna för detta ändamål skulle behöva ökas totalt sett. Kommittén föreslår en undersökning av huruvida en ändrad avvägning av befintliga resurser mellan de båda organisationerna kan ge en effektivare sjöövervakning.

Jag har i fråga om den polisiära verksamheten till sjöss samrått med chefen för civildepartementet. Jag har därvid erfarit att han, mot bakgrund av de förslag som nu läggs fram om kustbevakningens roll i sjöövervakningen, kommer att i ett senare sammanhang efter samråd med mig ta upp vissa frågor om den polisiära verksamheten till sjöss och de därtill anknyttande spörsmålen om resursfördelning och samverkan mellan polisen och kustbevakningen.

Enligt min bedömning behövs ingen ändring av bestämmelserna för kustbevakningstjänstemannens polisiära befogenheter utöver den ändring som föreslagits i prop. 1989/90: 54. Bestämmelserna blir efter denna ändring väl avpassade med hänsyn till arbetsuppgifterna.

Vid var och en av kustbevakningens regionala ledningar finns en polisinspektör placerad som sambandsman. Denne skall bl. a. tillvarata polisens intressen hos kustbevakningen och verka för en planmässig och nära samverkan mellan organisationerna. Kustbevakningskommittén har föreslagit att sambandsmännen skall dras in. I likhet med rikspolisstyrelsen och ett flertal andra remissinstanser anser jag att det ankommer på de berörda länsstyrelserna att bedöma behovet av särskilda sambandsmän framöver.

4 Tillsyn och kontroll av fartyg och transporter av farligt gods

Mitt förslag: Kustbevakningen får på eget initiativ utöva tillsyn i form av inspektioner av fartyg i den utsträckning som sjöfartsverket och kustbevakningen kommer överens om.

Kommitténs förslag: Överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna: Sveriges redareförening anser inte att kustbevakningen skall kunna utöva tillsyn av fartyg på eget initiativ. Övriga remissinstanser som tagit upp frågan delar kommitténs uppfattning.

Skälen för mitt förslag: Kustbevakningskommittén anser att kustbevakningen inom ramen för nuvarande kompetens och resurser kan medverka till en betydligt effektivare kontroll av att gällande lagstiftning om sjösä-

kerhet, sjötransporter av farligt gods och åtgärder mot vattenförorening från fartyg efterlevs. Den nu gällande ordningen innebär att tillsynen inom dessa områden utövas av sjöfartsverket. Kustbevakningen biträder i tillsynen efter begäran av sjöfartsverket i varje enskilt fall. I praktiken begärs biträde mycket sällan. Sjöfartsverket har i sitt remissvar över betänkandet (SOU 1987:32) För en bättre miljö förordat ett vidgat samarbete med kustbevakningen och en systematisk användning av kustbevakningens resurser i tillsynsarbetet.

Mot denna bakgrund ser jag det som angeläget att kustbevakningen nu bereds möjlighet att utöva tillsyn inom dessa områden på eget initiativ. Enligt min uppfattning kommer det att innebära att verksamheten kan bedrivas på ett mer planmässigt och därigenom effektivare sätt. Kustbevakningens resurser och kunskaper om t.ex. farligt gods kan på det sättet tas tillvara.

Tullverket ansvarar för gränskontrollen av vägtransporter av farligt gods till och från utlandet samt för kontrollen av fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg. Kustbevakningen medverkade som en del av tullverket i tillsynsarbetet fram till den 1 juli 1988. Genom att den nya myndigheten bildades upphörde denna möjlighet. Jag anser att kustbevakningen skall ges möjlighet att även i fortsättningen och på eget initiativ kontrollera också denna typ av transporter av farligt gods.

Det jag anfört angående tillsyn av fartyg kräver ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Genom en ändring i 10 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen får kustbevakningen rätt att på eget initiativ utöva tillsyn vad gäller inspektion enligt 10 kap. 8 §, d. v. s. för att undersöka om arbetsmiljön är tillfredsställande, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på betryggande sätt och om fartyget i övrigt är i behörigt skick. Det närmare uppgiftsområdet skall bestämmas av sjöfartsverket i samråd med kustbevakningen. I den utsträckning som kustbevakningen ges rätt att utöva inspektion agerar myndigheten som tillsynsmyndighet med de befogenheter som tillkommer en sådan. Så skall inspektioner t. ex. i dessa fall företas när kustbevakningen finner det motiverat (10 kap. 5 §).

Genom en föreslagen ny bestämmelse, 10 kap. 11 a §, får en tjänsteman vid kustbevakningen vid tillsynsutövningen vissa befogenheter enligt lagen (1982:395) om kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Till denna paragraf har också förts den nuvarande bestämmelsen i 11 § andra stycket om befogenheter när en kustbevakningstjänsteman lämnar biträde till en tillsynsmyndighet.

Kustbevakningskommittén har ansett att förslagen om kustbevakningens medverkan i tillsynen av transporter av farligt gods fordrar vissa ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Enligt min mening behövs inte någon lagändring i denna del. Det får anses ankomma på regeringen att med stöd av bestämmelserna i lagens 11 § utfärda föreskrifter om vilka myndigheter som skall utöva tillsynen. Jag avser att senare återkomma till regeringen angående de författningsändringar som föranleds av kommitténs förslag på detta område.

5 Sjöräddningstjänst

Min bedömning: Kustbevakningen bör medverka i ledningen av sjöräddningsinsatserna vad gäller efterforskning och räddning av människor.

Kommitténs bedömning: Överensstämmer i huvudsak med min. Kommittén anser dessutom att frågan om överförande av huvudmannaskapet för sjöräddningstjänsten till kustbevakningen vad gäller efterforskning och räddning av människor bör prövas på nytt om ett antal år.

Remissinstanserna: Bl. a. kustbevakningen och några länsstyrelser anser att ansvaret även för den del av sjöräddningstjänsten som avser efterforskning och räddning av människor bör överföras till den nya kustbevakningsmyndigheten. Flertalet övriga remissinstanser som tar upp frågan tillstyrker kommitténs förslag. Några anser dock att frågan inte bör omprövas senare utan att sjöräddningstjänsten nu måste få arbetsro.

Remissutfallet är blandat när det gäller förslaget till operativ ledningsorganisation. Flera instanser kritiserar kommitténs förslag att sjöräddningsundercentralen i Tingstäde skall läggas ner.

Skälen för min bedömning: Sjøräddningstjänsten är enligt 27§ räddningstjänstlagen uppdelad i två verksamhetsområden. För efterforskning och räddning av människor som är eller befaras vara i sjönöd samt för sjuktransporter från fartyg svarar sjöfartsverket. När olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet svarar kustbevakningen för räddningstjänsten. Kustbevakningskommittén har prövat hur den nya kustbevakningsmyndigheten kan medverka eller utnyttjas i en mer integrerad och samordnad sjöräddningstjänst. Kommittén har föreslagit att sjöfartsverket skall vara huvudman även i fortsättningen men att en ny prövning av frågan bör göras om ett antal år.

Denna del av räddningstjänsten utmärks av att den bygger på en långtgående samverkan mellan ett stort antal myndigheter, som nästan helt använder resurser som främst är anskaffade för andra ändamål. En viktig roll har också den ideella stiftelsen sjöräddningssällskapet med sitt nät av räddningsstationer och räddningskryssare. Enligt min uppfattning bör vår sjöräddningstjänst i den del som gäller räddande av liv även i fortsättningen bygga på denna samverkansmodell. Kommittén har funnit att sjöräddningstjänsten fungerar tillfredsställande. Förutsättningarna för en fortsatt utveckling av verksamheten har förbättrats bl. a. till följd av räddningstjänstlagens tillkomst. Ett sådant utvecklingsarbete pågår. Jag delar kommitténs bedömning och vill särskilt betona vikten av att utvecklingsarbetet nu drivs vidare av sjöfartsverket och övriga berörda myndigheter och organisationer.

Kommittén har påpekat att kustbevakningen vid samlokaliseringen på regional nivå med marinens områdesförband får en egen dygnet runt verksam operativ ledningsresurs med tillgång även till marinens informations- och sambandssystem. Jag delar uppfattningen att detta motiverar att kustbevakningen får utökade uppgifter när det gäller den operativa ledningen av sjöräddningsinsatserna inom sjöfartsverkets ansvarsområde. Dessa bör i första hand avse ledning av insatser som kräver sådan särskild kompetens som finns eller kan byggas upp inom kustbevakningen samt när behovet av ledningsresurser är särskilt stort. Det bör ankomma på sjöfartsverket att i samråd med berörda myndigheter utforma den nya ledningsorganisationen. I det sammanhanget får också behovet av ledningsresurser för sjöräddningstjänsten på Gotland och i Öresundsområdet bedömas.

Jag har samrått med chefen för kommunikationsdepartementet om dessa frågor.

6 Kustbevakningens sambandscentraler

Min bedömning: Kustbevakningens sambandscentraler i Umeå, Härnösand, Furusund, Visby och Karlskrona bör avvecklas. Sambandscentralerna i Gryt och Kungshamn bör finnas kvar med kustbevakningen som huvudman.

Kommitténs bedömning: Kustbevakningen skall i takt med att samgrupperingen med marinen genomförs bygga upp en operativ ledningsfunktion i alla fyra kustbevakningsregionerna. Kustbevakningens sambandstjänst kan därvid skötas av marinens personal. Ekonomiskt utrymme för den nya ledningsfunktionen skapas genom att nuvarande sambandscentraler avvecklas. Om någon central skall finnas kvar t. ex. av regionalpolitiska skäl kan kustbevakningen fortsätta att vara huvudman för den. Särskilda medel bör då tillföras för driften av centralen.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks i princip. Några remissinstanser, bl. a. några länsstyrelser, motsätter sig nedläggning av vissa sambandscentraler (centralerna i Umeå, Gryt, Visby och Kungshamn).

Skälen för min bedömning: Kustbevakningen har idag sju sambandscentraler i egen regi med varierande dygnstäckning. De olika regionledningarna kommer i enlighet med riksdagens beslut våren 1988 (prop. 1987/88: 142) att successivt samlokaliseras med respektive områdesförband inom marinen och därefter repliera på marinen för sin sambandstjänst. Denna lösning har blivit tekniskt möjlig genom att radiokommunikationerna kan fjärrstyras. Jag anser av dessa skäl att de nuvarande sambandscentralerna med två undantag bör avvecklas. Avvecklingen ger utrymme för en uppbyggnad av en operativ ledningsfunktion med vakthavande befäl i tjänst dygnet runt. Erfarenheterna från den försöksverksamhet som bedrivits med en sådan ledningsresurs är goda varför verksamheten bör genomföras i alla fyra kustbevakningsregionerna.

Sammanfattning av betänkande (SOU 1989:26)

Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen

Prop. 1989/90: 127
Bilaga 1

Vi har under första halvåret 1988 lagt fram tre delbetänkanden, som legat till grund för bildandet den 1 juli 1988 av den nya myndigheten kustbevakningen. I vårt slutbetänkande redovisar vi nu våra förslag till hur man bättre bör kunna utnyttja samhällets samlade resurser inom sjöövervakningen.

Målsättningen med vårt arbete har varit att utreda om en ändrad ansvars- och rollfördelning inom sjöövervakningen kan minska sektoriseringen och skapa en effektivare verksamhet. Ordet sjöövervakning har vi använt som ett samlat begrepp för övervakning och kontroll, sjösäkerhet och sjöräddning.

Tullverket har ansvaret för tullkontroll och smugglingsbekämpning. Kustbevakningen skall på i princip samma sätt som före avskiljandet från tullverket medverka i arbetet. För att kustbevakningen skall kunna användas på avsett sätt behövs en ändring i tullagstiftningen. Vi föreslår därför en regeländring i tullförordningen, som ger kustbevakningen generell rätt att medverka i tullkontroll av sjötrafik. I övrigt föreslår vi ett antal praktiska åtgärder som bör skapa bra förutsättningar för ett effektivt samarbete mellan tullverket och kustbevakningen.

Polisiär verksamhet till sjöss bedrivs av såväl kustbevakningen som sjöpolisen. Kustbevakningen verkar till havs, i kustvattnen, skärgårdarna samt i Vätern och Mälaren. Kustbevakningstjänstemännen har för sina ålagda arbetsuppgifter vissa polisiära befogenheter.

Vi har övervägt olika organisatoriska former och uppgiftsmässiga alternativ till nuvarande ordning för att bättre utnyttja sjöpolisens och kustbevakningens resurser. Vi har dock funnit att en fortsatt samordning men med gemensam verksamhetsplanering och närmare samarbete på alla nivåer i de båda organisationerna ger bäst resultat.

Vårt förslag till fortsatt samordning innebär också att regeringen ger kustbevakningen och polisen i uppdrag att gemensamt göra en analys av behovet av polisiär verksamhet till sjöss med utgångspunkt från att nuvarande totala resurser inte behöver öka. Med analysen som grund görs en lämplig organisationsanpassning.

Vi menar att med vårt förslag till bättre samverkan på alla nivåer mellan polis och kustbevakning behövs inga särskilda polismän för samordningen. Vi har heller inte funnit skäl som talar för att kustbevakningens tjänstemän behöver utökade polisiära befogenheter.

Genom den samgruppering mellan de fyra regionala ledningarna i kustbevakningen och respektive marinkommando/örlogsbas, som vi föreslog i vårt andra delbetänkande och som riksdagen beslutade om våren 1988, har goda förutsättningar för en effektiv samverkan mellan kustbevakningen och marinen skapats. I vårt slutbetänkande belyser vi därför bara två områden vad gäller möjligheterna att bättre utnyttja kustbevakningen inom den s. k. tillträdeskontrollen. Dels föreslår vi att kustbevakningen

skall på begäran av ansvarig militär chef kunna utnyttjas för att avvisa vissa statsfartyg som kränker territoriet, dels tillstyrker vi tillträdesskyddsutredningens förslag att även kustbevakningen skall delta i arbetet med bevakning av skyddsföremål.

I betänkandet (SOU 1987:32) "För en bättre miljö", föreslogs att man skulle överväga att föra samman kustbevakningen och sjöfartsinspektionen till en organisation för att bl. a. skapa förutsättningar för en bättre tillsyn och kontroll av sjötransporter med farligt gods. Vi har fått uppgiften att göra dessa överväganden.

Vi har vid vår analys visserligen funnit att det finns klara sammanhang mellan kustbevakningen och sjöfartsinspektionen ifråga om vissa kontrolluppgifter och inom delar av räddningstjänsten. Men vi anser att huvuddelen av sjöfartsinspektionens verksamhet är artfrämmande för kustbevakningen och har en naturlig och nära koppling till sjöfartsverkets övriga verksamhet.

Vi föreslår därför att nuvarande organisationsformer bibehålls men att möjligheterna att utnyttja kustbevakningen i tillsyns- och kontrollarbetet av såväl sjötransporter av farligt gods som sjösäkerhetsarbetet tas bättre tillvara. För att detta skall kunna ske krävs vissa ändringar i föreskrifter om fartygssäkerhet, transport av farligt gods och åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Vi föreslår bestämmelser som syftar till att kustbevakningen på eget initiativ skall ha rättighet och skyldighet att medverka i aktuella tillsyns- och kontrollåtgärder. Vi föreslår också att kustbevakningen på samma sätt som före 1 juli 1988 skall kunna medverka i tullverkets kontroll av transport av farligt gods.

Statsmakernas beslut om samlokalisering mellan kustbevakningen och marinen innebär att de båda myndigheterna var för sig svarar för ledningen av respektive verksamhet och att man gemensamt använder de sambands- och informationsresurser, som finns i sjöbevakningscentralerna.

Kustbevakningen skall i alla fyra regionerna, i takt med att samgrupperingarna genomförs, ha möjlighet att aktivt leda sitt arbete dygnet runt. Kustbevakningens sambandstjänst skall skötas av personal i marinen.

När den nyss beskrivna organisationsförändringen genomförs kan enligt vår bedömning kustbevakningens nuvarande sambandscentraler i Umeå, Härnösand, Furusund, Visby, Gryt, Karlskrona och Kungshamn avvecklas. En sådan avveckling är nödvändig för att skapa ekonomiskt och personellt utrymme för att bl. a. kunna leda verksamheten dygnet runt vid de regionala ledningscentralerna.

Vi vill dock i sammanhanget peka på de riksdagsbeslut och uttalanden som finns om sambandscentralerna. Om man även i fortsättningen, av andra skäl än vad vi har att beakta, skulle finna att dessa enheter skall vara kvar krävs särskilda medel. Kustbevakningen bör i så fall vara huvudman.

Vi har i särskild ordning utrett kustbevakningens och marinens gemensamma sambands- och informationsresurser samt tullverkets sambandsresurser. Rapporten har remissbehandlats och därefter överlämnats till kustbevakningen, marinen och tullverket för att de gemensamt skall kunna planera den fortsatta utvecklingen. I vårt slutbetänkande behandlar vi

därför bara sambands- och informationsfrågorna i ett övergripande perspektiv.

Sjöräddningstjänsten är i räddningstjänstlagen uppdelad i två funktioner. Sjöfartsverket svarar för efterforskning och räddning av människor, som är eller kan befaras vara i sjönöd, och för sjuktransporter från fartyg (sjöräddning liv) medan kustbevakningen svarar för räddningstjänsten, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet (sjöräddning miljö). Vårt uppdrag har varit att redovisa på vilket sätt och i vilken utsträckning kustbevakningen kan medverka eller utnyttjas i en mera integrerad och samordnad sjöräddningstjänst och att behandla frågan om ansvarsfördelning i detta avseende.

Vi har övervägt möjligheten att ge kustbevakningen huvudmannaskapet också för sjöräddning liv och därigenom lägga hela sjöräddningsansvaret på en och samma myndighet. Vi kan dock för närvarande inte finna vare sig ekonomiska eller effektivitetshöjande skäl för en sådan åtgärd. Den nuvarande modellen bygger på en mycket långtgående samverkan mellan flera myndigheter och organisationer. För att den nödställde skall få hjälp på bästa sätt måste denna samverkansmodell gälla även i framtiden oavsett huvudmannaskapet. Sjöfartsverket har såväl för den internationella som den nationella samverkan byggt upp en bra kompetens inom sjöräddning liv och har dessutom det samlade ansvaret för det övriga sjösäkerhetsarbetet.

Sjöfartsverket har genom avtal med televerket uppdragit åt Televerket Radio att genom de tre kustradiostationerna Härnösand, Stockholm och Göteborg Radio bl. a. svara för den operativa ledningen av sjöräddningstjänst liv. På dessa tre kustradiostationer (huvudcentraler) har man ständig passning på aktuella nödfrekvenser, sköter efterforskning, är sjöräddningsledare vid insatser och svarar för drift och underhåll av materiel och lokaler. Avtalet reglerar också andra radiotjänster, som kustradiostationerna skall utföra t ex väderutsändningar, storm- och kulingvarningar, navigationsvarningar och läkarråd.

Det finns också tre sk undercentraler nämligen Tingstäde och Karlskrona Radio tillhörande marinen samt kustbevakningen i Malmö. Dessa arbetar med de sjöräddningsfall inom sina geografiska närområden, som delegeras från respektive huvudcentral. Räddningsledarskapet delegeras aldrig.

Vi har undersökt två alternativ till nuvarande ordning. Det ena alternativet innebär att den operativa ledningen i sin helhet överförs från nuvarande kustradiostationer till kustbevakningens regionala ledningar. Nuvarande undercentraler kan då avvecklas (Tingstäde, Malmö) respektive samordnas (Karlskrona) med kustbevakningen.

Det andra alternativet innebär att kustradiostationerna i Stockholm och Göteborg även fortsättningsvis är huvudcentraler och att huvudcentralen vid Härnösand Radio avvecklas. De fyra regionala ledningarna i kustbevakningen bildar undercentraler till Stockholm respektive Göteborg Radio. Nuvarande tre undercentraler kan då avvecklas eller samordnas på samma sätt som i föregående alternativ.

Vi har så långt det varit möjligt vägt alternativen mot varandra utifrån

operativa, beredskapsmässiga, tekniska och ekonomiska aspekter. Vi föreslår att den framtida operativa ledningen av sjöräddningstjänst liv utformas med Stockholm och Göteborg Radio som huvudcentraler och med de fyra regionledningarna i kustbevakningen som undercentraler. Vårt förslag ger goda förutsättningar för ett vidgat samarbete mellan huvudcentralerna (televerket), undercentralerna (kustbevakningen) och marinen (sjöbevakningscentralerna). Vi förordar dessutom att berörda myndigheter får i uppdrag att utreda frågan om omlokalisering av ledningscentralen för flygräddningstjänst (ARC/CEFYL).

Vi har undersökt möjligheterna till ett ökat utnyttjande av kustbevakningens miljöskyddsfartyg. Vi konstaterar att det finns ett intresse från flera myndigheter och organisationer att för vissa ändamål och under vissa tider använda fartygen. Förutsättningarna för merutnyttjande är emellertid olika från fall till fall. Vi föreslår därför att kustbevakningen, utifrån vissa principiella utgångspunkter såsom beredskaps-, bemannings- och materielutrustningskrav, gör en marknadsanalys och i sitt budgetarbete direkt till regeringen avrapporterar hur och på vilka villkor miljöskyddsfartygen bäst bör kunna merutnyttjas.

För att kustbevakningen skall kunna bibehålla sin karaktär som självständig civil myndighet är det viktigt att den får utvecklas efter sina egna förutsättningar. Kustbevakningen ingår i den militära utgiftsramen och skall inordnas i överbefälhavarens programplanering. Vi förordar att förnyade överväganden om programplaneringsrutiner för kustbevakningen bör göras när erfarenheter har inhämtats från det inledande året.

Till betänkandet fogas ett särskilt yttrande av experten Sven Uhler.

Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över betänkandet (SOU 1989:26) Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen.

Prop. 1989/90: 127
Bilaga 2

Efter remiss har yttranden inkommit från riksåklagaren, överbefälhavaren, chefen för marinen, chefen för flygvapnet, statens räddningsverk, försvarets rationaliseringsinstitut, kustbevakningen, televerket, sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, luftfartsverket, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, Sveriges geologiska undersökning, statskontoret, riksrevisionsverket, rikspolisstyrelsen, statens naturvårdsverk, länsstyrelserna i Stockholms län, Östergötlands län, Kalmar län, Gotlands län, Blekinge län, Malmöhus län, Hallands län, Göteborgs och Bohus län, Västernorrlands län och Västerbottens län, polismyndigheterna i Nacka, Nyköping, Göteborg, Tierp och Luleå, SOS Alarmering AB, Sjöräddningssällskapet, Sveriges redareförening, tjänstemännens centralorganisation/TCO och centralorganisationen SACO/SR.

Riksåklagaren har bifogat yttranden av överåklagaren vid åklagarmyndigheten i Göteborgs åklagardistrikt, samt av överåklagarna vid regionåklagarmyndigheterna i Härnösand och Umeå. Länsstyrelsen i Malmöhus län har bifogat yttrande av länspolismästaren i Malmöhus län och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län yttrande av Sotenäs kommun.

Skrivelser i ärendet har inkommit från Gotlands militärkommando, Gotlands fiskareförbund, Bohusläns samarbetskommitté (med bifogat yttrande av Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund), Tanums kommun och Svenska Maskinförbundet.

	Sid.
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	1
Propositionens lagförslag.....	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 mars 1990 ...	4
1 Inledning	4
2 Allmänt om kustbevakningens roll i samhällets sjöövervakning ...	5
3 Polisiär verksamhet till sjöss	7
4 Tillsyn och kontroll av fartyg och transporter av farligt gods	8
5 Sjöräddningstjänst	10
6 Kustbevakningens sambandscentraler	11
7 Kostnader	12
8 Upprättat lagförslag.....	12
9 Hemställan	13
10 Beslut	13
 Bilaga 1 Sammanfattning av kustbevakningskommitténs betän- kande SOU 1989:26 Kustbevakningens roll i den framti- da sjöövervakningen	 14
Bilaga 2 Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över betänkandet SOU 1989:26 Kustbevakningens roll i den framtida sjöövervakningen.....	 18

