



Bemyndiganden på sjöfartsområdet

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2011/12:97 Bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och barlastvattenlagen (2009:1165).

Regeringen föreslår i propositionen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om, eller i enskilda fall besluta om, undantag från kravet att kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

Regeringen föreslår också att den ska få meddela föreskrifter om krav på hanteringen av barlastvatten. Ändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottet anser att Sverige inte bör tillämpa sjöarbetskonventionen i större omfattning än vad som krävs och att det därför är lämpligt att införa ett bemyndigande som ger regeringen rätt att begränsa kraven på ombordanställdas kost.

Vidare är det enligt utskottets mening lämpligt att detaljerade krav på hanteringen av barlastvatten regleras genom förordning.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner propositionens förslag.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Ändring i fartygssäkerhetslagen	5
Ändring i barlastvattenlagen	7
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	10
Propositionen	10
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	11

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Ändring i fartygssäkerhetslagen**

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:97 punkten 1.

2. **Ändring i barlastvattenlagen**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:97 punkten 2.

Stockholm den 22 maj 2012

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), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedín (S), Annika Lillemets (MP) och Andreas Carlson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2011/12:97 Bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och barlastvattenlagen (2009:1165).

Inga motioner har väckts med anledning av förslaget.

Till grund för propositionen ligger utredningsbetänkandena Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95) och Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2008:1).

Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet lämnade förslaget utan invändningar.

Utskottet redovisar i bilaga 1 regeringens förslag till riksdagsbeslut. Regeringens lagförslag återges i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) med innebörden att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om undantag från ett i lagen föreskrivet krav på viss kost till de ombordanställda. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

Det föreslås också en ändring i barlastvattenlagen (2009:1165). Ändringen innebär ett bemyndigande som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om krav på hanteringen av barlastvatten. Ändringen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottets överväganden

Ändring i fartygssäkerhetslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen. Utskottet anser att Sverige inte bör tillämpa sjöarbetskonventionen i större omfattning än vad som krävs och att det därför är lämpligt att införa ett bemyndigande som ger regeringen rätt att begränsa kraven på ombordanställdas kost.

Bakgrund

Sjöarbetskonventionen

FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) antog i februari 2006 det dokument som på svenska kallas 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention – MLC). I december 2009 överlämnade en särskild utredare, MLC-utredningen, sitt betänkande Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95) med förslag om Sveriges anslutning och nödvändiga författningsändringar. Betänkandet har remissbehandlats.

Riksdagen beslutade den 15 februari 2012 att anta regeringens förslag i 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35) vilket innebär att vissa lagförslag träder i kraft den 1 mars 2012 (bet. 2011/12:TU6, rskr. 2011/12:133). Förutom förslag om att Sverige ska ansluta sig till sjöarbetskonventionen beslutades de författningsändringar som krävs för att konventionen ska kunna genomföras i svensk rätt.

Sveriges genomförande av konventionen

Internationella Arbetsorganisationens (ILO) sjöarbetskonvention innehåller ett stort antal bestämmelser om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg och samlar ett stort antal tidigare ILO-konventioner. Det handlar om bestämmelser om t.ex. sjömännens arbetsmiljö ombord, anställningsförhållanden och rätt till social trygghet. Eftersom Sverige redan har ratificerat de flesta av de tidigare konventionerna och genomfört dem i svensk rätt var många av sjöarbetskonventionens bestämmelser redan gällande rätt i Sverige när konventionen antogs. Ett mindre antal av bestämmelserna hade dock inte någon nationell motsvarighet. En av de sistnämnda var bestämmelsen i regel 3.2.1 som föreskriver att varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat som är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Begreppet ”inre fart”

Sjöarbetskonventionen är tillämplig på fartyg som inte navigerar enbart i inlandsvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller. I proposition 2011/12:35 om Sveriges anslutande till sjöarbetskonventionen bedömde regeringen att konventionen inte omfattar fartyg som uteslutande går i inre fart och att Sverige inte bör tillämpa konventionen i större omfattning än vad som krävs. Visserligen finns inte någon enhetlig definition av begreppet ”inre fart”, men genomförandet av sjöarbetskonventionen hindrades inte av detta eftersom den genomfördes i befintliga författningar. I fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser i syfte att uppnå sjösäkerhet. Regeringen har lämnat över rätten att meddela föreskrifter till Transportstyrelsen som också är tillsynsmyndighet enligt lagen. Begreppet inre fart definieras inte i fartygssäkerhetslagen. I stället görs en fartområdesbestämning bestående av fem olika fartområden.

Propositionen

Regeringen föreslår i propositionen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om, eller i enskilda fall besluta om, undantag från kravet om att kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Det påpekas i propositionen att sjöarbetskonventionens bestämmelser om anpassning av kosten på grund av de ombordanställdas religiösa och kulturella bakgrunder genomfördes genom ett tillägg i fartygssäkerhetslagen. Någon begränsning till fartyg som inte enbart går i inre fart gjordes inte. Regeringens förslag syftar till att skapa möjlighet att begränsa kostreglerna så att de inte gäller fartyg som enbart går i inre fart. Regeringen anger i propositionen att bemyndigandet att meddela föreskrifter eller undantag bör införas i 7 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen.

Regeringen lyfter fram att fartygen måste ha certifikat den dag sjöarbetskonventionen och de nationella föreskrifter vari konventionen genomförs träder i kraft. För att underlätta detta föreslår regeringen att vissa bestämmelser som rör certifieringsförfarandet träder i kraft före konventionens ikraftträdande. Därför föreslås att de föreslagna ändringarna i fartygssäkerhetslagen ska träda i kraft den 1 juli 2012.

Utskottets ställningstagande

Det är utskottets åsikt att Sverige inte bör tillämpa konventionen i större omfattning än vad som krävs. Denna bedömning ligger i linje med vad som beslutades av riksdagen hösten 2011 med anledning av utskottets betänkande 2011/12:TU6 2006 års sjöarbetskonvention. Utskottet anser därför att det är lämpligt att ett bemyndigande införs i fartygssäkerhetslagen som innebär en möjlighet att begränsa kravet på anpassning av kosten så att det inte gäller fartyg som enbart går i inre fart.

Sjöarbetskonventionen och de nationella bestämmelser genom vilken den genomförs har ännu inte trätt i kraft. Det är viktigt att fartygen när reglerna träder i kraft har de certifikat som krävs. För att få certifikat måste fartygen genomgå tillsyn. Om fartygen genomgår denna tillsyn innan kravet på innehav av certifikat träder i kraft har de möjlighet att få sina certifikat i tid.

Utskottet föreslår, med anledning av det nu sagda, att riksdagen antar regeringens förslag i proposition 2011/12:97 punkten 1, förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen.

Ändring i barlastvattenlagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen. Utskottet anser att det är lämpligt att detaljerade krav på hanteringen av barlastvatten regleras genom en förordning.

Bakgrund

Barlastvatten

Utsläpp av barlastvatten kan utgöra ett hot mot ekosystem och dricksvattentäkter genom att vattenanknutna växter och djur samt bakterier, virus och svampar transporteras till för dem främmande områden. Försämrade vattenkvalitet i dricksvattentäkter och utrotning av inhemska arter är exempel på konsekvenser som kan uppstå. Barlastvattnet måste därför hanteras på visst sätt för att undvika detta.

Barlastvattenkonventionen

Den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, vanligtvis benämnd barlastvattenkonventionen, antogs av FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) i februari 2004. Konventionen har ännu inte trätt i kraft. Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och slutligen eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Hantering av barlastvatten kan enligt konventionen ske på följande sätt:

1. genom *skifte* (det barlastvatten som finns i barlastvattentankarna byts ut mot annat barlastvatten)
2. med hjälp av *behandlingsystem* ombord på fartyget
3. genom *lämnande* av vattnet i en mottagningsanordning i land
4. genom *annan* godkänd metod.

Svenska regler

Förutsättningarna för en svensk ratificering av konventionen granskades i betänkandet Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2008:1). Betänkandet har remissbehandlats.

Riksdagen beslutade den 4 november 2009 att godkänna propositionen Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen (prop. 2008/09:229, bet. 2009/10:TU3, rskr. 2009/10:21). Barlastvattenlagen (2009:1165) utfärdades den 19 november 2009 och träder i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket ännu inte skett.

I barlastvattenlagen finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. förutsättningarna för fartyg att få dispens från kraven på hantering av barlastvatten och att meddela föreskrifter om en avgift för prövning av ansökan om godkännande av system för hantering av barlastvatten.

Propositionen

Regeringen föreslår att den ska få meddela föreskrifter om kraven på hanteringen av barlastvatten. Bestämmelserna om de olika sätten att hantera barlastvatten beskriver mycket komplexa och detaljerade förhållanden. Det handlar t.ex. om barlastvattnets kvalitet som beskrivs med antal organismer av viss storlek per kubikmeter och arten av organismer. Med hänsyn till de detaljerade kraven anger regeringen att dessa lämpar sig bäst att regleras genom en förordning.

Vidare föreslår regeringen att ändringen i barlastvattenlagen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Även i barlastkonventionen föreskrivs krav på certifikat. Regeringen föreslår dock en lösning på frågan om erhållande av certifikat som innebär att tillsynsmyndigheten kan stödja sig på bestämmelser som visserligen är beslutade men som ännu inte trätt i kraft varför regeringen föreslår att samtliga bestämmelser i barlastvattenlagen ska träda i kraft den dag barlastvattenkonventionen träder i kraft.

Utskottets ställningstagande

Utsläpp av barlastvatten kan utgöra ett hot mot ekosystem och dricksvattentäkter. Det är därför, anser utskottet, viktigt att barlastvatten hanteras på lämpligt sätt för att undvika detta.

Utskottet anser att regeringens förslag att den får meddela föreskrifter om kraven på hanteringen av barlastvatten är väl avvägt. Det är enligt utskottets mening inte lämpligt att de detaljerade krav som ställs upp i konventionen i fråga om hantering av barlastvatten regleras genom en lag, utan dessa regleras lämpligen genom en förordning.

Utskottet konstaterar att barlastvattenkonventionen ännu inte har trätt i kraft varför inte heller barlastvattenlagen har trätt i kraft. Frågan om erhållande av certifikat kan lösas genom att reglerna om certifikat är beslutade

men inte har trätt i kraft. Därför finner utskottet att det är lämpligt att ändringarna i barlastvattenlagen träder i kraft samtidigt som lagen, vilket kommer att ske då barlastkonventionen träder i kraft.

Därför föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens förslag i proposition 2011/12:97 punkten 2, förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2011/12:97 Bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och barlastvattenlagen (2009:1165):

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***7 kap.****9 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om eller i enskilda fall *medge* undantag från de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller *medge* undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter om eller i enskilda fall *besluta om* undantag från

a) de särskilda kraven för användning av fartyg enligt 3 kap. 1–9 §§, och

b) kravet på särskild anpassning av de ombordanställdas kost enligt 4 kap. 5 § första stycket andra meningen, och

2. med avseende på vissa fartyg meddela föreskrifter om eller *besluta om* undantag från skyldigheten enligt 5 kap. 26 § att ge in ritningar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

2 Förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § barlastvattenlagen (2009:1165) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Innan barlastvatten släpps ut ska det

1. behandlas ombord med ett godkänt system,
2. skiftas,
3. lämnas i en mottagningsanordning, eller
4. hanteras med någon annan godkänd metod.

Hanteringen enligt första stycket ska ske i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.

Regeringen får meddela föreskrifter om kraven enligt första stycket. Skifte enligt första stycket 2 får ske endast fram till de tidpunkter som följer av dessa föreskrifter.