



Sjö- och kustövervakningsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas 12 motioner från den allmänna motionstiden 2003/04 samt en motion väckt med anledning av Riksdagens revisorers förslag 2002/03:RR18.

Utskottet föreslår att samtliga motioner avslås.

Reservationer har lämnats av Moderata samlingspartiet och Kristdemokraterna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Sjöräddningssällskapets båtar.....	5
Ansvaret för vrak.....	6
Åtgärder för att förhindra katastrofer i Östersjön.....	7
Försvarsmaktens räddningshelikoptrar och miljöräddningsinsatser.....	10
Fiskekontroll.....	12
Reservationer.....	13
1. Ansvaret för vrak, punkt 2 (m).....	13
2. Åtgärder för att förhindra katastrofer i Östersjön, punkt 3 (m).....	13
3. Fiskekontroll, punkt 5 (kd).....	14
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	15
Motion väckt med anledning av förs. 2002/03:RR18.....	15
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Sjöräddningssällskapets båtar

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Fö4, 2003/04:Fö212, 2003/04:Fö229 och 2003/04:Fö230.

2. Ansvaret för vrak

Riksdagen avslår motion 2003/04:Fö232.

Reservation 1 (m)

3. Åtgärder för att förhindra katastrofer i Östersjön

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Fö215, 2003/04:Fö217, 2003/04:Fö248, 2003/04:Fö249, 2003/04:Fö250 yrkandena 1 och 2 och 2003/04:Fö259 yrkande 6.

Reservation 2 (m)

4. Försvarsmaktens räddningshelikoptrar och miljöräddningsinsatser

Riksdagen avslår motion 2003/04:Fö207.

5. Fiskekontroll

Riksdagen avslår motion 2003/04:MJ408 yrkandena 14 och 20.

Reservation 3 (kd)

Stockholm den 16 mars 2004

På försvarsutskottets vägnar

Eskil Erlandsson

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

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas motioner väckta under den allmänna motionstiden 2003/04 samt en motion som väckts med anledning av Riksdagens revisorers förslag 2002/03:18. En sammanställning av motionsyrkandena återfinns i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Sjöräddningssällskapets båtar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Fö4, 2003/04:Fö212, 2003/04:Fö229 och motion 2003/04:Fö230.

I *motion 2003/04:Fö212 av Johnny Gylling m.fl. (kd)* påtalas att den svenska Försvarsmakten har ett antal, av skattemedel betalda, stridsbåtar som inte behövs i tjänst. Sjöräddningssällskapet gör en stor insats för nödställda på sjön med hjälp av snabbgående båtar men anser sig inte ha råd att betala 2,44 miljoner kronor varje år för att låna båtarna. Motionärerna yrkar att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ett fortsatt undantag från full kostnadstäckning av de stridsbåtar som bedöms övertaliga och som kan användas av Sjöräddningssällskapet.

I *motion 2003/04:Fö229 av Christer Skoog m.fl. (s)* menar motionärerna att det vore mycket olyckligt om Sjöräddningssällskapets i bokstavig mening livsviktiga insats riskerar att omintetgöras. Enligt motionärerna kan det inte vara rimligt att detta görs till en intern fråga för Försvarsmakten. Det krävs att regeringen ingriper och söker hitta en lösning som gör det möjligt för Sjöräddningssällskapet att också i fortsättningen bedriva sitt framgångsrika arbete.

Även i *motion 2003/04:Fö230 av Anneli Enochson (kd)* anförs vikten av att Sjöräddningssällskapet kan fortsätta sin verksamhet liksom i *motion 2003/04:Fö4 av Jeppe Johnsson (m)* i vilken sägs att det är av stor vikt att Sjöräddningssällskapet även i fortsättningen har möjlighet att använda de båtar som försvaret inte behöver.

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

Ansvaret för vrak

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motion 2003/04:Fö232.

Jämför reservation 1 (m).

I motion 2003/04:Fö232 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) påtalas att det i landets skärgårdar och utmed våra kuster årligen tillkommer ett stort antal båtvrak. Ofta är det havererade och strandade fritidsbåtar och mindre fartyg. Enligt motionären saknar dessa oftast ekonomiskt värde och lämnas därför åt sitt öde av den tidigare ägaren. Båtvraken blir ofta en säkerhetsrisk för sjöfarten, en miljörisk genom bränsleutsläpp och nedskräpning eller till hinder för fisket. Motionären anför behov av att åstadkomma en samlad lagstiftning som bl.a. skall reglera ansvarsfrågan för nytillkomna vrak. I motionen föreslås att det bör utredas att överföra ansvaret för hanteringen av nytillkomna vrak i vattnet till Kustbevakningen och på stränderna till kommunernas räddningsnämnder.

Utskottet anför följande i frågan. Vrak som är yngre än etthundra år kan under vissa omständigheter falla in under reglerna i lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd eller lagen (1938:121) om hittegoods. Anmälan om sjöfynd skall göras till bl.a. Kustbevakningen. Om ett vrak ligger och hindrar sjöfarten eller fisket har Sjöfartsverket viss rätt att agera med stöd av kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m.

En rättslig reglering av ansvar för nytillkomna vrak kan vara motiverad av t.ex. miljöskäl och sjösäkerhetsskäl. Det krävs dock en tydlig avgränsning för att staten inte skall påta sig ansvar för vrak till vilka det finns en ägare och vrak för vilka det finns ett försäkringsansvar. Frågan om ett eventuellt statligt åtagande kräver utredning om hur långt ut från landlinjen statens ansvar skall sträcka sig. Vidare krävs utredning om hur många vrak som finns. Slutligen måste ett statligt åtagande vara finansierat. Stora kostnader kan uppstå vid bärgning, bortforsling, upphuggning och omhändertagande av laster.

Utskottet har tidigare behandlat frågan om ansvaret för vrak i betänkande 2002/03:FöU4. Förutom ovanstående resonemang anfördes då även följande:

Trafikutskottet har i betänkande 1996/97:TU1 med anledning av en motion om miljökonsekvenser av förlista krigsfartyg från andra världskriget vilka kan innehålla okända mängder bunkerolja uttalat följande:

Utskottet förutsätter att Sjöfartsverket på lämpligt sätt, t.ex. inom ramen för samarbetet i Helsingforskommissionen för skyddet av Östersjöns marina miljö, aktualiserar frågan. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte erforderlig med anledning av motionsyrkandet, varför detta avstyrks.

Utskottet anser med hänsyn till vad utskottet ovan anfört att det i dag finns en reglering som täcker in motionärens yrkande, om än spridd i ett antal olika författningar. Om en författningsöversyn är motiverad bör regeringen ta erforderliga initiativ. Motionen bör således inte bifallas.

Utskottet finner inte anledning att ändra sin inställning och *avstyrker således motion 2003/04:Fö232*.

Åtgärder för att förhindra katastrofer i Östersjön

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Fö215, 2003/04:Fö217, 2003/04:Fö248, 2003/04:Fö249, 2003/04:Fö250 yrkandena 1 och 2 och 2003/04:Fö259 yrkande 6.

Jämför reservation 2 (m).

I *motion 2003/04:Fö215 av Heli Berg (fp)* anføres att ett ökat internationellt samarbete är den nödvändiga arbetsformen för att utveckla arbetet inom alla de områden som på olika sätt berör Östersjön. Ett internationellt centrum för övervakning av miljö, trafik och fiske bör därför inrättas. Sverige är det land som har den längsta kuststräckan runt Östersjön. En naturlig placering är enligt motionären i anslutning till Kustbevakningens verksamhet i Karlskrona. Ett centrum säkerställer att alla resurser på effektivast sätt fullt ut kan utnyttjas, till gagn för såväl säkerheten som miljön runt vårt viktigaste hav.

I *motion 2003/04:Fö249 av Christer Skoog m.fl. (s)* anføres att en samverkan genom ett maritimt centrum i Blekinge skulle betyda stora fördelar för bl.a. Tullverkets brottsbekämpning, Kustbevakningens miljötillsyn, Polisens personkontroll och Marinens territoriella övervakning. Att samverka och riva hinder mellan myndigheter är enligt motionärerna ett uttalat mål för staten.

Utskottet anför följande. Utredningen om utveckling av området civil säkerhet inom Östersjöländernas råd har i december 2003 lämnat sitt betänkande *Utveckling av området civil säkerhet inom Östersjöländernas råd (SOU 2003:101)*. I betänkandet föreslår utredningen att det upprättas ett för Östersjöregionen gemensamt centrum för utveckling och samordning av samarbete om sjöinformation i Östersjön och angränsande hav. Detta centrum bör ha internationell bemanning med representation av personal från fiskeri-, gräns- och kustbevakningskontroll samt medverkan från brottsbekämpande myndigheter från alla berörda stater. Enligt utredningen bör det även finnas experter på analys och effektivisering av komplexa system och processer.

Behovet av åtgärder för att komma tillrätta med havets miljötillstånd har nyligen fått en bred genomlysning av Havsmiljökommissionen i betänkandet (SOU 2003:72) *Havet – tid för en ny strategi*. Kommissionen tillsattes av regeringen i juli 2002 (dir. 2002:102), för att göra en sammanfattning av kunskapsläget, såväl nationellt som regionalt, avseende miljötillståndet i Sveriges kust- och havsområden både i Östersjön och i Västerhavet. Kommissionen fick även i uppgift att utforma övergripande strategier på kort och lång sikt samt föreslå åtgärder som kan bryta den pågående negativa utvecklingen i havsmiljön.

Enligt kommissionen behövs det ett antal radikala åtgärder för havsmiljön. Inte minst påpekas behovet av internationellt samarbete. Havsmiljökommissionen föreslår i betänkandet att Sverige omgående påbörjar ett arbete för att förbereda ett gemensamt initiativ av regeringscheferna i Östersjöregionen, syftande till en revidering av Helsingforskonventionen. Betänkandet som, liksom det tidigare nämnda betänkandet om civil säkerhet, innehåller förslag som ligger i linje med motionen bereds inom Regeringskansliet och är för närvarande ute på remiss. *I avvaktan på den fortsatta beredningen av ärendena finner inte utskottet anledning att i dag tillstyrka motion 2003/04:Fö215.*

När det gäller frågan om den nationella samordningen är det Kustbevakningen som har till uppgift att samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt förmedla denna information till berörda civila myndigheter. Sjöinformation består av sjölägesinformation som kombineras med annan sjörelaterad information. Sjlägesinformation skall Försvarsmakten samla in, bearbeta och lämna till Kustbevakningen sammanställd för civila behov. Den sjörelaterade information som tillförs kan vara underrättelser som de myndigheter som övervakar laglydnaden behöver för att fullgöra sina uppgifter. Det kan också vara tilläggsinformation om fartygstyper, inspektioner, trafiktillstånd, oceanografiska observationer eller dylikt som andra civila myndigheter behöver i sin verksamhet.

För att bistå Kustbevakningen i arbetet har regeringen föreskrivit att det skall finnas ett samrådsorgan knutet till myndigheten. I samrådsorganet, som benämns Sjöövervakningsrådet, finns företrädare för ett stort antal myndigheter som bedriver verksamhet med mer eller mindre maritima inslag nämligen Sjöfartsverket, Fiskeriverket, Naturvårdsverket, SMHI, SGU, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Räddningsverket och Försvarsmakten.

Kustbevakningen fick i regleringsbrevet för år 2002 av regeringen i uppdrag att i samarbete med Tullverket utveckla ett system för riskanalys, baserat på underrättelser och brottsmisstankar som kan vara styrande för kontrollen av sjötrafiken. Som en bland flera delfrågor har en gemensam arbetsgrupp arbetat med frågan och i en intern rapport i september 2003 föreslagit bl.a. inrättandet av en för Tullverket och Kustbevakningen gemensam maritim underrättelsegrupp som skall verka för selekteringar och profilering av handels-, fiske- och fritidsfartyg. För närvarande pågår överläggningar mellan myndigheterna kring driftsättningsfrågor såsom lokaliseringssort, lokaler, personal m.m. Myndigheten har även motsvarande uppdrag att utveckla system med Rikspolisstyrelsen och ett med Sjöfartsverket. Kustbevakningen och Fiskeriverket har redan på regeringens uppdrag utvecklat ett sådant riskanalyssystem vad avser fiskerikontroll.

Utskottet välkomnar varje initiativ till samordning och gemensamt resursutnyttjande. Utskottet förutsätter dock att regeringen återkommer i dessa frågor i den till hösten 2005 aviserade propositionen som kommer att be-

handla inriktningen av de civila frågorna under kommande försvarsbeslutsperiod. *Utskottet finner därför inte anledning att tillstyrka motion 2003/04:Fö249.*

I motion 2003/04:Fö217 av *Margareta Sandgren (s)* anförs att regeringen bör ta initiativ till åtgärder som både förhindrar att olyckstillbud uppstår och, genom överenskommelser med övriga Östersjöländer, möjliggör att första räddningsfartyg på plats vid olyckstillbud kan vidta åtgärder för att minska katastrofens omfattning.

I motion 2003/04:Fö248 av *Sinikka Bohlin (s)* påtalas att det i en snar framtid finns sju EU-medlemstater runt Östersjön. Kvantiteten och kvaliteten på räddningstjänsten vad gäller utrustning och personal varierar mellan länderna. Men en eventuell oljekatastrof drabbar alla stater. Därför är det enligt motionären av stor vikt att Sverige tar initiativ till att samordna räddningstjänsterna runt Östersjön i syfte att säkra en tillräcklig beredskap vid en katastrof förorsakad av utsläpp av miljöfarliga ämnen, genom samarbete gällande materiel, utbildning samt gemensamma beredskapsövningar.

I motion 2003/04:Fö259 av *Ola Sundell m.fl. (m)* yrkande 6 anförs att Sverige inte har tillfredställande beredskap och förmåga att hantera olyckor till sjöss. För att förbättra detta krävs ett utökad samarbete mellan alla svenska myndigheter och med övriga länder kring Östersjön. Avtal bör snarast ingås mellan länderna kring Östersjön i avsikt att klara ut organisation, ansvar och ekonomi vad gäller räddningsinsatser när olyckor eller katastrofer inträffar.

Utskottet anför följande. Inom miljöräddningstjänsten till sjöss sker arbetet i Helsingforskommissionen (HELCOM) och EU. I Sverige vilar ansvaret för miljöräddningstjänsten till sjöss, både nationellt och internationellt, på Kustbevakningen enligt lagen (2003:778) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor samt myndighetens instruktion. Det internationella samarbetet torde förväntas utvecklas vidare i positiv riktning genom EU:s utvidgning våren 2004. Av Östersjöländerna kommer då endast Ryssland att stå utanför EU men, liksom nu, aktivt delta i miljöräddningen.

För sjöövervakning för civila ändamål finns vidare sedan några år ett aktivt, operativt inriktat samarbete mellan samtliga Östersjöländer inom ramen för BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation). Behovet av internationellt samarbete inom den civila sjöövervakningen i allmänhet torde även det kunna tillgodoses bättre genom utvidgningen av EU och en utökad samverkan.

Regeringen väntas inom kort lägga fram en proposition om Sveriges genomförande av EU:s direktiv 2002/59 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafiken. Direktivet innehåller bl.a. bestämmelser som ålägger medlemsstaterna att upprätta planer, för att vid behov i sina hamnar eller på någon annan skyddad plats, kunna ta emot fartyg som befinner sig i nöd.

Ansvars- och ersättningsfrågor vad gäller insatser inom ett annat lands ansvarsområde regleras i den operativa plan som finns i Helsingforskommissionen. Principen är att det land som drabbas av ett utsläpp inom sitt ansvars-

område svarar för åtgärderna och bedömer i vilken mån utländska resurser är erforderliga. Om sådana begärs ersätter den begärande staten de kostnader som uppstår. Om däremot någon stat på eget initiativ sätter i gång bekämpningsåtgärder inom någon annan stats ansvarsområde utgår inte någon sådan ersättning.

Även samordning av räddningsinsatser runt Östersjön, bedrivs inom HELCOM. Sverige agerar med stort engagemang i fråga om beredskap och skarpa insatser samt samarbete gällande materiel, utbildning och gemensamma övningar vilket utskottet anser är mycket positivt.

Med anledning av vad som ovan anförts samt den pågående beredningen av Havsmiljökommissionens betänkande anser utskottet att motionärernas yrkanden till stora delar är tillgodosedda och *avstyrker därför motionerna 2003/04:Fö217, 2003/04:Fö248 och 2003/04:Fö259 yrkande 6.*

I *motion 2003/04:Fö250 av Catherine Persson (s) yrkande 1* påtalas att den nationella handlingsberedskapen vid oljeutsläpp inte är tillräcklig. Enligt motionären bör målet vara att skapa en nationell upptagningskapacitet till havs som klarar att på något/några dygn ta upp hela lasten vid ett haveri utan att oljan når land. I *samma motion yrkande 2* anförts att regeringen bör verka för ett utökat samarbete med övriga nationer inom EU vad avser oljeskyddsberedskap. Organisation och kostnader för ökad handlingsberedskap vid oljeutsläpp bör delas mellan Östersjöländerna.

Utskottet anför följande. Såsom ovan redovisats bedrivs internationell samverkan inom Helsingforskommissionen (HELCOM), där också gemensamma lösningar vad gäller ökad oljeskyddsberedskap står högt på dagordningen.

I regleringsbrev för Kustbevakningen framgår mål för Kustbevakningens del inom verksamhetsgrenen Genomförande av räddningsinsatser. Som exempel kan nämnas att Kustbevakningen skall kunna påbörja en insats vid oljeutsläpp eller vid fara för utsläpp inom fyra timmar efter larm, och bekämpningsåtgärder skall kunna påbörjas inom 8 timmar efter larm.

Utskottet har inhämtat uppgiften att Kustbevakningen den 1 december 2003 till regeringen redovisat en förstudie avseende tre nya, större fartyg. Frågan är under beredning i Regeringskansliet. Den fartygstyp som föreslås har förutom flera andra användningsområden också en betydande oljeupptagningskapacitet. Utskottet gör således bedömningen att det inte ankommer på riksdagen att ta initiativ i frågan och *avstyrker därför motion 2003/04:Fö250 yrkandena 1 och 2.*

Försvarsmaktens räddningshelikoptrar och miljöräddningsinsatser

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen avslår motion 2003/04:Fö207.

I motion 2003/04:Fö207 av Per Landgren m.fl. (kd) föreslås att Försvarsmaktens räddningshelikoptrar som redan finns i beredskap för bl.a. sjöräddning, snabbt skall kunna lyfta ut inspektörer från Kustbevakningen för att undersöka misstänkt miljöbov. Ytbärgarna har möjlighet att ta oljeprov ur vattnet som sedan kan jämföras med oljan i tankarna. Motionärerna hemställer om en snabbutredning med syfte att genom avtal kostnadsfritt möjliggöra för Kustbevakningen att snabbt och enkelt kunna utnyttja Försvarsmaktens helikoptrar för miljöräddningsinsatser. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv torde det vara en god användning av de gemensamma resurserna.

Utskottet anför följande. Enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. har Kustbevakningens räddningsledare rätt att vid behov, utan kostnad, disponera bl.a. statliga resurser såsom Försvarsmaktens helikoptrar vid miljöräddningstjänst till sjöss.

Utskottet har från Kustbevakningen inhämtat att det erfarenhetsmässigt inte torde vara ändamålsenligt att låta ta oljeprov från helikopter. De kraftiga luftströmmarna från helikoptern rör om ytvattnet så att provtagningen och efterföljande analys inte kan göras med tillräcklig säkerhet för att kunna användas som bevis. Vidare kan tänkas att kontaminering sker från ytbärgarens dräkt eller utrustning. För att säkerställa oljeprovets bevisvärde ställs det höga krav på renlighet och enhetlighet vid provtagningen. Kustbevakningen har utvecklat en metod att från sina flygplan släppa ner bojar som genom absorption säkrar ett oljeprov. Erfarenheterna från detta arbetsätt är goda. Endast i undantagsfall förekommer det enligt vad utskottet erfarit behov av helikopter för att sätta ombord tjänstemän på ett misstänkt fartyg.

Ändringar som genomförts den 1 februari 2002 i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81) har bl.a. gett Kustbevakningen rätt att inleda förundersökning vid utsläppsbrott. Kustbevakningen har förordnat förundersökningsledare för detta ändamål. Dessa ändringar tillsammans med ett fördjupat samarbete mellan Kustbevakningen, Riksåklagaren och åklagarmyndigheterna, har i några fall lett till snabbare lagföring vid denna slags brottslighet till sjöss.

För det fall det är tal om brottsbekämpning och inte miljöräddningstjänst och Kustbevakningen utför de polisiära insatser som man enligt lag har befogenheter att utföra, bör man vid behov snarare nyttja polisens resurser än Försvarsmaktens.

Utskottet gör bedömningen att den lagstiftning som finns tillgodoser de behov som framställs i motionen varför utskottet *avstyrker motion 2003/04:Fö207*.

Fiskekontroll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motion 2003/04: MJ408 yrkandena 14 och 20.
Jämför reservation 3 (kd).

I motion 2003/04: MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 14 anförs att Sverige i samband med ratificeringen av havsrättskonventionen avgett förklaring varigenom klargjorts att Öresund skall betraktas som ett s.k. historiskt sund. Därigenom gäller enligt motionärerna inte någon ovillkorlig rätt till genomfart för utländska fartyg. De rättsliga möjligheterna för Sverige och Danmark att begränsa sjöfart i sundet måste fullständigt klarläggas. Riksdagen bör inte utesluta att det för Sverige kan bli aktuellt att hindra genomfart av enkelskroviga oljetanker eller fiskare från andra länder än Östersjöländerna.

I yrkande 20 i samma motion yrkas att riksdagen begär att regeringen senast i tilläggsbudgeten i vårpropositionen 2004 återkommer till riksdagen med förslag om hur en skärpning av övervakningen av in- och utpassering till/från Östersjöns fiskevatten kan utformas och vilka kostnader detta för med sig.

Utskottet har erfarit att det för närvarande inte bedrivs fiske i Östersjön i någon större omfattning av andra än Östersjöländernas egna fiskare.

Genom att utnyttja fartyg och flygplan och i samverkan med andra myndigheter, främst Fiskeriverket, får Kustbevakningen viktig information om var fiske pågår och fiskefartygens rörelser. Resurserna är dock små i förhållande till antal fiskefartyg och omfånget fiskeansträngningar. Den fysiska fiskeövervakningen kompletteras med ett tekniskt system, Vessel Monitoring System, som administreras av Fiskeriverket. Systemet innebär att större fiskefartyg är utrustade med en transponder som med automatik sänder positionsangivelse för fartyget med jämna intervall. Systemet ger god information om var fiskefartygen befinner sig och kunskapen om var fiske pågår kommer att öka. Från och med den 1 januari 2004 omfattas alla fartyg över 18 meter som fiskar i EU:s vatten. Från och med årsskiftet 2004/05 gäller detta även fartyg över 15 meter.

Genom införande av s.k. checkpoints ökar förutsättningarna för Kustbevakningens möjlighet att kontrollera enskilda fartyg då de lämnar viss fiskezon. Men, enligt Kustbevakningens bedömning måste införandet av checkpoints kombineras med en ökad övervakning av omgivande vatten för att förhindra att fartyg lämnar fiskezon på andra positioner än vid checkpoints. Enligt nuvarande regler kan dock checkpoints inte användas mot andra EU-länders fiskefartyg. Utskottet avstyrker motion 2003/04: MJ408 yrkandena 14 och 20.

Reservationer

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

1. **Ansvaret för vrak, punkt 2 (m)**

av Ola Sundell (m), Rolf Gunnarsson (m) och Carl-Axel Roslund (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Fö232.

Ställningstagande

I landets skärgårdar och utmed våra kuster tillkommer årligen ett stort antal båtvrak. Ofta är det havererade och strandade fritidsbåtar och mindre fartyg. Dessa saknar oftast ekonomiskt värde och lämnas därför åt sitt öde av den tidigare ägaren. Båtvraken blir ofta en säkerhetsrisk för sjöfarten, en miljörisk genom bränsleutsläpp och nedskräpning eller till hinder för fisket. Det finns ett behov av att åstadkomma en samlad lagstiftning som bl.a. skall reglera ansvarsfrågan för nytillkomna vrak. Vi föreslår att det bör utredas om att överföra ansvaret för hanteringen av nytillkomna vrak i vattnet till Kustbevakningen och på stränderna till kommunernas räddningsnämnder.

Motion 2003/04:Fö232 bör därför bifallas.

2. **Åtgärder för att förhindra katastrofer i Östersjön, punkt 3 (m)**

av Ola Sundell (m), Rolf Gunnarsson (m) och Carl-Axel Roslund (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Fö259 yrkande 6 och avslår motionerna 2003/04:Fö215, 2003/04:Fö217, 2003/04:Fö248, 2003/04:Fö249 och 2003/04:Fö250 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

En avgörande förmåga i den framtida försvarsmiljön är att förstå och kunna beskriva en bred och alltmer mångfasetterad bild av den värld vi lever i, från fred till kris och ytterst i krig. Det kräver en breddad förmåga att uppfatta, förebygga och reagera mot hot och risker som är svåra att upptäcka. Dolda former av hot kräver särskilda motåtgärder. För att leva upp till detta måste Östersjöländerna skapa en gemensam helhetssyn på och formulera en konsistent maritim strategi.

Krav ställs på att länderna kring Östersjön har en enhetlig syn och maritim förmåga att ingripa. Kontinuerlig närvaro och flexibelt agerande utgör förutsättning för att förebygga internationella kriser i vårt närområde.

Inte bara de egna intressena styr denna utveckling. Alla länder runt Östersjön kommer att tvingas säkerställa frihet och säkerhet till havs. Detta ställer också krav på ökat samarbete mellan svenska myndigheter för att optimalt utnyttja de begränsade resurser som disponeras av Polisen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Försvarsmakten.

Det är positivt att ansvars- och ersättningsfrågor regleras i en operativ plan liksom den samordning av räddningsinsatser och förmågor som sker. Samarbetet måste dock gå längre bl.a. genom att i förväg avtala om stöd från andra länder i områden där det är uppenbart svårt eller olönsamt att på nationell bas upprätthålla erforderlig beredskap.

Därför anser vi att motion 2003/04:Fö259 yrkande 6 bör bifallas.

3. Fiskekontroll, punkt 5 (kd) av Erling Wälivaara (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:MJ408 yrkandena 14 och 20.

Ställningstagande

De rättsliga möjligheterna för Sverige och Danmark att begränsa sjöfart i Öresund liksom rätten till genomfart måste klarläggas fullständigt. Riksdagen bör inte utesluta att det för Sverige kan bli aktuellt att hindra genomfart av enkelskroviga oljetanker eller fiskare från andra länder än Östersjöländerna.

Jag anser att riksdagen skall begära att regeringen senast i tilläggsbudgeten i vårpropositionen 2004 återkommer till riksdagen med förslag om hur en skärpning av övervakningen av in- och utpassering till/från Östersjöns fiskevatten kan utformas och vilka kostnader detta för med sig.

Motion 2003/04:MJ408 yrkandena 14 och 20 bör därför bifallas.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av förs. 2002/03:RR18

2003/04:Fö4 av Jeppe Johnsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att göra det möjligt att båtar som inte försvaret behöver kan användas till att tillgodose sjöräddningens framtida behov av båtar.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04:Fö207 av Per Landgren m.fl. (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen skall utreda möjligheterna att genom avtal möjliggöra för Kustbevakningen att kostnadsfritt, snabbt och enkelt kunna utnyttja Försvarmaktens helikoptrar för miljöräddningsinsatser.

2003/04:Fö212 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett fortsatt undantag från full kostnadstäckning av de stridsbåtar som bedöms övertaliga och kan användas av Sjärräddningssällskapet (SSRS).

2003/04:Fö215 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättandet av ett centrum för övervakning av Östersjön.

2003/04:Fö217 av Margareta Sandgren (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genom överenskommelse med övriga Östersjöländer möjliggöra att första räddningsfartyg på plats kan ingripa vid olyckstillbud.

2003/04:Fö229 av Christer Skoog m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöräddningen.

2003/04:Fö230 av Annelie Enochson (kd):

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

2003/04:Fö232 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

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

2003/04:Fö248 av Sinikka Bohlin (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av räddningstjänster mellan staterna runt Östersjön.

2003/04:Fö249 av Christer Skoog m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett maritimt centrum i Blekinge.

2003/04:Fö250 av Catherine Persson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nationell handlingsberedskap vid oljeutsläpp.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökat samarbete mellan Östersjöländerna vid oljeutsläpp.

2003/04:Fö259 av Ola Sundell m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utvecklingen i Östersjön och ett utökat samarbete samt nödvändigheten att avtala vad gäller räddningsinsatser.

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

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Öresund.
20. Riksdagen begär att regeringen senast i tilläggsbudgeten i vårpropositionen 2004 återkommer till riksdagen med förslag om hur en skärpning av övervakningen av in- och utpassering till/från Östersjöns fiskevatten kan utformas och vilka kostnader detta för med sig.