



Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet förslag i 25 motioner om sjöfartsfrågor. De inalles 49 yrkandena rör bl.a. rationaliseringar inom Sjöfartsverket, hamntjänster, nödhamnar och M/S Estonias förlisning. Samtliga motionsyrkanden avstyrks av utskottet med undantag för ett antal (m, fp, kd, c) som rör miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet.

I betänkandet finns 12 reservationer och 2 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Utskottets överväganden	7
Allmänt om regler för sjöfarten	7
Rationalisering inom Sjöfartsverket	13
Handelsflottans kultur- och fritidsråd	16
Effektivisering av sjökarteringen	19
Sjöfartsregistret	20
Sjöräddningssällskapet	21
Hamntjänster	24
STCW-konventionens tillämpning i Sverige	25
Vissa behörighetsfrågor inom sjöfarten	28
Tillvaratagande av militära sjöbefäls kompetens	29
Nödhamnar	30
Bunkerolja	32
Mottagning av avfall från fartyg	35
Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet	37
M/S Estonias förlisning	45
Sjöfartsskydd	52
Ortsnamn på statsbrytarna	54
Reservationer	55
1. Allmänt om regler för sjöfarten, punkt 1 (fp, kd)	55
2. Rationalisering inom Sjöfartsverket, punkt 2 (m, c)	56
3. Handelsflottans kultur- och fritidsråd, punkt 3 (fp)	57
4. Sjöräddningssällskapet, punkt 6 (m, kd)	57
5. Hamntjänster, punkt 7 (m)	58
6. Nödhamnar, punkt 11 (fp, kd)	59
7. Bunkerolja, punkt 12 (kd)	60
8. Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet, punkt 14 (s)	61
9. Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet, punkt 14 (v)	64
10. M/S Estonias förlisning, punkt 15 (kd)	68
11. M/S Estonias förlisning, punkt 15 (mp)	69
12. Sjöfartsskydd, punkt 16 (v)	72
Särskilda yttranden	73
1. Tillvaratagande av militära sjöbefäls kompetens, punkt 10 (fp)	73
2. M/S Estonias förlisning, punkt 15 (fp)	73
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	74
Motion väckt med anledning av skr. 2004/05:173	74
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004	74
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005	74

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Allmänt om regler för sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 6,

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 5 i denna del och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 4 och 9.

Reservation 1 (fp, kd)

2. Rationaliseringar inom Sjöfartsverket

Riksdagen avslår motion

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 15.

Reservation 2 (m, c)

3. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 5 och

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 4.

Reservation 3 (fp)

4. Effektivisering av sjökarteringen

Riksdagen avslår motion

2005/06:T454 av Ragnwi Marcelind (kd).

5. Sjöfartsregistret

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 3 och

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 3.

6. Sjöräddningssällskapet

Riksdagen avslår motion

2005/06:T430 av Annelie Enochson (kd).

Reservation 4 (m, kd)

7. Hamntjänster

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 6 och

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 17.

Reservation 5 (m)

8. STCW-konventionens tillämpning i Sverige

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 5 i denna del och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 5 och 6.

9. Vissa behörighetsfrågor inom sjöfarten

Riksdagen avslår motion

2005/06:T605 av Rolf Lindén (s).

10. Tillvaratagande av militära sjöbefäls kompetens

Riksdagen avslår motion

2005/06:T347 av Lars Tysklind och Gunnar Andrén (båda fp).

11. Nödhamnar

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:MJ2 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 9,

2005/06:MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 12 och

2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 11.

Reservation 6 (fp, kd)

12. Bunkerolja

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 7,

2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 1,

2005/06:T581 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Agneta Lundberg (båda s),

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 8 och

2005/06:MJ292 av Lars Tysklind och Cecilia Wigström (båda fp) yrkande 7.

Reservation 7 (kd)

13. Mottagning av avfall från fartyg

Riksdagen avslår motion

2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 12.

14. Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening ger vad utskottet anför om miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 10,

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 20,

2005/06:T458 av Kenneth Lantz (kd) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T492 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 18,

2005/06:MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 13,
2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkandena 5–10
och 21 samt
2005/06:MJ532 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 10 och
avslår motionerna
2005/06:T484 av Kent Härstedt (s) och
2005/06:MJ443 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 5.

Reservation 8 (s)

Reservation 9 (v)

15. M/S Estonias förlisning

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:T599 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v, c, –) yrkan-
dena 1–3 och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 10.

Reservation 10 (kd)

Reservation 11 (mp)

16. Sjöfartsskydd

Riksdagen avslår motion

2005/06:T376 av Berit Jóhannesson m.fl. (v).

Reservation 12 (v)

17. Ortsnamn på statsisbrytarna

Riksdagen avslår motion

2004/05:T264 av Krister Hammarbergh (m).

Stockholm den 6 april 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Börje Vestlund (s) och Lars Ångström (mp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas

dels 1 motion väckt med anledning av skrivelse 2004/05:173,

dels 4 motioner från allmänna motionstiden 2004/05,

dels 20 motioner från allmänna motionstiden 2005/06.

Motionerna rör främst säkerhets- och miljöfrågor inom sjöfarten. De motioner från allmänna motionstiden hösten 2005 som rör fritidsbåtar behandlar utskottet i sitt betänkande med anledning av propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). I detta behandlas även regeringens förslag om ett nät för strategiska hamnar och om utvecklande av lotsverksamheten.

Utskottet har vidare tillställts vissa handlingar med anledning av motioner om M/S Estonias förlisning.

Utskottets överväganden

Allmänt om regler för sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner om bl.a. svenska särregler för sjöfarten med hänvisning till att den strikt nationella regleringen minskar i takt med att kraven höjs såväl på internationell nivå som på EU-nivå. Vidare erinrar utskottet om Sveriges deltagande i ett internationellt granskningssystem inom sjöfartsområdet. Utskottet förutsätter vidare att Sverige genom att föregå med gott exempel på ett trovärdigt sätt än mer effektivt kan vara drivande i det internationella arbetet för en sjöfart som är säker och har höga miljökrav.

Jämför reservation 1 (fp, kd).

Bakgrund

Med begreppet sjösäkerhet avses åtgärder för att minska risken för sjöolyckor, förorening från fartyg och förlust av människoliv till sjöss. Åtgärderna gäller fartyg (utformning och utrustning), bemanning (utbildning och kompetenskrav), trafik (lotsning m.m.) och infrastruktur (farleder och hamnar). Sjösäkerheten kan mätas som säkerhet i svenska farvatten för all sjöfart oavsett fartygens nationalitet och som säkerhet för svenska fartyg oberoende av var trafiken sker. Många av sjösäkerhetsåtgärderna syftar alltså även till – eller får till följd – en bättre havsmiljö.

Begreppet sjöfartsskydd avser åtgärder för skydd mot brottsliga handlingar, t.ex. terrorism, inom sjöfarten.

Internationella organisationer och normsystem

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

IMO

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

Convention of the Law of the Sea, Unclos) innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika vattenområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller principen om rätt till oskadlig genomfart i internationella sund. Sjösäkerhetskonventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea, Solaskonventionen) är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Den har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden). Därtill finns den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Marpolkonventionen, jämte ett senare antaget protokoll). Dess bilaga VI om luftföroreningar från sjöfarten trädde i kraft i maj 2005. Eftersom bilagan redan vid denna tidpunkt ansågs överspelad pågår nu arbete med en revidering.

Det är IMO som svarar för systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, Particularly Sensitive Sea Area).

EU

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas primärt på ett effektivt och enhetligt införande av de inom IMO träffade internationella överenskommelserna. Därutöver verkar EU för medlemsstaternas regionala intressen när det gäller sjösäkerhet och havsmiljö, inte minst på grund av de haverier som ägt rum inom EU-ländernas vattenområden. Som en följd av oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 har EG-kommissionen lagt fram förslag till åtgärds paketerna Erika I och Erika II. Arbetet med Erika III-paketet, som numera företrädesvis går under benämningen det tredje sjösäkerhetspaketet, har nyligen presenterats. Det innehåller sju förslag, och de är avsedda att fylla ut de sista luckorna i lagstiftningen genom dels förebyggande dels avhjälpande åtgärder.

1. Förslag till direktiv om *flaggstaternas ansvar*. Syftet är att flaggstaterna, dvs. den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget, skall uppfylla sina åtaganden enligt IMO-konventioner.
2. Ändring av direktivet om *hamnstatskontroll*, dvs. sådan kontroll som hamnstaten utför på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn. Ändringarna avser bl.a. rapporteringsplikt, bekvämlighetshamn och ökat antal kontroller av "högriskfartyg".
3. Ändring av direktivet om *klassificeringssällskap*. Syftet är att dessa ges ett större ansvar för sina certifikat.
4. Ändring av direktivet om *regler för övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik* i gemenskapen.
5. Förslag till direktiv om *utredningar efter olyckor*. Syftet är att öka kunskapen om olycksriskerna.

6. Förslag till förordning om *ansvar och skadeersättning för passagerare vid fartygsolyckor*.
7. Förslag till direktiv om *fartygsägares skadeståndsansvar*.

Enligt kommissionen kan förslagen inte ses isolerade utan bör behandlas som ett odelbart paket. Det skall bidra till att uppfylla målen i den temainriktade strategi för havsmiljön som kommissionen presenterade hösten 2005. En grönbok om utvecklingen av en integrerad havspolitik är under utarbetande inom kommissionen.

Helcom

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

Nordsjökonferensen

Nordsjökonferensen är ett samarbete som bedrivs av länderna runt Nordsjön till skydd för och förbättring av Nordsjöns marina miljö. Ett ministermöte kommer att hållas i Göteborg den 4 och 5 maj 2006. Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete för regeringarna och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet kommer bl.a. främjande av miljövänlig sjöfart, luftföroreningar och marint skräp att diskuteras.

Ospar

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

Den transportpolitiska propositionen

I den nyligen framlagda transportpolitiska propositionen återfinns ett flertal bedömningar som gäller sjöfarten och dess infrastruktur (prop. 2005/06: 160 Moderna transporter).

Regeringen anser beträffande *säker sjöfart* att arbetet med att bl.a. få bort undermåliga fartyg bör prioriteras. I fråga om *miljöstörningar* från sjöfarten bör Sverige även fortsättningsvis verka kraftfullt inom det internationella arbetet för att minska utsläppen av luftföroreningar från sjöfarten men också för ökad användning internationellt av miljödifferenterade farledsavgifter. Vidare krävs ytterligare insatser för att minska utsläppen till vatten, t.ex. av olja från fartyg, och för en harmoniserad tillämpning av

avgiftssystem för mottagning av avfall i hamnar. Vad särskilt gäller Östersjön bör Sverige fortsätta driva på för att särskilda skyddsåtgärder inom ramen för PSSA skall fastställas och utvecklas ytterligare.

När det gäller *trafikens kostnadsansvar* anser regeringen att den nuvarande modellen, där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter, bör fortsätta gälla. Utvecklingen för att få högre kostnadstäckning för lotsningsverksamheten bör fortsätta.

Vidare bör Sverige även i fortsättningen ta aktiv del i det *internationella samarbetet* för utvecklingen av de internationella regelverken på transportområdet. Det är viktigt att det internationella arbete som utförs av myndigheterna i ökad utsträckning samordnas med Regeringskansliet. Formerna för och innehållet i det fortsatta östersjösamarbetet på det transportpolitiska området bör ses över. I EU-arbetet bör Sverige på transportområdet verka för så decentraliserade beslut som möjligt i EU-processen, och en integrering av det europeiska transportsystemet bör stå fast. Den nordliga dimensionen och de särskilda förutsättningar som den innebär bör lyftas fram i arbetet. Samarbetet mellan Regeringskansliet, myndigheterna, näringslivet och övriga intressenter behöver förstärkas för att ge Sverige bättre förutsättningar i förhandlingsarbetet. För att öka effektiviteten i EU-arbetet bör tydligare svenska prioriteringar göras. I detta sammanhang anförs att det finns förutsättningar för att utveckla och förbättra samarbetet mellan riksdagen och regeringen på transportområdet i internationella frågor och därigenom öka ambitionen med och effekten av det svenska EU-arbetet.

Vad särskilt gäller godstransporter betonas vikten av samordning, bl.a. genom strategiska logistiknoder, en hamnstrategi samt utvärdering av principerna för ansvaret för farleder till hamnarna. Den svenska lotsningsverksamheten bör utredas, bl.a. för att se hur denna kan kundanpassas, effektiviseras genom ny teknik och omprövas med avseende på organisationsform.

Beträffande *utveckling mot likvärdiga konkurrensvillkor* sägs att staten bör säkerställa att den svenskflaggade handelsflottan ges likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till andra EU-länders handelsflottor. Den svenska handelsflottan kan genom det sjöfartsstöd som infördes den 1 oktober 2001 konkurrera på likvärdiga villkor gentemot andra EU-länders handelsflottor.

Härutöver redovisas bedömningar om dels stöd till demonstrationsprojekt, dels etablerandet av ett forum för diskussion och analys av förutsättningar för innovativa logistiklösningar, ett logistikforum.

Motionerna

I motion 2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) kritiseras det förhållandet att det finns kvardröjande särregler inom sjöfartslagstiftningen. Detta kommer bl.a. till uttryck när Sjöfartsverket ger ut

författningar, anför motionärerna. Motionärerna anser att sådana regler knappast främjar svensk sjöfart, särskilt inte valet av svensk flagg när det gäller nybyggda fartyg. De omtalar dock att Sjöfartsverket under senare tid förklarat sin avsikt att avskaffa svenska tekniska särregler beträffande internationella konventioners tillämpning på svenska fartyg (yrkande 5 delvis).

Motion 2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) innehåller krav av motsvarande slag (yrkande 6).

Regeringen bör verka för att minimera de svenska särreglerna för sjöfarten, sägs det i motion 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Det är i dag stora variationer mellan länderna när det gäller sjöfartspolitik. För att undvika att svenska rederier flaggar ut till länder med bättre villkor måste Sverige anpassa sina skatter, lagar och regelverk till EU:s konkurrensnormer, anför motionärerna. Den svenska sjöfarten skall ses ur ett internationellt perspektiv, och de särregler som verkar konkurrenshämmande för näringen måste ses över (yrkande 4). Motionärerna framhåller vidare att Sverige är ett föregångsland inom sjöfarten när det gäller säkerhet och miljömedvetenhet, och därför är det mycket viktigt att behålla den svenska kompetensen och att svenska rederier får villkor liknande dem för övriga EU-länders rederier. Det får inte löna sig att konkurrera genom undermålig säkerhet, dåliga arbetsvillkor eller genom att dumpa olja till havs. Därför bör säkerhetskrav genomdrivas inom IMO för att man skall få en global tillämpning, menar motionärerna (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Över 90 % av all export och import räknat i transporterad vikt går på lastfartyg eller färjor i något skede i transportkedjan. Flera faktorer talar dessutom för ökade sjöfartsvolymer, däribland en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet. Ökad närsjöfart medverkar till att lätta på kapacitetstrycket för landtransporterna i Europa, vilket ger säkerhets- och miljövinster för samhället.

Eftersom sjöfarten i hög grad är en internationell näringsgren måste många viktiga säkerhets- och miljöåtgärder arbetas fram inom ramen för internationella organ.

När det först gäller sjösäkerhet är Sjöfartsverket genom sjöfartsinspektionen aktivt inom de många organ där internationella regler om sjösäkerhet utvecklas. Sjöfartsinspektionen har sålunda arbetat aktivt inom IMO med att ta fram instrument som särskilt syftar till att underlätta flaggstaternas enhetliga och effektiva införlivande och tillämpning av internationella regler.

Vad härefter gäller miljöfrågor inom sjöfarten kan utskottet konstatera att Sverige bedrivit ett framgångsrikt miljöarbete inom IMO, EU, Helcom och Nordsjökonferensen. Härigenom har Sverige i många fall lyckats påskynda införandet av internationella regler. Det gäller inte minst det mil-

jöarbete som Sverige driver gemensamt med övriga EU-stater. Nu förestår behandlingen av det tredje sjösäkerhetspaketet, vars syfte är att ytterligare stärka sjösäkerheten genom förbättringar av gällande regler för t.ex. kontroller av fartyg och sjötrafikövervakning. Det handlar också om förslag till nya regler om utredning av fartygsolyckor och ansvar vid passagerartransporter till sjöss. Sverige var också en av initiativtagarna till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Såsom framgår av den transportpolitiska propositionen kommer detta arbete också att drivas vidare av Sverige.

Förslagen i motionerna går ut på att svenska särregler skall undvikas eller minimeras och att arbetet för en säkrare sjöfart i första hand skall bedrivas i internationella sammanhang. Utskottet instämmer med motionärerna om att harmoniserade regler och en enhetlig tolkning och tillämpning är grundläggande, både av konkurrens- och säkerhetsskäl. Särregler skall så långt möjligt undvikas, och regelverket bör vara lättöverskådligt. Vidare bör reglerna inte vara mer ingripande än som är nödvändigt för att garantera en viss definierad säkerhetsnivå. Utskottet kan konstatera att antalet svenska särregler blir allt färre i takt med att kraven höjs såväl på internationell nivå i IMO som på EU-nivå. Vidare har utskottet erfarit att sjöfartsinspektionen har utarbetat en handlingsplan som går ut på att Sverige skall arbeta mer strukturerat och peka ut de strategiska områden som Sverige skall driva i det internationella arbetet.

I detta sammanhang vill utskottet erinra om att Sverige i mars 2006 har ansökt om att delta i ett internationellt granskningssystem inom sjöfartsområdet. Det är IMO som har infört ett frivilligt revisionssystem (Voluntary Model Audit Scheme) som varje medlemsland kan anmäla sig till. En anmälan innebär att en oberoende revisionsgrupp på plats granskar hur medlemslandet lever upp till sina förpliktelser som sjöfartsnation, dvs. sina åtaganden som flaggstat, kuststat respektive hamnstat. Granskningen resulterar i en rapport, som bl.a. innehåller förslag på förbättringsåtgärder. Sverige har varit mycket aktivt i utarbetandet av IMO:s revisionssystem. Sjöfartsverket har getts i uppdrag att ta hand om de kontakter med IMO som krävs i praktiska frågor. Utskottet ser positivt på att Sverige deltar i detta system. IMO:s granskning av Sverige kommer att göras offentlig. Genom att föregå med gott exempel kan Sverige på ett trovärdigt sätt än mer effektivt vara drivande i det internationella arbetet med att göra sjöfarten säkrare och mer miljövänlig.

Mot bakgrund av vad utskottet nu har anfört finns inte anledning till något särskilt uttalande av riksdagen. Motionerna 2004/05:T396 (fp) yrkande 6, 2005/06:T426 (fp) yrkande 5 i denna del och 2005/06:T611 (kd) yrkandena 4 och 9 avstyrks alltså.

Rationaliseringar inom Sjöfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion om fortsatta rationaliseringar inom Sjöfartsverket med hänvisning till bl.a. den översyn av trafikens kostnadsansvar som aviserats i den transportpolitiska propositionen.

Jämför reservation 2 (m, c).

Bakgrund

Sjöfartsverkets uppgifter m.m.

Verksamhetsområdet sjöfart omfattar bl.a. sjöfartsnäring, sjösäkerhets- och miljöarbete och den sjöfartsinfrastruktur som inte faller under hamnarnas ansvar. Ansvarig sektorsmyndighet inom verksamhetsområdet är Sjöfartsverket. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinämnden, Kustbevakningen och Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF). Sjöfartsverket skall på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt i samtliga svenska hamnar av betydelse. Verksamheten skall huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen skall beaktas. Sjöfartsverket är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige.

Chefen för sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket ansvarar för, meddelar föreskrifter om och fattar beslut i enskilda fall i frågor om sjösäkerhet, skydd mot förorening från fartyg, arbetsmiljö, vilotider och sjöfartsskydd i den mån det ankommer på Sjöfartsverket. Vidare ansvarar chefen för sjöfartsinspektionen för tillsynen över efterlevnaden av ovanstående beslut och föreskrifter.

Systemet med miljödifferentierade farleds- och hamnavgifter i Sverige

År 1998 infördes inom inrikessjöfart ett system med ekonomiska styrmedel i form av miljödifferentierade farledsavgifter. Systemet var resultatet av en trepartsöverenskommelse mellan Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Sveriges Redareförening.

Hösten 2001 tillkännagav riksdagen sin uppfattning att en översyn av farledsavgifterna snarast borde genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar marginalkostnadsprincipen (bet. 2001/02:TU1). I juni 2003 presenterade Regeringskansliet en översyn av farledsavgifterna och ett förslag till nya farledsavgifter (Nya farledsavgifter, Ds 2003:41). Rapporten omfattade analyser av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenssituationen mellan skilda trafikslag, dvs. om vissa trafikslag i högre omfattning än

andra kan sägas täcka de samhällsekonomiska marginalkostnaderna genom de skatter och statliga avgifter de betalar. Analysresultatet visade sig känsligt bl.a. för hur olika utsläpp till luft värderas. Utredningens samlade slutsats var att sjöfartsavgifterna sannolikt var måttligt snedvridande vid en analys på trafikslagsnivå. Samtidigt konstaterades att färjor och passagerarfartyg i mindre omfattning täckte sina marginalkostnader genom de statliga sjöfartsavgifterna än övriga fartyg. I linje härmed föreslogs att farledsavgifterna skulle höjas för passagerarfartyg och färjor men sänkas för övriga fartyg. Förslaget innehöll också en ökad miljödifferenziering och en närmare koppling mellan avgifter och trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Det nya systemet infördes den 1 januari 2005.

Motionen

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) sägs att det är angeläget med fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket. Motionärerna anser att sjöfarten har dryga kostnader genom att de måste betala för en rad olika tjänster som saknar motsvarighet för de landburna transportslagen. Det gäller t.ex. isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning och välfärdsråd. Till detta skall läggas statens avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital, som gör Sjöfartsverket till ett av landets mest lönsamma ”transportföretag”. Denna kostnadsfördelning förekommer inte i andra närliggande länder, och avgifterna för anlop av svensk hamn är därför ungefär dubbelt så höga som motsvarande kostnad i konkurrerande hamnar. Motionärerna menar att Sjöfartsverkets taxekonstruktion medför risk att stora delar av sjöfarten slås ut. De förordar att Sjöfartsverkets avgiftssystem anpassas till den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Detta skulle medföra väsentligt mycket lägre kostnader för sjötransportalternativet och därmed innebära en minskad belastning på väg- och järnvägsnäten. Det är mot denna bakgrund av största vikt att de rationaliseringar som påbörjats inom Sjöfartsverket fullföljs (yrkande 15).

Utskottets ställningstagande

Förslaget i motionen går ut på att Sjöfartsverket rationaliseras ytterligare för att på så sätt minska sina kostnader och därmed bidra till att farledsavgifterna kan sänkas, till gagn för svensk sjöfart.

Sjöfartsverket är ett affärsverk, vars verksamhet i huvudsak finansieras med avgifter som tas ut av brukarna, dvs. handelssjöfarten. De viktigaste avgifterna är farledsavgifter och lotsavgifter.

Farledsavgifterna täcker bl.a. kostnaderna för underhåll och nyinvesteringar i sjöfartsinfrastruktur samt sjösäkerhetsarbete. De uppgår till omkring 960 miljoner kronor per år. Farledsavgifterna täcker bl.a. kostnaderna för underhåll och nyinvestering i sjöfartsinfrastruktur samt sjösäkerhetsarbete. Som har redovisats i det föregående har systemet med farledsavgifter varit föremål för en omfattande översyn. Det nya system

som infördes den 1 januari 2005 syftar bl.a. till att vara mer kundvänligt. Förutom att rabattfloran begränsats och de s.k. avgiftstaken för frekvent trafik gjorts mer lätthanterliga har också den fysiska deklarationen ersatts med en elektronisk.

Lotsavgifter debiteras i förhållande till lotsad tid och det lotsade fartygets storlek. Avgifterna, som uppgår till omkring 300 miljoner kronor per år, täcker emellertid inte kostnaderna fullt ut trots vissa justeringar under senare år. Underskottet täcks med intäkter från farledsavgifter. Enligt vad utskottet har inhämtat pågår ett rationaliseringsarbete inom lotsningsverksamheten. Bland annat har lotsarna numera en handdator, som innebär att tidsdebiteringen kan förenklas avsevärt.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att Sjöfartsverkets kostnader varierar mellan åren. Under kalla vintrar belastar isbrytningen budgeten i hög grad. Vidare har försvarsnedläggningarna inneburit att Sjöfartsverket har fått ta över sjöräddningsverksamhetens helikopterverksamhet. Vidare kräver arbetet i de internationella organen, såsom IMO och EU, stora resurser, inte minst om man vill kunna driva frågorna på ett framgångsrikt sätt. De nya regelverken, inte minst det om sjöfartsskydd, är kostnadskrävande i form av tillsyn m.m.

Utskottet konstaterar att regeringen i den transportpolitiska propositionen aviserar en övergripande översyn av trafikens kostnadsansvar. Det anförs att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås.

När det särskilt gäller sjöfarten redovisar regeringen sin bedömning att den nuvarande modellen, där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter, bör gälla även fortsättningsvis. Utvecklingen för att få högre kostnadstäckning för lotsningsverksamheten bör fortsätta; på sikt bör verksamheten bära sina kostnader samtidigt som uttaget av farledsavgifter minskas i motsvarande grad. En utredning av lotsningsverksamheten aviserar, i vilken en översyn av organisation, arbetssätt och regler är viktiga delar. Denna översyn, tillsammans med teknisk utveckling inom området, öppnar enligt regeringens bedömning för mer effektiva arbetsformer och lägre kostnader för verksamheten i framtiden.

Vidare påpekas att Sverige har arbetat för att sprida miljödifferiering av sjöfartsavgifter till andra länder. Regeringen hänvisar till att de svenska miljödifferierade farledsavgifterna framhölls som en potentiell förebild i Vitboken om den gemensamma transportpolitiken (KOM [2001] 370 slutlig). Regeringen, som konstaterar att kommissionen inte tagit något ytterligare initiativ inom området, anser dock att Sverige bör fortsätta arbeta för internationell tillämpning av miljödifferierade sjöfartsavgifter. Vidare erinrar regeringen om att systemet med miljödifferierade farleds- och hamnavgifter infördes som resultatet av en trepartsöverenskommelse mellan Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Sveriges Redareförening. Enligt vad regeringen anför har erfarenheterna av trepartsöverenskommelsen om

införande av miljödifferenterade farledsavgifter varit goda. Regeringen avser därför att sammankalla sjöfartens parter för att utreda förutsättningarna för ytterligare miljöförbättringar inom sjöfartssektorn.

I propositionen tar regeringen även upp frågan om finansiering av isbrytningen och det förslag som framförts av Godstransportdelegationen om en finansiering över statsbudgeten i stället för genom farledsavgifterna. Skälet är att isbrytning främst är att betrakta som ett led i regionalpolitiken. Regeringen anser att denna fråga, i likhet med delegationens övriga förslag beträffande sjöfartsavgifter, bör hanteras i den aviserade översynen av trafikens kostnadsansvar. På kortare sikt bör Sverige fortsatt arbeta för att olika projekt med anknytning till isbrytning erhåller EU-bidrag inom ramen för konceptet "Sjömotorvägar".

Utöver detta anförs i propositionen att staten bör säkerställa att den svensktflaggade handelsflottan ges konkurrensvillkor som är likvärdiga med dem för andra EU-länders flottor.

Utskottet behandlar den transportpolitiska propositionen i sitt betänkande 2005/06:TU5. Med hänvisning till vad som anförts bör riksdagen inte vidta någon åtgärd med anledning motion 2004/05:T464 (m) yrkande 15, som alltså avstyrks.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om att verksamheten inom Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) inte skall överföras till Sjöfartsverket avstyrks av utskottet, som emellertid förutsätter att de organisatoriska förändringarna inte innebär några negativa följder för den verksamhet som hittills bedrivits inom HKF.

Jämför reservation 3 (fp).

Bakgrund

Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) har till uppgift att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Målet är att såväl svenskt som utländskt sjöfolk skall få tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter som på ett rimligt sätt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamheten bedrivs bl.a. med utgångspunkt i kraven i ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

Finansieringen av HKF:s verksamhet består i huvudsak av en andel av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut. För delar av verksamheten tar HKF ut avgifter. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer. För år 2004 var intäkterna sammanlagt 27,5 miljoner kronor. Av dessa utgjorde intäkterna från farledsavgifterna 19,5 miljoner kronor. Den inriktning och de ekonomiska förutsättningar som verksamheten har innebär att staten inom några år kan behöva tillskjuta nya medel för att finansiera verksamheten.

Formerna för HKF:s verksamhet har varit föremål för utredningar ett flertal gånger. I betänkandet Valfärdsverksamhet för sjömän (SOU 2005:11) föreslås att den valfärdsverksamhet som bedrivs av HKF skall inordnas i Sjöfartsverket, eftersom en sådan sammanslagning innebär samordningsvinster. HKF:s inordnande i Sjöfartsverket bör enligt utredaren förberedas av en fristående organisationskommitté. Utredaren har analyserat två typer av kostnadsminskande åtgärder. Den ena avser förändringar som med hög grad av sannolikhet är förenliga med ILO:s regelverk, den andra förändringar där förenligheten med ILO:s regelverk är mindre given. Flertalet remissinstanser har varit kritiska till förslagen, främst de vilkas förenlighet med ILO-konventionen är mindre given.

Motionerna

Likt alla framtidsbranscher behöver också sjöfarten rekryteringsfrämjande åtgärder, anförs i motion 2005/06:T426 av Gunnar Andréén och Erling Bager (båda fp). Sjöfartsnäringsen själv har givetvis huvudansvaret för detta i samverkan med sjöfartsskolorna. HKF spelar också en viktig roll för trivseln och samhörigheten bland svenska sjömän, ofta stationerade långt hemifrån och ständigt på resa. Även om de tekniska förutsättningarna för kontakter med familj och vänner hemma förbättrats radikalt under senare år genom telekommunikationer, Internet, tv-kanaler, radiosändningar, tidningar, hamnaktiviteter och annat, utgör HKF:s existens en styrka av icke obetydlig vikt. HKF fungerar i sin nuvarande organisationsform väl. Mot den bakgrunden förefaller det onödigt och oförståndigt att välja att inordna organisationen under Sjöfartsverket (yrkande 4).

I motion 2004/05:T396 av Gunnar Andréén (fp) om rekryteringsfrämjande åtgärder inom sjöfarten återfinns motsvarande krav (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Frågan om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) behandlades av riksdagen senast hösten 2005. I budgetpropositionen för år 2006 hade dels föreslagits att HKF skulle inordnas i Sjöfartsverket, dels aviserats en organisationskommitté för att förbereda detta. När det gäller det av utredaren diskuterade förslaget om att avskaffa sådan verksamhet som inte omfattas av konvention 163 anförde regeringen att denna verksamhet skall bestå. I

avvaktan på riksdagens beslut i ärendet och resultatet av organisationskommittén föreslog regeringen att den finansiering som gäller för HKF för budgetåret 2005 också skall gälla för år 2006. Detta innebär att verksamheten finansieras av en andel, uppgående till 19 500 000 kr, av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut. Utskottet, som tillstyrkte regeringens förslag, förutsatte att de organisatoriska förändringarna inte skulle innebära några negativa förändringar för den verksamhet som hittills bedrivits. Ett motionsyrkande (m) om att HKF skulle avskaffas avstyrktes därmed. Riksdagen anslöt sig till utskottets förslag (prop. 2005/06:1 utg.omr. 22, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81).

Utskottet konstaterar nu att regeringen har beslutat om direktiv till den aviserade utredningen den 23 februari 2006 (dir. 2006:24). Utredaren skall förbereda avvecklingen av HKF så att myndigheten kan läggas ned den 31 december 2006.

Av direktiven framgår att HKF är indelat i fem verksamhetsgrenar. Den centrala verksamhet som bedrivs i Stockholm skall överföras till Sjöfartsverket i Norrköping. För verksamhetsgrenen hamnservice (fältverksamhet och klubbverksamhet) avses såväl den i Sverige (Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping) som den i utlandet bedrivs på samma orter även i fortsättningen. Verksamhetsgrenen bibliotek skall fortsättningsvis vara lokaliserad i Göteborg liksom verksamhetsgrenen motion. Utredaren skall överföra HKF:s fastigheter till Sjöfartsverket. Vidare skall utredaren avveckla bl.a. lokaler och utrustning som inte övertas av Sjöfartsverket. Härutöver skall utredaren lägga fram förslag om en ökad andel avgiftsfinansiering av verksamheten. Målet för den konventionsbundna delen är en ökad grad av självfinansiering, och för den icke konventionsbundna delen är målet full kostnadstäckning. Vidare skall utredaren på detaljnivå analysera de personal- och kostnadsmässiga effekterna av HKF:s överflyttning till Sjöfartsverket. En delrapport skall avlämnas senast den 31 maj 2006. Denna skall innefatta en budget för den del av avvecklingen som infaller efter den 31 december 2006 och en plan för det fortsatta arbetet. Om en avvecklingsorganisation kommer att behövas efter den 31 december 2006 kommer regeringen, efter det att delrapporten lämnats, att ta ställning till behovet av tilläggsdirektiv.

Utskottet konstaterar att arbetet skall genomföras i samarbete med HKF. Utredaren skall således tillsammans med HKF lämna de anställda kontinuerlig information. Vidare skall utredaren hålla berörda centrala arbetstagarorganisationer informerade om arbetet och ge dem tillfälle att framföra synpunkter.

Med anledning av de nu behandlade motionerna vill utskottet upprepa sin tidigare uttalade ståndpunkt, nämligen att utskottet förutsätter att de organisatoriska förändringarna inte innebär några negativa följder för den verksamhet som hittills bedrivits inom HKF. Med hänvisning till vad som

nu har anförts finner utskottet att syftet med motionerna torde bli i huvudsak tillgodosett; motionerna 2004/05:T396 (fp) yrkande 5 och 2005/06:T426 (fp) yrkande 4 avstyrks därför.

Effektivisering av sjökarteringen

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående utredningsarbete avstyrker utskottet en motion om effektivisering av sjökarteringen.

Motionen

Enligt vad som sägs i motion 2005/06:T454 av Ragnwi Marcelind (kd) bör en utredning av sjökarteringen tillsättas i syfte att effektivisera denna verksamhet. Motionären motiverar förslaget med att kartmyndigheten i de övriga nordiska länderna även sköter kartläggningen till sjöss. Enligt vad som sägs i motionen är erfarenheterna också goda. I Sverige har vi hittills låtit en myndighet ha hand om kartläggningen på land (Lantmäteriverket) och en annan till sjöss (Sjöfartsverket). I Lantmäteriutredningen i mitten av 1990-talet, om den framtida kartverksamheten, belystes möjligheterna till ytterligare effektivitetsvinster genom ökat samarbete med Sjöfartsverket i fråga om kartproduktion. Organisationernas likhet med avseende på datafångst, konstruktion, uppbyggnad och förvaltning av sömlösa databaser samt tillhandahållande av kundanpassad geografisk information (land och sjö) ger naturligtvis synergieffekter för staten vid ett samgående.

Utskottets ställningstagande

Av regleringsbrevet för Sjöfartsverket framgår att regeringen under år 2006 har för avsikt att tillsätta en oberoende utredning som med utgångspunkt i en rapport från Sjöfartsverket och Statens geologiska undersökningar (SGU) skall lämna konkreta förslag på hur samordningen av inhämtandet, förvaltningen, tillgängligheten och spridningen av sjögeografisk information kan förbättras. Sjöfartsverket och SGU skall bistå utredningen i detta arbete.

Vidare har regeringen i mars 2006 beslutat om ett uppdrag till Statskontoret att utvärdera den sjögeografiska verksamheten hos Sjöfartsverket och Sveriges geologiska undersökning. Arbetet skall bedrivas i samarbete med Sjöfartsverket, SGU och Lantmäteriverket, och det skall till del bygga på resultatet av det nyssnämnda uppdraget. Utskottet finner alltså att det som efterfrågats i motionen kommer att kunna bli tillgodosett. Det finns därför inte någon anledning till uttalande av riksdagen. Motion 2005/06:T454 (kd) avstyrks alltså.

Sjöfartsregistret

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motioner om sjöfartsregistret med hänvisning till den omfattande datorisering som pågår inom Sjöfartsverket.

Motionerna

Frågan om sjöfartsregistrets struktur berörs i motion 2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp). Motionärerna hävdar att det svenska sjöfartsregistret drivs enligt ålderdomliga regler som inte är anpassade till sjöfartens internationella struktur. Som exempel nämns öppethållande, inskrivningstidpunkt och dokumenthantering. Vidare måste målet om 24-timmarsmyndigheten omfatta även sjöfartsregistret, anser de. En expertutredning, med företrädare för såväl rederinäringen som sjöfartens fackliga organisationer, bör snarast tillkallas och få i uppdrag att se över dessa frågor. Det är angeläget att Sverige som sjöfartsnation ligger väl framme – även på det lagtekniska området – i sin strävan att tillgodose behoven hos svensk sjöfart (yrkande 3).

I motion 2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) återfinns samma yrkande om sjöfartsregistrets struktur (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat pågår en omfattande datorisering inom Sjöfartsverket; många nya funktioner har inordnats i systemet med e-tjänster. Det gäller t.ex. fartygsdeklarationer och lotsning. Lotsarna har t.ex. numera även en handdator för tidsrapportering, vilket medfört att det inte längre uppkommer samma diskussioner som tidigare om debiteringen. Även själva sjöfartsregistret kommer att omfattas av e-tjänster. Någon närmare utredning behöver inte göras, utan det är fråga om genomförande av planerade tekniska åtgärder. I detta ligger även att målet om 24-timmarsmyndigheten kommer att uppnås. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2004/05:T396 (fp) yrkande 3 och 2005/06:T426 (fp) yrkande 3.

Sjöräddningssällskapet

Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av pågående förhandlingar mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket om möjligheterna för Svenska sjöräddningssällskapet att för sin verksamhet få disponera stridsbåtar av viss typ avstyrks en motion i ämnet.

Jämför reservation 4 (m, kd).

Bakgrund

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har ansvaret för att planera, leda och organisera den svenska sjöräddningstjänsten. Området är svenskt territorialvatten, visst internationellt vatten och de tre största svenska insjöarna. Förutom Sjöfartsverkets personal och material deltar andra statliga och kommunala organ samt Sjöräddningssällskapet i organisationen. Varje år utförs ca 1 000 sjöräddningsuppdrag, varav ca 80 % gäller fritidsbåtar.

För ledning av räddningsinsatser inom den svenska sjöräddningsregionen finns en sjöräddningscentral (MRCC, Maritime Rescue Co-ordination Centre), belägen i i Göteborg. Den är en del av sjö- och flygräddningscentralen som Sjöfartsverket och Luftfartsverket gemensamt driver och som är samlokaliserad med Kustbevakningens regionledning och Försvarsmaktens sjöbevakningscentral. Larm till sjöräddningen kommer i huvudsak in via SOS Alarm och larmnumret 112, eller direkt på sjöfartens internationella radiosystem som t.ex. VHF-kanal 16, vilken passas dygnet runt av sjöräddningscentralen.

Målet för sjöräddningen är att en nödställd i 90 % av alla fall skall kunna undsättas med en flyg- eller ytenhet inom 90 minuter efter det att ett larm inkommit till sjöräddningscentralen.

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

Kustbevakningen

Även Kustbevakningen verkar inom området; dess verksamhetsmål är att antalet allvarliga olyckor och sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska. Kustbevakningen svarar för sjötrafikövervakning riktad mot såväl yrkessjöfarten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och i viss utsträckning på internationellt vatten. Myndigheten bedriver också sjösäkerhetstillsyn i enlighet med en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsver-

ket och Kustbevakningen. Vidare har myndigheten en ständig beredskap för miljöräddningstjänst, vilket även utgör en beredskap som utnyttjas för sjöräddning. Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg är reglerad i en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Sjöräddningssällskapet

Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne bildades år 1907 i syfte att öka intresset för räddning av skeppsbrutna men också för att införskaffa medel till nödvändig räddningsutrustning. Sjöräddningssällskapet (SSRS) är en ideell förening med numera drygt 30 000 medlemmar. Verksamheten, som drivs utan bidrag från staten, omfattar 60 sjöräddningsstationer med sammanlagt drygt 120 räddningskryssare och räddningsbåtar stationerade utefter Sveriges kust samt Vätern, Vättern, Mälaren och Hjälmararen. Mer än 1 200 frivilliga besättningsmän bemannar räddningsenheterna året runt under dygnets alla timmar. Årligen utförs 1 700–1 800 uppdrag, varav hälften är sjöräddning och sjuktransporter.

Motionen

I motion 2005/06:T430 av Annelie Enochson (kd) betonas att Sjöräddningssällskapet (SSRS) har bidragit till att överlevnaden till sjöss ökar, samtidigt utan att det kostar samhället en enda krona, anför motionären. Om man hamnar i nöd i närheten av svenska kusten och får i väg ett nödanrop tar det i medeltal 44 minuter innan man blir räddad; på internationellt vatten tar det 86 minuter. Det är betydligt snabbare än den tidsgräns som regeringen satt upp, nämligen på tre respektive sex timmar, anføres det. Det är viktigt att Sjöräddningssällskapets roll får bestå och att kärnverksamheten, att rädda liv och att assistera vid räddningsaktioner till sjöss, får vara prioriterad utan att andra uppgifter läggs på denna funktion.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att frågan om Svenska sjöräddningssällskapet har tagits upp i riksdagen tidigare. Våren 2003 besvarade försvarsminister Leni Björklund en fråga (2002/03:1100) om SSRS:s lån av ett antal båtar från Försvarsmakten och varför föreningen inte längre skulle medges undantag från bestämmelserna i dels avgiftsförordningen, dels förordningen om Försvarsmaktens stöd till civil verksamhet avseende full kostnadstäckning. Hon refererade vidare till ett regeringsbeslut genom vilket regeringen förklarar att om det föreligger en risk att målen inte kan uppnås utan det stöd som Sjöräddningssällskapet kan ge skall Sjöfartsverket vidta åtgärder för att avhjälpa problemet. Vidare betonade hon att regeringens ställningstagande att inte medge ett förlängt undantag från bestämmelserna inte innebär ett ställningstagande avseende behovet av Sjöräddningssällskapets verksamhet.

Med anledning av den nu framlagda motionen vill utskottet inledningsvis omtala att man inom Näringsdepartementet inte har nåtts av några indikationer om att Sjöräddningssällskapet och dess kärnverksamhet skulle vara ifrågasatta. I den transportpolitiska propositionen framhåller regeringen de viktiga insatser som Svenska sjöräddningssällskapet gör för att rädda människor i nöd.

Som utskottet har förstått motionen rör också den frågan om Sjöräddningssällskapets möjligheter att disponera Försvarsmaktens båtar, och man har uttryckt önskemål genom Sjöfartsverket att behålla tre stycken av stridsbåt 90H, en typ av stridsbåt som bl.a. klarar högre sjö bättre än tidigare versioner. Enligt vad utskottet har inhämtat behöver emellertid Försvarsmakten för egen del dessa tre, som varit utlånade till Sjöfartsverket. Skälet är att de skall förses med splitterskydd och ingå i amfibiebataljonen. Försvarsmakten har i stället erbjudit Sjöfartsverket 25 stycken stridsbåt 90E, 25 sjösläp och två prototyper av stridsbåt 90H. Förhandlingar mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten pågår. Utskottet vill påminna om att det är Sjöfartsverket som ansvarar för att det finns tillräckligt med enheter för att kunna uppnå de sjöräddningsmål som regering och riksdag ställer upp. Sjöfartsverket skall således bedöma om det finns ett behov av de insatser som Sjöräddningssällskapet kan bidra med.

I sammanhanget kan också nämnas att Sjöfartsverket har getts i uppdrag att utreda vilka konsekvenser som minskningarna i Försvarsmaktens grundorganisation kan medföra för den del av sjöräddningsverksamheten som utförs med helikoptrar. Verket skulle också lämna förslag till åtgärder i syfte att säkerställa att nuvarande nivå i fråga om kapacitet och yttäckning kan bibehållas. Därutöver skulle verket se över möjligheterna att samordna samhällets totala behov av helikoptertjänster. Det konstaterades att målet för sjöräddningen inte ändrats till följd av minskningarna i Försvarsmaktens grundorganisation. Rapporten har avlämnats till Regeringskansliet. Sjöfartsverket har härefter vidtagit åtgärder avseende kapacitet och yttäckning samt för samordningen av helikoptertjänster.

I den transportpolitiska propositionen anför regeringen att det finns stora fördelar med att utveckla samutnyttjande, samfinansiering och samlokalisering av olika intressenters helikopterresurser. Regeringen säger sig följa arbetet i denna fråga med stort intresse. Det gäller särskilt övergången till ett civilt system för räddningshelikoptrar. I och med det nya systemet förbättras, enligt regeringen, sjöräddningskapaciteten avsevärt.

Mot bakgrund av det nu redovisade finner utskottet inte någon anledning för riksdagen att göra ett uttalande med anledning av motion 2005/06:T430 (kd), som alltså avstyrks.

Hamntjänster

Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av att kommissionen har dragit tillbaka sitt förslag till direktiv om hamntjänster – vilket Sverige också ställt sig bakom – avstyrker utskottet motioner som går ut på att Sverige skall driva frågan inom EU.

Jämför reservation 5 (m).

Motionerna

I motion 2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anfördes att Sverige i EU aktivt bör verka för en avreglering av europeiska hamnar och en snabb avveckling av de lokala monopolen. Att skråväsendet tillåts fortleva i form av stuverimonopolet i många europeiska hamnar är både principiellt fel utifrån ett inre marknadsperspektiv och leder till dyra stuveriorganisationer och irrationella hanteringsmetoder. Även hamnverksamhet omfattas av principerna om den fria rörligheten för varor och tjänster, anför motionärerna. Detta innebär, fortsätter de, att medlemsstaterna är skyldiga att avreglera eventuella monopol (yrkande 6).

Även i motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) tas stuveriverksamheten upp. I många hamnar fortlever skråväsendet i form av stuverimonopolet, vilket leder till dyra stuveriorganisationer och orationella hanteringsmetoder. Motionärerna anser att det är viktigt att inleda en avreglering av hamnverksamheten för att öka konkurrensen (yrkande 17).

Utskottets ställningstagande

Förslag till ett direktiv om hamntjänster, det så kallade hamndirektivet, antogs hösten 2004 av kommissionen (förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv KOM[2004] 654 om tillträde till marknaden för hamntjänster). Syftet var att inom hamnsektorn garantera en mer systematisk tillämpning av fördragets bestämmelser om fri etableringsrätt, fri rörlighet för personer, varor och tjänster samt om konkurrens. För att säkerställa att hamnarna används på ett effektivt och ändamålmässigt sätt samt för att få en rättvis konkurrenssituation var det enligt kommissionen nödvändigt att införa specifika och tydliga bestämmelser om tillträde till marknaden för hamntjänster. De tjänster som berörs var lotsning, bogsering, förtöjning, olika sorters lasthantering samt passagerartjänster. En leverantör av hamntjänster skulle ha tillstånd från en utsedd myndighet för att kunna driva verksamhet. Om antalet leverantörer av hamntjänster skulle begränsas måste tjänsten upphandlas. Enbart hamnar med en årlig godsvolym som överstiger 1,5 miljoner ton de senaste tre åren eller 200 000 passagerare

skulle beröras av förslaget. Direktivförslaget byggde till stora delar på ett tidigare förslag till direktiv i frågan vilket i förlikningsförfarandet avslogs av Europaparlamentet hösten 2003.

Av Regeringskansliets Faktapromemoria (2004/05:FPM40) om hamndirektivet framgår att regeringen var kritisk mot förslaget för att det bland annat har lagts fram för tätt inpå det tidigare förslaget utan att någon konsekvensanalys har presenterats av kommissionen. Detta ansågs medföra risk för spänningar mellan de olika parter som verkar inom en hamn men också onödig byråkrati för hamnens olika aktörer. Vidare hade regeringen invändningar mot hur egenhanteringen definieras i förslaget. Regeringen ansåg att egenhantering – förutom de i hamnen anställda stuveriarbetarna – endast skulle omfatta fartygets egen besättning och att arbetet skulle utföras med fartygets egen utrustning. Denna definition av begreppet egenhantering skulle göra det möjligt för en hamn att även i fortsättningen både bedriva en kostnadseffektiv hamnförvaltning och ha goda förutsättningar för en långsiktig ekonomisk planering. Regeringen såg däremot positivt på att förslaget också behandlar frågan om konkurrens mellan hamnar och att insyn skall möjliggöras i en hamns olika finansiella förbindelser.

Vid regeringens samråd med EU-nämnden den 3 december 2004 konstaterades att det fanns ett stöd för regeringens upplägg inför de fortsatta förhandlingarna.

Härefter har behandlingen i EU:s institutioner gått vidare. Vid sin första läsning den 18 januari tillbakavisade emellertid Europaparlamentet förslaget med 532 nej-röster mot 120 ja-röster och 25 nedlagda röster. Kritiken i parlamentet gick bl.a. ut på att flera kontroversiella frågor från det första förslaget fanns kvar, däribland den om egenhantering.

Kommissionen drog tillbaka sitt förslag den 17 mars 2006. Detta anmäldes av statsrådet Ulrica Messing vid EU-nämndens möte den 24 mars 2006.

Utskottet välkomnar för sin del kommissionens åtgärd att dra tillbaka sitt förnyade förslag till hamndirektiv. Av det nu sagda följer att utskottet inte kan ställa sig bakom kraven i motionerna 2005/06:U290 (m) yrkande 6 och 2005/06:T497 (m) yrkande 17. De avstyrks följaktligen.

STCW-konventionens tillämpning i Sverige

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner om STCW-konventionens tillämpning i Sverige; utskottet betonar att konventionen endast avser minimiregler.

Bakgrund

Konventionen från år 1995 om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping för Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95) antogs detta år av den Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med STCW 95 är att främja säkerhet och miljöskydd till sjöss.

Sverige och de flesta andra sjöfartsnationer har godkänt STCW 95 och skall därmed följa den. Även EU har antagit konventionen och har gjort den tvingande för medlemsstaterna. De svenska utbildningarna till sjöingenjör och sjökaptan styrs delvis av STCW 95. Sjöfartsverket har i uppgift att granska att de svenska utbildningarna och sjöfarten följer kraven i STCW 95.

Förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal bygger i stor utsträckning på STCW 95-konventionen. Enligt förordningen kan motsvarighet till svensk befälsbehörighet ges till andra nationers sjöbefäl. En sådan behörighet ger sålunda rätt för utländska sjöbefäl att segla på svenska fartyg under svenska regler. Sjöfartsverket har hittills godkänt den civila sjöbefälsutbildningen i Norge, Polen och Filippinerna.

Vissa befälsbehörighetsregler saknar motsvarighet i STCW 95, nämligen indelningen av behörigheterna i fyra olika s.k. fartområden. Dessa är inre fart, närfart, Europafart och oceanfart.

Motionerna

När det gäller utbildning, behörigheter, praktikkrav m.m. är det svenska regelverket omfattande, komplext och innehåller nationella särregler anfördes det i motion 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd). De otidsenliga bemanningsreglerna orsakar problem och kostnader för svensk rederinäring när det gäller att operera långt borta från Sverige, särskilt genom indelningen i fartområden. Fartområdet Europafart i behörighetsförordningen borde kompletteras med tillägget ”internationell kustfart”. Då kan svenska fartyg konkurrera på lika villkor längs alla kuster oavsett var de finns på jorden. Reglerna försvårar också för svenska ungdomar att få ut sina behörigheter. Enligt motionärerna bör därför STCW 95 tillämpas i sin helhet i Sverige. Samtidigt bör detta inte utesluta en utbildning i Sverige som ligger över kraven enligt konventionen, eftersom detta kan vara en viktig konkurrensfördel, heter det. Det är vidare önskvärt med ett system enligt vilket utbildningskraven i enlighet med konventionen respektive krav som ligger ovanför hålls isär (yrkande 5).

I motionen begärs också att STCW 95 skall införas direkt på engelska i svensk lagtext (yrkande 6).

Likaså i motion 2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) kritiserar behörighetsförordningen för att inte ha anpassats till den internationella konventionen, STCW 95. De hävdar att den indelning i olika fartområden som görs i den svenska förordningen orsakar stora problem

för svensk sjöfart, eftersom sådana krav inte finns i konventionen. Som exempel på svårigheter nämns, att när ett fartyg går från ett fartområde till ett annat med högre krav måste befälet ombord bytas. Enligt motionärernas uppfattning är det knappast svårare att navigera ett fartyg ju längre bort från Sverige ett fartyg kommer. Rederiernas lösning på problemet blir att de avstår från annars lönsamma fraktoppdrag, detta till men för såväl företaget som Sverige. Motionärerna lägger fram ett konkret förslag som innebär att förordningens regler om fartområdet Europafart kompletteras med tillägget ”internationell kustfart”. På så sätt kan svenska fartyg konkurrera på lika villkor längs alla jordens kuster, sägs det i motionerna.

Utskottets ställningstagande

Förslagen i motionerna går således ut på att den svenska lagstiftningen bör anpassas till den internationella konventionen, STCW 95 och/eller att konventionen i sin engelska språkversion skall gälla direkt som svensk lag.

Såvitt gäller det sistnämnda förslaget vill utskottet anföra att huvudprincipen är att en svensk författning skall utges på svenska. Samtidigt är kravet på att STCW 95 skall införas i svensk lag inte realiserbart, eftersom konventionen bara fastställer minimikraven för att utfärda behörigheter. Den utgör således endast en grund, på vilket en påbyggnad måste göras för att det skall bli ett fungerande regelverk.

I fråga om förslaget när det gäller fartområden föreskrivs inte i STCW 95 vilka fartområden som sjötiden skall fullgöras eller hur stora fartygen skall vara när en behörighet skall utfärdas. De krav som nämns i konventionen är att tjänstgöringen skall utövas såsom befäl och det antal månader som den totala sjötiden skall omfatta. Ansvaret för att det finns ett fungerande nationellt regelverk som tar sikte på sjösäkerheten ligger på det aktuella landets administration.

Mot bakgrund av vad som här har redovisats finner utskottet inte motiverat att riksdagen gör något uttalande med anledning av motion 2005/06:T611 yrkandena 5 och 6 samt motion 2005/06:T426 yrkandena 4 och 5 båda i denna del. De avstyrks därmed.

Vissa behörighetsfrågor inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion om behörighet inom sjöfarten med hänvisning till tidigare ställningstagande i frågan. Utskottet förutsatte då att olika faktorer, såsom rådande familjeförhållanden och särskilt förvärvad kompetens, kan beaktas vid ställningstaganden om behörighetsfrågor utan att högt ställda säkerhetskrav åsidosätts.

Bakgrund

Som har framgått i det föregående har (STCW 95) införlivats med EG-rätten genom direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk, senast ändrat genom direktivet 2003/103/EG. Medlemsstaterna måste således utfärda behörighetscertifikat till sjöfolk i överensstämmelse med dessa normer.

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

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

Motionen

I motion 2005/06:T605 av Rolf Lindén (s) hävdas att det råder brist på överstyrmän och befälhavare, dvs. seniorbefäl, inom sjöfarten. I dag seglar flera fartygsbefäl som överstyrmän med sin klass 2-behörighet i närfartsområdet. De har inte några möjligheter att höja sin behörighet utan att sluta eller ta tjänstledigt för att segla som andrestyrman i oceanfart. Då det i dag råder brist på seniorbefäl men däremot inte på juniorbefäl (andrestyrmän) hamnar man i en situation där seniorbefäl med anställning skall ut

och söka juniorbefattningar som är ett fåtal. Om man ändrar i kraven för att bli sjökaptan, 2 kap. 3 §, till att de 18 månader som skall göras i Europafart och oceanfart kan göras i närfart eller vidsträcktare fart skulle man utan att sänka kvaliteten på framtida befälhavare kunna få bort underskottet på seniorbefäl och låta överstyrmän och andrestyrmän kliva upp och ta framtida befälhavartjänster i rederierna de verkar i.

Utskottets ställningstagande

Våren 2005 behandlade riksdagen ett likalydande motionsyrkande. Enligt vad utskottet hade inhämtat var frågor om seniorbefäl föremål för regeringens avgörande år 2002. Sjöfartens Nationella Samrådsorgan hade i en skrivelse till Näringsdepartementet föreslagit en ändring av behörighetsförordningen på motsvarande sätt som nu begärs i den aktuella motionen.

Sjöfartsinspektionen, som yttrade sig i regeringsärendet, tillstyrkte inte den föreslagna ändringen i behörighetsförordningen. Inspektionen menade att det endast är en liten del av praktiken som skall fullgöras på fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller vidsträcktare fart för behörighet som fartygsbefäl klass V. Att ta bort den delen av kravet skulle leda till att sjömannen är sämre förberedd för de befattningar han har rätt att tjänstgöra i, var slutsatsen. Utskottet sade sig ha förståelse för de problem som kom till uttryck i motionerna. Såvitt gällde kravet på Europasjöfart kunde konstateras att det i dag råder andra familjeförhållanden. Kravet innebär att den berörde måste vara frånvarande från hemmet under en relativt lång tid; alternativen är att säga upp sig eller begära tjänstledighet.

Utskottet förutsatte att det vid ställningstaganden om behörighetsfrågor olika faktorer, såsom rådande familjeförhållanden och särskilt förvärvad kompetens, kan beaktas utan att högt ställda säkerhetskrav åsidosätts. Därmed ansåg utskottet att syftet med motionsförslagen blev tillgodosett och de avstyrktes.

Sedan motionen behandlades förra året har inget framkommit som föranleder utskottet ett ändrat ställningstagande. Mot denna bakgrund avstyrks motion 2005/06:T605 (s).

Tillvaratagande av militära sjöbefäls kompetens

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsyrkande om att militära sjöbefäls kompetens bör tillvaratas inom handelssjöfarten avstyrks; utskottet finner att kravet på kompletterande utbildning inte är orimligt.

Jämför särskilt yttrande 1 (fp).

Motionen

I motion 2005/06:T347 (fp) krävs en utredning om hur militära sjöbefäls kompetens bättre skall kunna tas till vara vid tjänstgöring i den svenska handelsflottan. Motionärerna hänvisar till att de nordiska grannländerna har infört en gemensam grund för sin sjöofficersutbildning baserad på STCW 95.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat har Försvarsmakten den 8 december 2003 inkommit till regeringen med en skrivelse om att tjänstgöring på marinen fartyg skulle likställas med tjänstgöring ombord på civila handelsfartyg och att den därmed skulle vara behörighetsgrundande för att få svensk behörighet som fartygsbefäl klass V. Regeringen vidtog dock ingen åtgärd med anledning av framställningen, vilket meddelades genom beslut den 17 juni 2004.

Huvudregeln enligt behörighetsförordningen är att sjöofficerare skall ha 4 månaders praktiktjänstgöring på ett civilt handelsfartyg för att få ut behörighet för fartygsbefäl klass V. Den komplettering som behövs ombord på handelsfartyg avser främst lasthantering. För sjöofficerare som har tjänstgjort på örlogsfartyg, som enligt Sjöfartsverket är likställda med handelsfartyg t.ex. skolfartygen, krävs emellertid ingen kompletterande tjänstgöring.

Mot bakgrund av intresset av att en hög säkerhet upprätthålls inom svensk sjöfart, finner utskottet att kravet på en kompletterande utbildning inte är orimlig. Utskottet avstyrker därmed motion 2005/06:T347 (fp).

Nödhamnar

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till att Sverige uppges ha ett fullt fungerande system för att anvisa fartyg i nöd en skyddad plats och till att beredning pågår inom EU om ändring i trafikövervakningsdirektivet avstyrks motionsyrkanden om nödhamnar.

Jämför reservation 6 (fp, kd).

Motionerna

I motion 2005/06:MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) krävs att nödhamnar skall utses. Det är angeläget att beredskapen höjs, heter det. Sverige har fortfarande inte ett juridiskt hållbart system av nödhamnar som EU krävt för att förhindra en upprepning av den uppmärksammade oljekatastrofen utanför Spaniens kust hösten 2002, då en läckande oljetanker drogs

mellan olika hamnar som inte ville ta emot den tills olyckan var ett faktum. Motionärerna pekar på att Norge och Danmark har detta nödhamnssystem (yrkande 12).

Också i motion 2005/06:MJ2 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) tas frågan om nödhamnar upp. Motionärerna hänvisar till regeringens skrivelse om en Havsstrategi, i vilken det sägs att risken för oljeutsläpp vid fartygsolyckor är det mest påtagliga hotet mot de svenska haven, och de anser därför att nödhamnarna borde prioriteras tydligare. Regeringen kritiserar för att ännu inte på ett tillfredsställande sätt ha klarat av att inrätta det system av nödhamnar som Sverige har varit med om att besluta i EU (yrkande 9).

Ett nästintill identiskt yrkande återfinns i motion 2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

I direktiv 2002/59/EG, som beslutades som en del av det andra sjösäkerhetspaketet, Erika II, återfinns regler om inrättande av ett system med nödhamnar i medlemsstaterna. Det handlar således om att peka ut platser dit havererade fartyg kan bärgas för att förhindra att exempelvis en last av olja rinner ut i havet och sprider sig längs en större kuststräcka.

Frågan om Sveriges genomförande av regelverket om mottagandet av fartyg i nöd m.m. har varit aktuell i riksdagen bl.a. genom en interpellationsdebatt hösten 2005 (interpellation 2005/06:231). Statsrådet Ulrica Messing betonade bl.a. att Sverige redan har genomfört det så kallade sjötrafikövervakningsdirektivet. Enligt direktivet är medlemsländerna skyldiga att upprätta planer på hur ett fartyg i nöd skall kunna tas emot. Frågan om hur dessa planer skall se ut i praktiken har varit föremål för en hel del diskussioner mellan å ena sidan en rad medlemsstater och å andra sidan EG-kommissionen, omtalade hon. Kommissionen anser att medlemsstaterna bör peka ut ett antal namngivna platser längs sina kuster. Sverige och flera andra länder är emellertid av uppfattningen att man inte bör namnge skyddade platser. Valet av en skyddad plats bör i stället göras i varje enskilt fall efter det att man har tagit hänsyn till rådande omständigheter som fartygets storlek och last samt rådande väderförhållanden. Sammanfattningsvis anförde statsrådets att Sverige har ett fullt fungerande system för att anvisa ett fartyg i nöd till en skyddad plats. Detta hade visats senast i samband med Stena Nautica-olyckan. Sverige måste givetvis driva arbetet vidare och utveckla såväl det nationella systemet som IMO:s och EU:s regelverk för skyddade platser, framhöll hon.

Vidare kan nämnas att Kustbevakningen och Sjöfartsverket i februari 2005 inkommit med en gemensam redovisning av regeringens uppdrag att utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande

av fartyg i nöd kunde förbättras. Myndigheternas konsekvensanalys av de föreslagna ändringarna behövde enligt Näringsdepartementet dock kompletteras, vilket härefter har gjorts av de båda myndigheterna.

Utskottet konstaterar nu att kommissionen – som en del i det tredje sjösäkerhetspaketet – har lagt fram förslag till en ändring i det så kallade trafikövervakningsdirektivet (2002/59/EG). Syftet är att anpassa direktivet till den tekniska utvecklingen inom sjösäkerhetsområdet. I förslaget ingår bl.a. att medlemsstaternas genomförande av skyddade platser för fartyg i nöd skall harmoniseras i större utsträckning. Kommissionen föreslår bland annat att medlemsstaterna skall ta fram förteckningar över möjliga skyddade platser. Dessa förteckningar skall skickas till kommissionen och granntlemsstater. Av Regeringskansliets faktapromemoria (2005/06:FPM53) Övervakning av sjötrafik, som sålunda avser kommissionsförslaget, framgår att förslaget till svensk ståndpunkt innebär att Sverige generellt stöder förslaget. Såvitt emellertid gäller de artiklar som handlar om mottagande av fartyg i nöd sägs att Sverige – i likhet med flertalet andra medlemsstater – hyser tvivel om mervärdet av ändringarna. Sverige har redan ett väl fungerande system i detta avseende som lever upp till såväl IMO:s som EG:s regler, framhålls det i promemorian. I denna redovisas även synpunkter från remissinstanserna. Det anmäls vidare att ett genomförande av kommissionens förslag i fråga om skyddade platser sannolikt skulle medföra betydande kostnader för myndigheterna.

Med hänvisning till att Sverige uppges ha ett fullt fungerande system för att anvisa ett fartyg i nöd en skyddad plats och till att beredning pågår inom EU om ändring i trafikövervakningsdirektivet avstyrker utskottet motionerna 2005/06: MJ2 (kd) yrkande 9, 2005/06: MJ394 (fp) yrkande 12 och 2005/06: MJ446 (kd) yrkande 11.

Bunkerolja

Utskottets förslag i korthet

I flera motionsyrkanden föreslås åtgärder för att minska utsläppen från sjöfarten av svaveldioxid, däribland att man skall säkra god tillgång på bunkerolja av hög kvalitet. Utskottet avstyrker yrkandena med hänvisning till att regeringen i den transportpolitiska propositionen förklarar sin avsikt att även i fortsättningen verka för att luftföroreningarna från sjöfarten skall minskas.

Jämför reservation 7 (kd).

Motionerna

I motion 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anförs att det bör ställas högre krav på oljeleverantörernas och raffinaderiernas ansvar för bunkeroljans kvalitet. Regeringen måste ställa krav på oljebolagens ansvar för bunkeroljan som släpps ut på marknaden. Det påstås ofta att sjöfarten ”tar hand om” de restprodukter som raffinaderierna inte annars blir av med. Denna olja förbränns på haven och bidrar till svåra miljöföroreningar. Regeringen måste arbeta inom EU och internationella sjöfartsorgan för att skapa hårda och likformade krav på minskade miljöstörande utsläpp (yrkande 8).

Luftföroreningar från sjöfarten är ämnet även i motion 2005/06:MI292 av Lars Tysklind och Cecilia Wigström (båda fp). Det är orimligt att bunkeroljan säljs i princip oreglerad utan några miljökrav, anför de. Sedan 1998 finns EU-regler för bränslen använda av bilar. Motionärerna kräver ett EU-direktiv med högt ställda miljökrav även för marina bränslen. Enligt motionärerna är svenska redare positiva till detta eftersom de själva är trötta på att inte veta vad de tankar i Rotterdam. Därefter bör EU driva på för en internationell överenskommelse med miljökrav på bunkeroljan (yrkande 7).

Miljöfrågorna blir allt viktigare i internationell sjöfart framhålls det i motion 2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp). Branschens ansvar för att fartygen drivs så miljövänligt som möjligt är stort. När det är oviss vem som skall ha ansvaret för att fartygens bunkerolja håller en acceptabel svavelnivå behövs emellertid ett gemensamt agerande. Motionärerna hänvisar till att svensk sjöfart vill medverka till en förbättring, men i en hård internationell konkurrens är det omöjligt att bortse från att andra länder söker lämpa över kostnaden för lägre svavelnivåer på andra. Frågan är således om det är sjöfarten eller raffinaderierna som skall betala kostnaden för den rening av bunkerolja som behövs, anför de och efterlyser ett ökat engagemang från regeringen att internationellt verka för en lösning (yrkande 7).

Ett stort problem är att det oftast är svårt att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar, anförs det i motion 2005/06:T581 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Agneta Lundberg (båda s). Bristen på sådan bunkerolja förhindrar att katalysatorer installeras på fler fartyg. Det är därför nödvändigt att den svenska regeringen agerar kraftfullt för att förmå övriga EU-länder att se till så att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

Det måste nu bli möjligt att infoga farleder till sjöss i miljözonsarbetet anförs det i motion 2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c). Tyvärr har sjöfartens miljöpåverkan inte tillräckligt uppmärksamats, och det har medfört att sjöfartens miljöarbete förlorat tempo. Bilden av sjöfarten som ett miljövänligt alternativ har kommit alltmer i bakvattnet. Under senare år har öppnats möjligheter till miljöstyrande insatser i farleder och hamnar. Det är bra – om än inte tillräckligt, anser motionären. Många farleder rör

nämligen känsliga stadsmiljöer; det gäller sjöfarten i Stockholm och Södertälje men också andra farleder i inlandet. En paradox är att en kommun å ena sidan kan verka för att minska utsläpp från fordon i stadsmiljön men å andra sidan inte åtgärda effekterna av att fartyg passerar rakt igenom en miljözon och starkt påverkar utsläppsnivån (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om bunkerolja av låg kvalitet – med åtföljande utsläpp av svavelföreningar till luft – har blivit än mer aktuell under senare år till följd av den ökade trafiken med kryssningsfartyg och färjor.

Som har redovisats i det föregående tillämpas i Sverige sedan år 1998 ett system med farleds- och hamnavgifter som är differentierade med avseende på svavelhalt i fartygsbränsle och minskning av kväveoxidutsläpp. Åtgärderna beräknas hittills ha resulterat i en reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 40 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdena. Sjöfartsverkets arbete med att utforma, kvalitets-säkra och fastställa rutiner för planering, genomförande och uppföljning av miljöarbetet har intensifierats. Ett fullständigt miljöledningssystem, som har integrerats i nuvarande övergripande ledningssystem, förväntas kunna fastställas under år 2006. Vidare har Sjöfartsverket getts i uppdrag av regeringen att tillsammans med berörda myndigheter vidareutveckla åtgärdsstrategin för effektivare energianvändning och transporter. Rapporteringen av arbetet skall göras till det miljömålsråd som finns inom Naturvårdsverket enligt de riktlinjer som miljömålsrådet utfärdar.

När utskottet förra gången behandlade (bet. 2004/05:TU) motsvarande motionsförslag framhölls vikten av att efterfrågan på en sådan produkt stimuleras för att öka tillgängligheten av bunkerolja av god miljö kvalitet. Vidare nämnde utskottet att olika metoder för ekonomisk stimulans av miljöförbättrande åtgärder diskuteras i flera länder och inom EU. Utskottet underströk starkt det angelägna i att Sverige – inom ramen för EU-arbetet – verkar för att sådan bunkerolja blir tillgänglig i alla EU-ländernas hamnar. Utskottet sade sig utgå från att Sverige även i fortsättningen är pådrivande för att de då aktuella intentionerna förverkligades om att tillgången till lågsvavlig bunkerolja skulle inordnas i det så kallade svaveldirektivet.

I den transportpolitiska propositionen har regeringen redovisat sin bedömning att Sverige även fortsättningsvis bör verka kraftfullt inom det internationella arbetet för att minska utsläppen av luftföroreningar från sjöfarten. Regeringen redovisar sina insatser internationellt och nationellt. Inom IMO kommer regeringen att verka för en skärpning av Marpols regler om luftföroreningar. Arbetet i EU har resulterat i skärpta gränsvärden för svavel i marina bränslen för fartyg i hamn och för färjor genom att direktiv 2005/33/EG antogs den 1 juli 2005. I direktivet finns även en plan för hur EU

skall gå vidare med ytterligare kravskärpningar. Av direktivet framgår vidare att medlemsstaterna skall verka för internationella lösningar inom ramen för IMO, i syfte att få till stånd en global minskning av den maximalt tillåtna svavelhalten i marina bränslen.

Utskottet konstaterar således att frågan om bunkeroljans svavelhalt drivs aktivt av Sverige och att man även inom EU söker åstadkomma acceptabla lösningar. Som redovisas i propositionen arbetar Sverige också för att man även internationellt skall öka användningen av miljödifferenterade farledsavgifter. I sammanhanget vill utskottet erinra om möjligheten för fartygen att – när de ligger i hamn – utnyttja landbaserad elström, för att på så sätt luftföroreningarna från sjöfarten skall minska i hamnområdet och näraliggande omgivningar.

Detta sistnämnda konstaterande har även bäring på motionen om införlivande av sjöfarten i städernas miljözoner. När samma yrkande behandlades våren 2005 (bet. 2004/05:TU7) anslöt utskottet sig till motionärens synpunkter om att den negativa miljöpåverkan från sjöfarten måste nedbringas, såväl när det gäller utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider som av kolväten och partiklar. Utskottet hänvisade bl.a. till systemet med miljödifferenterade hamn- och farledsavgifter och det arbete som Sverige driver i internationella sammanhang för en minskning av utsläppen till luft från sjöfarten. Däremot var utskottet inte berett att förorda det specifika förslag som framförts i motionen. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks och motionerna 2005/06:T426 (fp) yrkande 7, 2005/06:T581 (s), 2005/06:T611 (kd) yrkande 8, 2005/06: MJ292 (fp) yrkande 7 och motion 2005/06:T517 yrkande 1.

Mottagning av avfall från fartyg

Utskottets förslag i korthet

I ett motionsyrkande finns förslag om mottagning av avfall från fartyg, särskilt sådant skräp som t.ex. fiskefartyg får upp. Utskottet ansluter sig till uppfattningen att sådant avfall måste tas om hand på ett effektivt sätt och att avlämnandet också bör vara kostnadsfritt. Utskottet avstyrker yrkandet med hänvisning till att regeringen förutsätts driva denna fråga aktivt i berörda organ.

Bakgrund

I Marpolkonventionen finns regler om vilket avfall som fartyg får släppa ut och vilket som måste lämnas i land.

Inom ramen för samarbetet inom Helcom har ett handlingsprogram utarbetats som syftar till att skydda miljön i Östersjön från skadlig påverkan från fartyg. I detta handlingsprogram, den s.k. Östersjöstrategin, finns

rekommendationer om obligatorisk avfallslämning från fartyg till mottagningsanordningar i land utan extra kostnader för fartyget. Vidare skall tillsynsmyndigheten vid inspektion av fartyg kontrollera att den obligatoriska avfallslämningen har fullgjorts.

Inom EU antogs år 2000 ett direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsrelaterat avfall och lastrester. Direktivet tar – till skillnad från bestämmelserna i Marpol – sikte på inte bara fartygens skyldigheter utan även hamnarnas när det gäller att tillhandahålla mottagningsanläggningar för avfallet.

I den nationella lagstiftningen finns motsvarande bestämmelser huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Hösten 2000 antog riksdagen (bet. 2000/01:TU5) regeringens förslag till ändringar i lagen som syftade till ett genomförande i svensk lagstiftning av Östersjöstrategin för mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och därtill hörande frågor. En bärande tanke i regelverket är att avgift för avfallsmottagning aldrig får tas ut av ett enskilt fartyg i direkt form, dvs. ”no special fee”-principen. Det innebär att fartyget aldrig får debiteras avgift baserat på hur stor mängd avfall som fartyget lämnar. Däremot är det tillåtet att ett fartyg debiteras en generell avfallsavgift, som även debiteras alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om och i vilken mängd fartyget lämnar avfall. Syftet med principen är att undvika att fartyg slänger ut sitt avfall i havet för att slippa betala en speciell avgift.

Vidare har reglerna om ersättning och straff vid föroreningar från fartyg skärpts under senare år och arbetet kommer att drivas vidare i detta avseende. År 2005 antogs dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelse, dels rådets rambeslut 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg. I direktivet definieras vad som skall anses utgöra överträdelse. Vidare åläggs medlemsstaterna att se till att överträdelse omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

Motionen

Om en fiskare i dag plockar upp skräp och lämnar in det i hamnen riskerar han eller hon att få betala för detta, anförs i motion 2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd). Motionärerna kräver därför att miljöstationer inrättas vid hamnarna med möjlighet att ta emot skräp gratis. I motionen påpekas att varje år ca 6 000 kubikmeter skräp driver iland utmed Bohuskusten, varav 80–90 % består av plast. Skräpet skadar både havslevande och landlevande djur, bl.a. ett stort antal fågelarter som får i sig plast när de äter. För att minska mängden skräp i havet behövs i första hand ett ökat ansvarstagande från dem som orsakar nedskräpningen. Nedskräporna härrör sannolikt från en rad olika länder. För att komma till

rätta med problemet krävs därför gemensamma internationella åtgärder. Sverige bör därför ta initiativ till ett internationellt samarbete mot nedskräpning av haven, förslagsvis genom IMO, Ospar och Helcom (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

Bland de frågor som återstår att lösa när det gäller sjöfartens miljöproblem är tillämpningen av reglerna enligt Helcoms Östersjöstrategi mycket viktig, anser utskottet. Avfallet från fartyg skapar stora problem, vilket också beskrivs i den nu aktuella motionen.

När frågan behandlades våren 2005 (bet. 2004/05:TU7) sade sig utskottet se med allvar på problemet med avfallsavlämningen i hamnar. Utskottet ansåg att regeringen inom Helcom – men också i andra berörda sammanhang – kraftfullt borde verka för en uppföljning av Östersjöstrategin i syfte att samtliga Östersjöstater lever upp till gjorda åtaganden.

Utskottet kan nu konstatera att regeringen i propositionen Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag (prop. 2004/05:150) har redovisat sin avsikt att driva frågan om att höja efterlevnaden av och öka effektiviteten i både Östersjöstrategin och i EG-direktivet. Som ett led i att förbättra situationen har regeringen gett Sjöfartsverket i uppdrag att undersöka det svenska genomförandet av regelverken och vid behov föreslå förändringar. Sjöfartsverket redovisade sitt uppdrag i maj 2005. Utredningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I den nu aktuella motionen tar man sikte särskilt på skräp från plast m.m. som flyter omkring på havet och som fångas upp av t.ex. fiskefartyg. Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning om att sådant avfall måste kunna tas om hand på ett effektivt sätt. Det är också nödvändigt att avlämnandet av avfallet är kostnadsfritt. Utskottet förutsätter att regeringen inom ramen för sitt arbete i IMO, EU, Ospar, Nordsjökonferensen och Helcom driver även denna fråga aktivt. Genom en sådan åtgärd från regeringens sida torde motionen bli tillgodosedd i berört avseende. Något uttalande av riksdagen i frågan ter sig emellertid inte behövligt, varför motion 2005/06: MJ446 (kd) yrkande 12 avstyrks.

Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet

Utskottets förslag i korthet

Åtgärder för ökad säkerhet och förbättrat miljöskydd i Östersjöområdet föreslås i flera motioner. Utskottet tillstyrker yrkanden i några motioner (m, fp, kd, c) och avstyrker övriga yrkanden.

Jämför reservationerna 8 (s) och 9 (v).

Motionerna

Vi måste skydda våra hav mot de miljökatastrofer som stora oljeutsläpp orsakar, betonas det i motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m). Sverige måste fortsätta att driva på för ett genomförande av gemensamma regler för sjöfarten inom EU. Vidare måste Sverige vara pådrivande i internationella organ för att strängare säkerhets- och miljökrav införs för sjöfarten. Det gäller inte minst dubbelskrov för fartyg med miljöfarliga laster. Sverige bör i EU verka för skärpta regler för fartygsleder genom känsliga havsmiljöområden samt för att ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön skall upprättas. Vikten av att besättningarna har hög kompetens och erfarenhet av de speciella krav som ställs vintertid bör understrykas (yrkande 20).

Ett motsvarande förslag om skyddet av Östersjön framförs i motion 2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) (yrkande 18).

I motion 2005/06:MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) krävs ett system för aktiv trafikövervakning/-rapportering i södra Östersjön. Motionärerna pekar på att Finland, Ryssland och Estland har genomfört ett utökat aktivt övervakningssystem av trafiken i Finska viken (Gofrep) och att en 80-procentig minskning av olycksrisken kan noteras efter ett års drift (yrkande 13).

I motion 2005/06:MJ532 av Maud Olofsson m.fl. (c) anförs att det bör ställas högre krav på de fartyg och besättningar som trafikerar Östersjön. Sålunda bör alla oljetanker som trafikerar Östersjön under vintertid använda isklassförstärkt tanktonnage. För samtliga fartyg måste det gälla höga krav på kontinuerlig tillsyn och ett bra underhåll. För att stärka kunskaperna om miljöfrågorna bör det även ställas krav på miljökompetens hos personalen på samtliga fartyg som trafikerar Östersjön, ett "Östersjökörkort". Krav på färdskrivare är också nödvändigt eftersom myndigheter etc. då kan se om ett fartyg otillåtet passerat ett marint reservat eller befunnit sig i ett område där det skett ett oljeutsläpp. För att dessa krav skall kunna genomdrivas krävs att den svenska regeringen bedriver påtryckningar i både EU och IMO (yrkande 10).

Enligt vad som sägs i motion 2005/06:MJ443 av Lars Ohly m.fl. (v) bör Sverige verka inom EU, IMO och andra lämpliga internationella forum för effektiv kväverening av fartyg som bl.a. trafikerar Östersjön. Sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken, sägs det. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Några tekniska hinder för kväverening av fartyg finns inte. Det som saknas är internationella, bindande regler. Ett första steg skulle kunna vara att kräva att fartyg som trafikerar Östersjön skall ha katalytisk kväverening. Sverige bör mycket aktivt inom EU, IMO och andra lämpliga internationella forum driva kravet på effektiv kväverening av fartyg (yrkande 5).

I motion 2005/06:T492 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd) begärs åtgärder för att undvika oljeskador i Östersjön. De hävdar att kostnaderna för att åtgärda ett oljeutsläpp på stranden är tio till hundra gånger dyrare än till havs. Billigast skulle det naturligtvis vara om oljeutsläppen aldrig gjordes, påpekas det. När det gäller spillolja anser de att nuvarande principer med kostnadsfri inlämning i hamn inte räcker eftersom fartygen ändå väljer att skölja tankarna under gång i Östersjön, detta för att tjäna tid och därmed pengar. De föreslår därför att man prövar ett system som innebär ett ekonomiskt incitament att lämna spilloljan i hamn, på samma sätt som ett pantsystem. Vidare anser de att krav på lots i Bornholmsgattet, separata farleder liksom i Öresund och dubbla skrov för oljetransporter bör införas.

Sverige bör aktivt verka inom Helsingforskonventionen (Helcom) för att fartygen skall kunna lämna sin spillolja gratis i alla Östersjöns hamnar, anför det i motion 2005/06: MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd). De ekonomiska villkor som råder kring avfallshanteringen i hamnarna utgör ett miljöproblem. De flesta hamnar tar ut en särskild avgift när större mängder avfall lämnas. Detta ökar risken för illegala utsläpp till havs och är ett oacceptabelt förfarande som måste beivras. Den svenska regeringen måste agera kraftfullt för att reglerna efterlevs (yrkande 5). Vidare sägs att Sverige bör verka för att IMO beslutar att transport av tunga oljor med enkelskroviga fartyg snarast skall förbjudas på allt vatten i Östersjön (yrkande 6). Ytterligare ett förslag går ut på att EU bör ge teknikbistånd till de nya medlemsländerna, så att de kan uppgradera sina fartyg i sjösäkerhetskänseende (yrkande 7). I det hårt trafikerade Bornholm-gattet bör införas krav på lots eller motsvarande kompetens i besättningen (yrkande 8). Dessutom krävs att all handelssjöfart bör flyttas söder och öster om Hoburgs bank, eftersom detta utgör ett mycket känsligt område som är av stor betydelse för sjöfågel (yrkande 9). Bekvämlighetsflaggningen av fartyg utgör ett problem i miljöarbetet, hävdas det vidare. Sverige bör genom IMO verka för att det blir möjligt att införa lämpliga regler som begränsar bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön (yrkande 10). Ett fullständigt klarläggande av de rättsliga möjligheterna för Sverige och Danmark att begränsa sjöfart i Öresund begärs också i motionen. Sverige har i samband med ratificeringen av havsrättskonventionen avgett en förklaring om att Öresund skall betraktas som ett s.k. historiskt sund. Därigenom gäller inte någon ovillkorlig rätt till genomfart för utländska fartyg, anför det. Riksdagen bör inte utesluta att det för Sverige kan bli aktuellt att hindra genomfart av enkelskroviga oljetanker eller andra fartyg som inte är önskade i Östersjön (yrkande 21).

Ett motsvarande krav avseende bekvämlighetsflaggade fartyg återfinns i motion 2004/05: MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) (yrkande 10).

I motion 2005/06:T458 av Kenneth Lantz (kd) krävs ett fortsatt miljö- och säkerhetsarbete i och runt Öresund (yrkande 1). Vidare begärs ett uttalande om behovet av att samordna befintliga resurser för ett säkrare Öresund (yrkande 2).

Även i motion 2005/06:T484 av Kent Härstedt (s) framförs förslag som går ut på en ökad säkerhet i och kring Öresund i fråga om fartygstrafik. Motionären hänvisar till en kartläggning gjord av sjöfartsmyndigheten i Danmark, som visar att risken för fartygskollisioner eller grundstötningar är stor i Öresund.

Motionären anser att följande säkerhetshöjande åtgärder bör övervägas i det framtida arbetet med att höja säkerhet i och kring Öresund:

- En komplettering av bojarna i trafiksepareringssystemet (TSS).
- Etablering av lotsplikt för tankfartyg och fartyg som bär farligt gods.
- Se över möjligheten att inrätta ett Vessel Traffic Servicecenter (VTS), som är bemannat dygnet runt (yrkande 2).

Vissa kompletterande uppgifter

Särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) innebär att de stater som har jurisdiktion över området (kuststaterna) kan ställa specifika krav på trafiken i detta område. Det är IMO som – med stöd av resolution A. 927 jämte ett vägledningsdokument – har att fatta beslut om inrättande av ett PSSA på ansökan av berörda stater. Tre villkor finns för att ett havsområde skall kunna klassas som särskilt känsligt, nämligen att – särskilda oceanografiska förhållanden kräver skydd (t.ex. avseende vattencirkulation) – havsområdet bevisligen är av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig betydelse – internationell sjöfart kan skada havsområdet. Inom två år från principbeslutet om ett PSSA skall ansökarstaterna inkomma med en ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärder (Associated Protective Measures) som de önskar vidta. Det rör sig om följande typer av åtgärder, nämligen sjötrafikledning, rapporteringsplikt, regler för utsläpp, ruttplanering och lotsplikt. Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. Även nya åtgärder – förutsatt att de faller inom IMO:s kompetens – är teoretiskt sett möjligt att föra in i IMO:s riktlinjer men också en sådan åtgärd som är möjlig enligt Unclos och som avser den exklusiva ekonomiska zonen. Unclos bestämmelser om fri genomfart i internationella sund skall dock alltid gälla.

Våren 2004 lämnade åtta av de nio stater som är parter i Helcom in en ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA till IMO. Genom sin miljökommitté (MEPC) beslöt IMO den 2 april 2004 om ett principgodkännande av ansökan. Området avser hela Östersjön med undantag av de ryska delarna (dvs. utanför S:t Petersburg och Kaliningrad). Regeringen uppdrog i juli 2004 åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och Naturvårdsverket dels utarbeta förslag till PSSA-anknutna skyddsåtgär-

der, dels verka för att Östersjön senast i mars 2006 kan bli slutligt klassad som ett särskilt känsligt havsområde i enlighet med IMO:s riktlinjer. Följande åtgärder föreslogs i den ansökan som inlämnades i mars 2005.

- Två nya trafiksepareringssystem, nämligen norr om Rügen och norr om Bornholmsgattet. Trafiken skall styras så att kollisionsrisken minimeras i södra Östersjön, där trafiken är tät.
- Ändring av trafiksepareringssystemet söder om Gedser.
- Ändring av djupgåendet i den befintliga trafiksepareringen syd om Gotland och syd om Öland från max 15 meter till max 12 meter för att öka marginalerna.
- En rekommenderad djupvattenled från trafiksepareringen i Bornholmsgattet och upp mot Finska viken.
- Två områden som skall undvikas (Areas to be avoided), nämligen Hoburgs bank och Norra Midsjöbanken. Konkret innebär detta att fartyg över brutto 500 förbjuds att passera dessa områden, som är särskilt känsliga för havsmiljön.

Dessa skyddsåtgärder träder i kraft den 1 juli 2006. Det finns inget hinder att därefter begära ytterligare åtgärder, förutsatt att dessa är inom ramen för det nu gällande regelverket.

Det bör tilläggas att IMO under år 2005 har reviderat sina riktlinjer för PSSA-klassning i skärpande riktning.

Utskottets ställningstagande

De nu aktuella motionsyrkandena gäller främst sjöfartsfrågor avseende Östersjöområdet. Vissa av dem är mer generella och går ut på att Sverige i olika organ skall driva på arbetet för en ökad sjösäkerhet. I andra yrkanden är man mer specifik när det gäller vilka åtgärder som skall vidtas för att uppfylla kraven på hög säkerhet. Några av dessa förslag tangerar dessutom sådana som har behandlats på annan plats i detta betänkande, och nästan alla har därtill behandlats tidigare av utskottet, senast våren 2005 (bet. 2004/05:TU7).

Östersjön är ett innanhav som är mycket känsligt för olika typer av störningar. Konsekvenserna av t.ex. oljeutsläpp kan bli förödande. Samtidigt utsätts Östersjöområdet för en ökande belastning i olika avseenden, inte minst på grund av sjöfarten. I takt med att Ryssland nu skeppar alltmer olja genom sina Östersjöhamnar ökar också trafiken med stora oljetankfartyg, och därmed ökar risken för allvarliga oljeutsläpp.

Eftersom ungefär hälften av Östersjökusten tillhör Sverige kan det innebära att det är Sverige som råkar illa ut vid en olycka. Enligt utskottets mening har regeringen inte tagit frågan om skyddet av Östersjön på tillräckligt stort allvar. Visserligen kommer nu reglerna om de PSSA-anknutna skyddsåtgärderna att träda i kraft under år 2006, men utskottet anser att de hade kunnat genomföras tidigare och att åtgärderna inte är tillräckligt effek-

tiva för att skydda Östersjön när det gäller säkerhet och miljö. Motionsvägen har väckts förslag om kraftfulla åtgärder som kan bidra till att detta syfte uppnås.

Sverige bör i EU verka för skärpta regler för fartygsleder genom känsliga havsmiljöområden samt för att ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön skall upprättas. Många av områdena i Östersjön är särskilt känsliga eller riskfyllda. Särskilt i det hårt trafikerade Bornholmsgattet bör det införas krav på lots eller motsvarande kompetens i besättningen. Även trafikseparering vid Bornholmsgattet är angeläget. Det är också viktigt att all handelssjöfart flyttas söder och öster om Hoburgs bank, som utgör ett mycket känsligt område för sjöfåglar. Ett mycket såväl känsligt som riskfyllt område är Öresund, där såväl grundstötningar som kollisioner förekommer. En rad olyckor och tillbud i detta område visar att sjöfartens säkerhetssystem inte är tillfredsställande. Ett VTS-system är angeläget i detta område.

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

Vidare är en utökad aktiv trafikövervakning/-rapportering nödvändig. Finland, Ryssland och Estland har genomfört ett utökat aktivt övervakningssystem av trafiken i Finska viken (Gofrep) och redovisar en 80-procentig minskning av olycksrisken efter ett års drift. Ett liknande system kan snabbt behöva upprättas för södra Östersjön.

Kustbevakningens/Sjöfartsverkets arbete med att knyta samman dagens olika rapporteringssystem ("Sjöbasis") bör vidare ges högsta prioritet, snabbt fullföljas och tas i funktion. Den modernisering av lednings- och övervakningscentraler som startats måste också snabbt genomföras.

Krav på dubbelskrov kan vara en åtgärd som är aktuell för Östersjöområdet. Strängare regler måste till för att åstadkomma säkrare fartyg och dubbelskrov för fartyg med miljöfarliga laster. I och med att Östersjön blir PSSA-klassad är det motiverat med strängare regler i Östersjön än vad som generellt gäller i EU:s territorialvatten. Transport av olja i enkelskroviga fartyg bör förbjudas snarast inom Sveriges ekonomiska zon. Den rättsliga grunden för en sådan bestämmelse bör klargöras, då det internationella regelverket är svårtolkat. Enligt Sjöfartsverket är åtgärder avseende krav på fartygskonstruktion, besättningars utbildning och ekonomiskt ansvar för skador inte förenliga med vad som kan innefattas i PSSA-anknutna skyddsåtgärder. Denna tolkning är dock inte oomstridd.

De medvetna utsläppen av spillolja utgör ett ständigt miljöhot. Varje år registrerar den svenska kustbevakningen ca 400 illegala oljeutsläpp, utsläpp som sker vid fartygens normala drift, t.ex. vid rengöring av tankar. Mot denna bakgrund räcker det inte med att hamnarna agerar utifrån principen att det skall vara kostnadsfritt att lämna spillolja i hamn. Fartygen väljer ändå att skölja tankarna under gång i Östersjön, för att tjäna tid och därmed pengar. Risken att fällas för det brott som oljeutsläppet utgör kan bedömas som mycket liten eller obefintlig. Det vore alltså värt att pröva tanken på ett ekonomiskt incitament att lämna spilloljan i hamn, på samma sätt som ett pantsystem. I detta pantsystem kan ingå såväl medel från oljebolagen som medel som annars skulle ha använts för oljesanering till sjöss, eller i värsta fall på strand, vilket i båda fallen är betydande belopp. Dessutom bör man ställa högre krav på de fartyg och besättningar som trafikerar Östersjön. Sverige bör kraftfullt öka sina ansträngningar inom Helcom för att länderna lever upp till sina åtaganden om att fartygen skall kunna lämna sin spillolja gratis i alla Östersjöns hamnar.

Även om fartygshaverier står för en mindre andel av oljeutsläppen, måste det till en höjd beredskap mot oljeolyckor. Kapaciteten för nödutryckning och oljesanering måste ökas. Vidare bör beredskapen höjas genom att man bl.a. utser nödhamnar på så sätt som är avsett med EG-direktivet, och kapaciteten för nödutryckning och oljesanering bör ökas. Oljesanering på stranden är tio till hundra gånger dyrare än till havs. Billigast skulle det naturligtvis vara om oljeutsläppen aldrig gjordes.

En oljeskyddsfond bör införas. En sådan kan finansiera uppbyggnaden av det lokala och regionala oljeskyddet, men även nationella åtgärder borde prövas.

Vintersjöfarten är av särskilt intresse när det gäller att skydda Östersjön. Isläget i Östersjön om vintrarna kräver särskilda insatser. Oljetanker som trafikerar Östersjön under vintertid bör använda isklassförstärkt tanktonnage. För samtliga fartyg måste det gälla höga krav på kontinuerlig tillsyn och ett bra underhåll. Vikten av att besättningarna har hög kompetens och erfarenhet av de speciella krav som ställs vintertid bör också understrykas.

Krav på "Östersjöörkort" kan också prövas, och i syfte att stärka kunskaperna om miljöfrågorna vill utskottet även se krav på miljökompetens hos personalen på samtliga fartyg som trafikerar Östersjön. Krav på färdskrivare är också nödvändigt eftersom myndigheter etc. då kan se om ett fartyg otillåtet passerat ett marint reservat eller befunnit sig i ett område där det skett ett oljeutsläpp.

Bevämlighetsflaggningen av fartyg utgör ett problem i miljöarbetet. Sverige bör verka för att bevämlighetsflaggning avskaffas. För att uppnå detta är det nödvändigt att EU helhjärtat engageras för att förbjuda bevämlighetsflaggningen. Så länge som bevämlighetsflaggade fartyg finns kvar bör Östersjöländerna genom IMO verka för att det blir möjligt att införa lämpliga regler som begränsar bevämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön.

Utnyttjande av marknadskrafterna kan vara en effektiv åtgärd. Befrakta-
ren bör ges ett större ansvar att välja transport, utarbeta kravspecifikation
för upphandling av sjötransporter i Östersjön, informera om vem som använ-
der vilka fartyg, genomföra åtgärder för att underlätta för kvalitetssjöfart,
säkerställa att begreppet ”kvalitetssjöfart” innebär fastställda kvalitetskrav
på alla områden som påverkar miljön och vidareutveckla systemet med eko-
nomiska styrmedel. Inom all offentlig upphandling, t.ex. inom försvaret,
skall ställas krav på miljösäkra sjötransporter.

Stimulansåtgärder även i övrigt kan vara av intresse. Utskottet vill för-
orda samverkansavtal mellan Sveriges redareförening, Svenskt Näringsliv
och Sjöfartsverket om att lastägaren åtar sig att använda sig av fartyg som
uppfyller vissa krav utöver de rent kostnadsmässiga. Man kan alltså stimu-
lera branschen genom att inrätta någon form av miljömärkning eller miljö-
klassning.

Genom den senast utvidgningen har EU kommit att innefatta fler vik-
tiga sjöfartsländer. Detta innebär att EU har fått en stark röst i IMO, vilket
också bör utnyttjas. Det är angeläget att regeringen nu samordnar sin verk-
samhet på sjöfartsområdet och gör tydligare prioriteringar för att åstad-
komma effektiva åtgärder för Östersjöns säkerhet och miljö. Enligt
utskottets mening bör Sverige agera stegvis, vilket innebär att först agera
för överenskommelser inom Helcom, därefter föra upp frågorna till EU-
nivå för att slutligen – inom EU:s ram – verka för internationella bestäm-
melser inom IMO. Regeringen bör även arbeta aktivt med att ytterligare
utveckla nationella åtgärder, särskilt sådana som är baserade på frivillighet
och stimulans snarare än sådana som är regelbaserade.

Utskottet välkomnar att Sjöfartsverket nu gör en utvärdering av effek-
terna, men utskottet anser att det i denna bör beaktas även de förslag som
framförs i de nu behandlade motionerna och att en uttömmande redovis-
ning bör göras av alternativ och av den vägning av motstående intressen
som gjorts, allt i syfte att åtgärderna blir de mest ändamålsenliga och lång-
siktigt hållbara.

Sammanfattningsvis anser utskottet det angeläget att Sverige snarast arbe-
tar vidare för att ytterligare utveckla instrumentet med PSSA-anknutna
skyddsåtgärder. I motionerna finns en rad konkreta förslag som bör prövas
i samband med det fortsatta arbetet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder
och i andra sammanhang. Särskilt angeläget är att Sverige aktivt bidrar till
att Ryssland ansluter sig till PSSA-samarbetet.

Utskottet anser att riksdagen bör göra ett tillkännagivande till regeringen
med den innebörd som nu har redovisats. Mot bakgrund av det anförda
tillstyrks motionerna 2004/05: MJ500 yrkande 10, 2005/06: U290 yrkande
20, 2005/06: T458 yrkandena 1 och 2, 2005/06: T492, 2005/06: T497
yrkande 18, 2005/06: MJ394 yrkande 13, 2005/06: MJ446 yrkandena 5–10
och 21 samt 2005/06: MJ532 yrkande 10 och avstyrks motionerna 2005/06:
T484 och 2005/06: MJ443 yrkande 5.

M/S Estonias förlisning

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om en ny utredning om M/S Estonias förlisning avstyrks av utskottet, som bl.a. hänvisar till att ett uppdrag att undersöka sjunkförloppet har lämnats till två forskningsinstitut. Utskottet förutsätter att regeringen följer frågan även i fortsättningen.

Jämför reservationerna 10 (kd) och 11 (mp) samt särskilt yttrande 2 (fp).

Bakgrund

M/S Estonias förlisning

Ro-ro-passagerarfartyget M/S Estonia förliste natten till den 28 september 1994 på internationellt vatten under färd från Tallinn mot Stockholm. Fartyget var registrerat i Estland, hon påträffades på internationellt vatten och majoriteten – 551 personer – av de 852 omkomna var bosatta i Sverige. Regeringarna i de berörda länderna, Estland, Finland och Sverige, tillsatte den 29 september 1994 en gemensam haverikommission (Joint Accident Investigation Commission, JAIC). Kommissionen, som avlämnade sin slutrapport i december 1997, konstaterade en rad säkerhetsbrister hos M/S Estonia och rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Regeringen uppdrog i mars 1995 åt Sjöfartsverket att låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia. Riksdagen beslutade i samband med tilläggsbudgeten till statsbudgeten för budgetåret 1995/96 att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet (prop. 1995/96:105, bet. 1995/96:TU15, rskr. 1995/96:205). I juni 1996 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet skulle avbrytas och i februari 1999 att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas. Framställningar till Sveriges regering om tillkallande av en förnyad utredning har avslagits med motiveringen att det inte framkommit några nya omständigheter som tyder på att haveriförloppet till väsentlig del avvek från vad som beskrivs i kommissionens slutrapport.

Gällande ordning

Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK), som är en myndighet under Försvarsdepartementet, inrättades år 1978 för att utreda såväl civila som militära flygolyckor. År 1990 utökades SHK:s ansvarsområde till att avse alla typer av svåra olyckor oavsett om de inträffar till lands, till sjöss eller i luften. Ett tillbud till en olycka kan också undersökas om detta kunnat leda till en allvarlig olycka. Sjöfart ingår bland de områden där en olycka,

utöver luftfartsolyckor, kan bli föremål för utredning. Avgörande för om en undersökning skall genomföras är normalt olyckans svårighetsgrad. Under vissa förutsättningar som står i lagen skall en utredning dock alltid genomföras. I andra fall görs en bedömning. Om flera personer har omkommit eller blivit allvarligt skadade, eller om omfattande skador orsakats på materiel eller miljö, finns normalt skäl för SHK att genomföra en undersökning. En haveriutredning omfattar normalt alla ingående komponenter och aktörer kring händelsen och utmynnar alltid i svaret på följande tre frågor: Vad hände? Varför hände det? Vad kan göras för att en liknande händelse inte inträffar igen? SHK ingick i den gemensamma haverikommissionen (JAIC).

Lagstiftningen om haveriundersökningar

Lagen (1990:712) om undersökning av olyckor innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor och tillbud till olyckor. Lagen har nyligen ändrats. Bland de olyckor som skall undersökas enligt lagen gäller beträffande sjöolyckor: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall besluta att en undersökning enligt denna lag skall göras också när en olycka eller ett olyckstillbud inte är av sådan allvarlig art som anges i lagen men en undersökning ändå är påkallad från säkerhetssynpunkt. Vidare stadgas att undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige (4 §). I fråga om ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik finns en undantagsbestämmelse. Denna innebär att när sådana fartyg har varit inblandade i en sjöolycka eller ett tillbud skall en undersökning enligt denna lag inledas om

- a) olyckan eller tillbudet har inträffat inom Sveriges sjöterritorium eller
- b) olyckan eller tillbudet har inträffat på andra vatten och fartyget senast besökte Sverige.

Har en undersökning inletts skall den fortgå till dess berörda stater enats om vilken stat som skall ansvara för undersökningen. Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses detsamma

som i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor anger att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor görs av Statens haverikommission. Statens haverikommission får överlåta åt någon annan att göra en undersökning. Överlåtelser får avse en enskild händelse eller en viss typ av händelser. En undersökning får dock inte överlåtas, om det skulle rubba tilltron till undersökningens objektivitet att den inte görs av Haverikommissionen eller om det i övrigt finns särskilda skäl att undersökningen görs av kommissionen. Vidare anges att en undersökning som har avslutats får återupptas, om det kommer fram nya omständigheter som kan antas ha betydelse för utredningsresultatet (18 §). Rapporten från den återupptagna undersökningen kan begränsas till en redogörelse för vad som har kommit fram efter den första undersökningen och till de ändringar som detta innebär i fråga om ett tidigare utlåtande.

Regler om sjöförklaring

Bestämmelserna om sjöförklaring, ett speciellt förfarande vid allvarigare händelser i samband med ett fartygs drift, t.ex. grundstötning och förlisning, finns i 18 kap. sjölagen (1994:1009). Syftet är att händelsen och dess orsaker om möjligt skall klarläggas. Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas. Sjöförklaring skall hållas för ett svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg. Begäran om sjöförklaring görs av befälhavaren eller redaren genom anmälan men kan också komma till stånd om Sjöfartsverket kräver det. Även lastintressenter kan i vissa fall begära sjöförklaring. För utländska fartyg gäller delvis särskilda regler. I Sverige får vissa tingsrätter – s.k. sjörättsdomstolar – hålla sjöförklaring. I utlandet gäller andra regler; för Danmark, Finland och Norge finns särskilda regler. Vid sidan av sjöförklaringen kan även särskilda undersökningar av sjöolycka äga rum. I sjöförklaringskungörelsen (1967:294) sägs att sjöförklaring inte behöver äga rum i fall då Statens haverikommission undersöker eller skall undersöka händelsen enligt lagen om undersökning av olyckor.

Uppdrag med anknytning till M/S Estonias förlisning

Styrelsen för psykologiskt försvar

Regeringen gav i oktober 1996 Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offer för M/S Estonias förlisning. Senare utvidgades uppdraget till att även omfatta överlevande. Informationsuppdraget utvidgades år 2001 till att omfatta insamlande och sammanställande av uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt – med utgångspunkt i en sådan faktabank – tillhandahålla all-

mänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning. Faktabanken skulle också innehålla ett material som – med utgångspunkt i JAIC:s slutrapport – åskådliggör ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. En första version av faktabanken (Estoniasamlingen) publicerades på Internet den 1 september 2004.

Frågan om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia

Regeringen uppdrog i december 2004 åt hovrättspresidenten Johan Hirschfeldt att klarlägga huruvida Försvarsmakten eller Försvarets materielverk transporterat försvarsmateriel ombord på M/S Estonia under september månad 1994. Om uppgifter kom fram att sådana transporter ägt rum skulle också redovisas om materielen varit av explosiv beskaffenhet. Utredaren, som presenterade sin rapport den 21 januari 2005, redovisade att Försvarsmakten den 14 och den 20 september 1994 transporterade försvarsmateriel på M/S Estonia. Den transporterade försvarsmaterielen hade bestått av elektronisk utrustning utan någon anknytning till vapensystem och hade inte varit av explosiv beskaffenhet. I sitt arbete hade utredaren inte funnit några uppgifter som gav anledning att anta att Försvarsmakten vid något annat tillfälle under september månad 1994 hade transporterat försvarsmateriel på M/S Estonia. Inga uppgifter hade heller framkommit som tydde på att Försvarets materielverk vid något tillfälle under september månad 1994 har transporterat försvarsmateriel på M/S Estonia.

Estoniasamlingen

År 2004 presenterade Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) webbplatsen Estoniasamlingen.se på Internet. Estoniasamlingen är ett omfattande digitalt arkiv som SPF skapat på uppdrag av regeringen i syfte att samla och presentera svenskt material om M/S Estonias förlisning för anhöriga och överlevande, en intresserad allmänhet, forskare och journalister. Samlingen består av över 50 000 dokumentssidor från 33 svenska arkiv. Därtill kommer videoupptagningar från genomförda dykningar vid fartyget samt inspelade intervjuer med personer som på olika sätt var berörda av katastrofen.

Verket för innovationssystem

Mot bakgrund av den gemensamma haverikommissionens rekommendationer gav regeringen 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att initiera forskningsprojekt som syftar till förbättrad sjösäkerhet. Programmet Sjösäkerhet, som avsåg perioden 2001–2005, omfattade forskning, utveckling och demonstration inom sjösäkerhetsområdet och skulle bidra till att vetenskapliga och praktiska resultat sprids, tas till vara och omsätts i produkter, processer, tjänster, arbetsorganisation, arbetsmiljö och regelverk på sjösäkerhetsområdet. Det skulle också bidra till ett intensivare

kunskapsutbyte, utveckling av nya nätverk och samverkansformer mellan såväl olika vetenskapliga forskningsdiscipliner som forskningsutförare och andra aktörer inom sjöfartssektorn.

Regeringen lämnade den 17 mars 2005 ett uppdrag till Vinnova att beställa ett forskningsprojekt som avser en studie av sjunkförloppet av M/S Estonias förlisning. Huvudsyfte med studien är att ta fram kunskap som kan bidra till att förbättra sjösäkerheten för fartyg i svenska vatten. Regeringen avsatte 8 miljoner kronor för projektet. För att möjliggöra att internationell kunskap och erfarenhet tas till vara skulle det även vara möjligt för internationella forskningsinstitut att ansöka om att genomföra forskningsprojektet. Projektet skulle även omfatta insatser för att säkerställa att den kunskap som tas fram och de slutsatser som dras görs tillgängliga för den svenska sjöfartssektorn och andra relevanta aktörer för att förbättra sjösäkerheten.

Vinnova meddelade regeringen den 31 januari 2006 att myndigheten har beviljat två forskningsinstitut uppdraget att undersöka sjunkförloppet. Det ena leds av SSPA Sweden AB i Göteborg med medverkan från institut i Skottland och Nederländerna men även Chalmers tekniska högskola. Detta skall finansieras med 3 miljoner kronor. Det andra leds av HSVA, ett tyskt forskningsinstitut som är baserat i Hamburg, med medverkan från Hamburgs universitet och ett tyskt företag. Detta skall finansieras med 8 miljoner kronor av statliga medel samt ytterligare 300 000 kr statliga medel. Konsortierna kommer att använda olika simuleringsprogram. Vinnovas beslut har förankrats i en granskningsgrupp bestående av delar av Vinnovas programråd och en expertpanel för sjöfart och säkerhet samt fyra internationella experter. Projekten skall pågå under två år.

Expertutredning i Estland

På uppdrag av den estniska regeringen har en särskild utredare, biträdande riksåklagaren Margus Kurm, haft i uppdrag att undersöka estniska myndigheters eventuella medverkan i transportererna av försvarsmateriel på M/S Estonia. En rapport härom redovisades i september 2005. Genom ett regeringsbeslut förlängdes uppdraget och breddades till att omfatta en bedömning av om det fanns några avgörande omständigheter i samband med förlisningen som inte hade utretts tillräckligt. Denna andra rapport offentliggjordes den 30 mars 2006. Regeringen har nu beslutat låta utredaren fortsätta sitt arbete.

Vidare arbetar en parlamentarisk kommission med frågor som rör de militära transportererna ombord på M/S Estonia. Den förutses kunna bli färdigställd till sommaren 2006.

Motionerna

I motion 2005/06:T599 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v, c, -) kritiseras JAIC:s slutrapport om M/S Estonias förlisning från 1997 för att inte ha utrett eller förklarat sjunkförloppet; utredningen har brustit i systematik och spårbarhet. Den som tar del av den samlade bilden kan inte undgå intrycket att någonting gick ordentligt fel i haveriutredningen från första början. De anser också att dåvarande Justitiekanslern Johan Hirschfeldt i sin utredning inte kunde få svar på frågan om M/S Estonia hade en militär last ombord under olycksnatten, eftersom utredningsuppdraget hade formulerats så att frågan inte kunde besvaras. Kritik riktas även mot de nya studier som kommer att genomföras av de utsedda konsortierna inom ramen för Vinnovas verksamhet. Motionärerna konstaterar att dessa studier avses bli genomförda utan ytterligare besiktning av vraket; det rör sig sålunda enbart om en datorsimulering utifrån en rad antaganden som i och för sig kan ge kompletterande bidrag inför en ny haveriutredning, framhåller motionärerna. Trots att det har gått lång tid efter M/S Estonias förlisning borde det vara möjligt att fullfölja vad som en gång varit avsikten med haveriutredningen, nämligen att klargöra orsakerna. Motionärerna anser detta vara en skyldighet mot de mer än 850 människor som omkom, deras familjer och vänner samt de överlevande från den svåraste fartygsolyckan i modern tid i Europa. Motionärerna kräver således en ny haveriutredning om M/S Estonias förlisning. En sådan haveriutredning bör ges befogenhet att återuppta undersökningen av vraket. I motionen hänvisas till vad som benämns Haveriutredares ABC och som går ut på att fastställa hur fartyget sjönk. Enligt motionärerna går det t.ex. inte att klarlägga befälets ansvar för haveriet om man saknar kunskap om sjunkförloppet. Motionärerna förordar således som ett första steg att man undersöker skrovet under vattenlinjen; är skrovet intakt kan läckage uteslutas som olycksorsak. Andra steget bör avse en undersökning av stabiliteten, nämligen om fartyget har varit korrekt lastat och om lasten kan ha förskjutits. Det tredje steget bör vara att undersöka det allmänna tillståndet på och under bildäcket vid olyckstillfället, t.ex. med avseende på om luckor och öppningar i bildäcket varit korrekt förslutna. På grundval av resultaten av dessa stegvisa undersökningar behandlas härafter frågorna om befälets agerande och behörighet, tekniska fel, bristande underhåll och fartygets allmänna sjövärdighet (yrkande 1). Vidare begärs att det till denna utredning skall utses personer som inte står i beroendeställning till någon av de inblandade staterna eller myndigheterna (yrkande 2). Slutligen yrkas att utredningen skall genomföras under sådan full öppenhet som gäller vid en sjöförklaring, inklusive rätten att förhöra vittnen under ed (yrkande 3).

Det är i år elva år sedan Estoniakatastrofen inträffade, konstateras det i motion 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Motionärerna påpekar att olycksorsaken och sjunkförloppet alltjämt diskuteras. Många experter har dömt ut den haveriutredning som gjordes av de tre inblandade natio-

nerna Estland, Finland och Sverige. Mot den bakgrunden kräver motionärerna att regeringen bör ta initiativ till att med berörda regeringar diskutera en oberoende internationell granskning av haveriutredningen (yrkande 10).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat motionsförslag om M/S Estonias förlisning vid flera tillfällen, senaste gången var våren 2005 (bet. 2004/05:TU7). Utskottet erinrade bl.a. om att en rad åtgärder med samma syfte har vidtagits under de år som förflutit sedan förlisningen. Sammanfattningsvis gjorde utskottet samma bedömning som tidigare, nämligen att det saknas skäl för riksdagen att göra ett uttalande av den innebörd som begärts i motionerna. Utskottet utgick från att regeringen alltjämt följer och vidtar de initiativ som kan anses påkallade.

Hösten 2005 fattade riksdagen också beslut om medel för användning till framtida kostnader, föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, t.ex. sjösäkerhetsforskning. Regeringen hade i budgetpropositionen för år 2006 redovisat sina överväganden att Sjöfartsverket, Styrelsen för psykologiskt försvar, Vinnova och andra statliga myndigheter har haft och sannolikt även i framtiden kommer att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svåra att prognostisera, anfördes det. Regeringen föreslog att dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket och som för närvarande uppgår till ca 20 miljoner kronor, skall kunna användas för framtida kostnader. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2005/06:1 utg.omr. 22, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81).

Som har redovisats i det föregående har Vinnova lämnat uppdrag till två konsortier för att de skall undersöka vidare olika projekt för att man skall få ett så brett underlag som möjligt. Konsortierna kommer att använda olika simuleringsprogram. Vinnovas beslut har förankrats i en granskningsgrupp bestående av delar av Vinnovas programråd och en expertpanel för sjöfart och säkerhet samt fyra internationella experter. Projekten skall pågå under två år. Såvitt utskottet har erfarit gör Vinnova bedömningen att simuleringstekniken och modellförsök sammantaget bör kunna ge goda möjligheter för framtida säkerhetsåtgärder.

Utskottet anser det angeläget att man undersöker haverier i syfte att ta till vara erfarenhet och på så sätt bygga upp kunskap av vikt för sjösäkerhetsarbetet. Enligt utskottets mening har inte något nytt framkommit i de nu behandlade motionerna. Samtidigt konstaterar utskottet att det operativa ansvaret för frågan M/S Estonias förlisning ligger hos regeringen; utskottet förutsätter att regeringen följer frågan även i fortsättningen. Någon åtgärd från riksdagens sida är således inte påkallad med anledning av motionerna. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2005/06:T599 (mp, s, m, kd, v, c, -) och 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 10.

Sjöfartsskydd

Utskottets förslag i korthet

Det regelverk om sjöfartsskydd som infördes år 2004 har medfört svårigheter för besättningars möjligheter att gå i land utanför kontorstid, anför i en motion med krav på ändrade regler. Utskottet avstyrker yrkandet med hänvisning till att det utgår från att det kan utvecklas rutiner som förenar kraven på besättningens möjligheter att gå i land med kraven på sjöfartsskydd.

Jämför reservation 12 (v).

Bakgrund

I december 2002 fattades inom IMO ett beslut om ett nytt regelverk, nämligen om sjöfartsskydd. Den s.k. Solask-konventionen kompletterades med ISPS-koden i syfte att öka säkerheten vid hamnverksamhet. Det nya regelverket har olika skyddsnivåer, och det är staten som skall besluta om vilken skyddsnivå som skall gälla. Inom EU har det internationella regelverket satts i kraft genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Vidare antogs hösten 2005 ett direktiv om ökat hamnskydd. Syftet är att ett heltäckande skydd för sjöfartssektorn skall uppnås genom att hela hamnområdet inkluderas i regelverket; det kompletterar således reglerna om sjöfartsskydd. I praktiken innebär direktivet att systemet för sjöfartsskydd utökas till att omfatta ett större område på landsidan, om än i begränsad omfattning. Direktivet skall vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 15 juni 2007. I Sverige har direktivet om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar genomförts bl.a. genom lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, som trädde i kraft den 1 juli 2004. När det gäller det nya direktivet från hösten 2005 har förslag lämnats i utredningen Hamnskydd (Ds 2005:49) till hur ett sådant genomförande kan göras i svensk rätt.

Motionen

I motion 2005/06:T376 av Berit Jóhannesson m.fl. (v) krävs ändrade regelverk och rutiner vid svenska hamnar i syfte att säkerställa besättningarnas och andra behörigas möjlighet att gå i land utanför kontorstid. Motionären anför att regelverket redan vid normalläge i skyddsnivåerna innebär att tillgängligheten till hamnen är mer begränsad än innan det infördes. För de ombordanställda har detta medfört en kraftigt begränsad rörlighet i samband med att fartyget anlöper och ligger i hamn. Detta gäller speciellt då det råder en begränsad hamnverksamhet, dvs. en mindre hamn där hamnpersonalen endast tjänstgör dagtid. Enligt motionären har Sjöfartsverket fått kritik avseende vissa hamnanläggningar för att rörelsefriheten där blivit alltför begränsad.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har låtit genomföra en uppföljning av den nya lagstiftningen om sjöfartsskydd. Som skäl till att uppföljningen genomfördes relativt kort tid efter ikraftträdandet angavs dels att regelverket togs fram under mycket kort tid, dels att det får anses ingripande för flera av de berörda aktörerna, främst rederier och hamnar. Vidare fann utskottet det värdefullt att redan på ett tidigt stadium få en överblick över den organisation och samordning mellan myndigheter och övriga aktörer som regelverket förutsätter. Rapporten Sjöfartsskydd – en uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten (2005/06:RFR7) färdigställdes i januari 2006. Däri konstaterades bl.a. att de nya reglerna om begränsat tillträde i hamnanläggningar har medfört en rad olika konsekvenser, bl.a. att besättningsmedlemmar har blivit nekade eller haft problem med att få gå i land i svenska hamnar liksom utomlands.

Utskottet konstaterar att bedömningen enligt den transportpolitiska propositionen är att det är angeläget att införa ett globalt regelverk för att skydda sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar. Terrorådnen den 11 september 2001 gav stora återverkningar också i det internationella sjöfartsarbetet. Regeringen anser det angeläget med ett globalt regelverk för att skydda sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar. Reglerna innebär ett samarbete mellan stater, sjöfartsnäring och hamnsektorn i syfte att upptäcka och utvärdera hot men också att se till att det vidtas åtgärder för att undvika att incidenter inträffar. Som regeringen anför är det av största vikt att detta system fungerar. Skyddsperspektivet måste vara naturligt och integrerat i all verksamhet inom sjöfartssektorn.

Utskottet ansluter sig till regeringens uppfattning. Samtidigt kan konstateras att regelverket är nytt och att det sannolikt inte har hunnit utvecklas en enhetlig praxis på området. Utskottet utgår från att det kan utvecklas rutiner som innebär att besättningen inte onödigtvis begränsas i sina möjligheter att komma i land samtidigt som kraven på sjöfartsskydd upprätthålls. Det är angeläget att de åtgärder vidtas som behövs för att säkerställa en korrekt och enhetlig tillämpning av reglerna. Utskottet utgår från att regeringen noga följer dessa frågor. Med vad nu har anförts finner utskottet att någon ytterligare åtgärd inte är påkallad. Motion 2005/06:T376 (v) avstyrks därmed.

Ortsnamn på statsisbrytarna

Utskottets förslag i korthet

Krav på att Ortsnamnen på statsisbrytarna bör ändras avstyrks av utskottet mot bakgrund av den praxis som råder inom rederinäringen att fartygen är namngivna efter den ort där rederiet har sitt säte.

Motionen

I motion 2004/05:T264 av Krister Hammarbergh (m) sägs att Ortsnamn på de svenska statsisbrytarna bör ändras. Motionären hänvisar till att de svenska statsisbrytarna sedan sommaren 2003 har sin sommarförtöjningsplats vid LKAB:s gamla malmhamn i Luleå. Det innebär att isbrytarna har Luleå som hemmahamn, eftersom de opererar efter olika delar av kusten vintertid. Varje fartyg har ett Ortsnamn i aktern, i isbrytarnas fall står det Norrköping, en ort som isbrytarna sällan eller aldrig har orsak att besöka. Anledningen är att det är Sjöfartsverket som står som ägare till isbrytarna. Eftersom ägarens hemvist i detta fall är Norrköping så blir det också isbrytarnas Ortsbeteckning. Det är svårt att motivera varför det skulle vara nödvändigt att ange ett annat Ortsnamn på isbrytarna än de orter som de är stationerade på eller verkar vid. Identifieringen av fartygen skulle inte försvåras. Något tvivelsmål om ägarförhållande skulle knappast heller uppstå. Varför den nuvarande ordningen råder är däremot svårare att förklara. Ortsnamnen på isbrytarna bör därför ändras till att gälla den ort där de har sin sommarförtöjningsplats.

Utskottets ställningstagande

Enligt uppgift från Regeringskansliet har frågan varit uppe till diskussioner ett flertal gånger inom Sjöfartsverket, men man ser där inte skäl till någon förändring. Inom rederinäringen – såväl den inhemska som den internationella – är det praxis att fartyg är namngivna efter den ort där rederiet har sitt säte. Utskottet har ingen annan uppfattning än den som nu har redovisats, varför motion 2004/05:T264 (m) avstyrks.

Reservationer

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

1. Allmänt om regler för sjöfarten, punkt 1 (fp, kd)

av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om allmänt om regler för sjöfarten. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 6,

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 5 i denna del och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 4 och 9.

Ställningstagande

Sedan drygt tio år är Sverige med i EU. Sedan ännu längre tid är vi med i IMO. I olika sammanhang förklarar man vikten av att Sverige inte har andra regler än sina konkurrentländer. Inom sjöfarten finns emellertid fortfarande svenska särregler inom ramen för Sjöfartsverkets föreskriftsverksamhet. Nu har verket till och med märkt ut särreglerna, så att det i författningarna och förslagen till författningar står att läsa: ”Internationellt gäller ..., men för svenska fartyg gäller dessutom ...”. Detta främjar självfallet inte svensk sjöfart, särskilt inte när det gäller valet av svensk flagg för nybyggda fartyg. På senare tid har dock Sjöfartsverket framfört att det avser att avskaffa svenska tekniska särregler beträffande internationella konventioners tillämpning på svenska fartyg. Enligt vår mening borde verket dock gå längre och i stället införa konventionerna exakt som de lyder i svensk lagtext. Först då blir bestämmelserna konkurrensneutrala.

Den svenska sjöfarten måste ses ur ett internationellt perspektiv och särreglerna verkar konkurrenshämmande. Sveriges ställning som föregångsland när det gäller säkerhet och miljömedvetenhet är viktigt att vidmakthålla. Det är därför viktigt att den svenska kompetensen kan bibehållas och att svenska rederier får villkor som liknar övriga EU-länders rederier. Regeringen bör således generellt verka för att de svenska särreg-

lerna för sjöfarten minimeras. Det är i internationella organ som besluten om höga miljö- och säkerhetskrav skall tas, och Sverige bör vara pådrivande i detta arbete. Detta bör ges regeringen till känna.

2. Rationaliseringar inom Sjöfartsverket, punkt 2 (m, c)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (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 reservationen om rationaliseringar inom Sjöfartsverket. Därmed bifaller riksdagen motion

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 15.

Ställningstagande

Sjöfartsverket är den myndighet som har ansvaret för tillsynen över och samordning av sjösäkerhetsarbetet. Verket svarar bl.a. också för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt i samtliga svenska hamnar av betydelse. Som övergripande ekonomiskt mål gäller krav på full kostnadstäckning. Verksamheten finansieras främst genom avgifter på handelssjöfarten. En stor del av rederiernas anläpskostnader utgörs av avgifter till Sjöfartsverket. Verket har efterhand fått kostnadsansvar för utgifter som inte har någon motsvarighet för Vägverket eller Banverket. Isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning och välfärdsråd är dryga kostnader som sjöfarten måste betala men som saknar motsvarighet för de landburna transportslagen. Till detta skall läggas statens avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital, vilket gör Sjöfartsverket till ett av landets mest lönsamma ”transportföretag”. Denna kostnadsfördelning förekommer inte i andra närliggande länder och avgifterna för anlop av svensk hamn är därför ungefär dubbelt så höga som motsvarande kostnad i konkurrerande hamnar. Genom Sjöfartsverkets taxekonstruktion riskerar stora delar av sjöfarten att slås ut. En anpassning av Sjöfartsverkets taxa till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten. Det är mot denna bakgrund av största vikt att de rationaliseringar som påbörjats inom Sjöfartsverket fullföljs. Detta bör ges regeringen till känna.

3. Handelsflottans kultur- och fritidsråd, punkt 3 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 5 och

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 4.

Ställningstagande

Likt alla framtidsbranscher behöver också den maritima miljön rekryteringsfrämjande åtgärder. Sjöfartsnäringen själv har givetvis huvudansvaret för detta i samverkan med sjöfartsskolorna. Branschens egen satsning på forskning och utbildning är ett bra exempel på vad detta ansvar innebär. Handelsflottans kultur- och fritidsråd spelar också en viktig roll för trivseln och samhörigheten bland svenska sjömän, ofta stationerade långt hemifrån och ständigt på resa. Det är inte svårt att föreställa sig vikten av att långt hemifrån känna sig välkommen hem, ja, mer än så, välkommen i en stor gemenskap trots stort geografiskt avstånd från hemlandet. Även om de tekniska förutsättningarna för kontakter med familj och vänner hemma förbättrats radikalt under senare år genom telekommunikationer, Internet, tv-kanaler, radiosändningar, tidningar, hamnaktiviteter och annat, utgör HKF:s existens en styrka av icke obetydlig vikt. Det som kan synas vara en nästan onödig och förlegad företeelse i en värld full av nya kontaktmöjligheter kan i annat avseende – på sitt sätt likt sjömanskyrkorna runtom i världen – vara den kontaktpunkt som är avgörande för trivseln i yrket trots de långa avstånden hem. HKF i sin nuvarande organisationsform fungerar väl. Mot den bakgrunden förefaller det onödigt och oförståndigt att välja att inordna organisationen under Sjöfartsverkets paraply. Detta bör ges regeringen till känna.

4. Sjöräddningssällskapet, punkt 6 (m, kd)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2005/06:T430 av Annelie Enochson (kd).

Ställningstagande

Det är viktigt att Sjöräddningssällskapets roll får bestå och att kärnverksamheten, att rädda liv och att assistera vid räddningsaktioner till sjöss, får vara prioriterad utan att andra uppgifter läggs på denna funktion. Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne bildades 1907 i Stockholm. Initiativet kom till för att samla alla intresserade krafter och gemensamt gripa sig an den stora uppgiften att öka intresset för räddning av skeppsbrutna samt att införskaffa medel till nödvändig räddningsutrustning. Sjöräddningssällskapet gör en ovärderlig samhällsinsats. Under år 2002 räddade Sjöräddningssällskapet över 100 människor från att omkomma och över 2 000 människor från allvarliga lägen till sjöss. SSRS ökar överlevnaden till sjöss utan att det kostar samhället en enda krona. Om man hamnar i nöd i närheten av svenska kusten och får i väg ett nödanrop tar det i medeltal 44 minuter innan man blir räddad. Om man däremot befinner sig på internationellt vatten tar det 86 minuter, och detta till största delen tack vare att SSRS med sina engagerade besättningar satt ett högt mål. Det är betydligt snabbare än den tidsgräns som regeringen satt upp på tre respektive sex timmar. Sjöräddningssällskapets viktiga arbete utförs ideellt och utan större inblandning från staten annat än vad gäller befrielse från moms, arv- och gåvoskatt. Våra farvatten är hårt trafikerade, speciellt sommartid, och här utför Sjöräddningssällskapet en oerhört värdefull insats. Detta bör ges regeringen till känna.

5. Hamntjänster, punkt 7 (m)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hamntjänster. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 6 och 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 17.

Ställningstagande

I många hamnar fortlever skråväsendet i form av stuverimonopolet, vilket leder till dyra stuveriorganisationer och orationella hanteringsmetoder. Enligt EG-fördraget omfattas även hamnverksamhet av den fria rörligheten för varor och tjänster. Det innebär att kommissionen innebär att medlemsstaterna är skyldiga att avreglera eventuella monopol. Vi anser att det är viktigt att inleda en avreglering av hamnverksamheten för att öka konkur-

rensen. Sverige bör i EU aktivt verka för en avreglering av europeiska hamnar och en snabb avveckling av de lokala monopolen. Upphandlings- och konkurrensregler måste förbättras så att inte minst små och medelstora och nya företag kan utmana etablerade verksamheter. Ambitionen måste vara att undanröja nationella monopol och se till att alla medlemsländer efterlever unionens konkurrens- och upphandlingsregler, även inom områden som tidigare präglats av offentliga monopol. Att skråväsendet tillåts fortleva i form av stuverimonopolet i många europeiska hamnar är både principiellt fel utifrån ett inre marknadsperspektiv och leder till dyra stuve-riorganisationer och orationella hanteringsmetoder. Detta bör ges regeringen till känna.

6. Nödhamnar, punkt 11 (fp, kd)

av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om nödhamnar. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06: MJ2 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 9, 2005/06: MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 12 och 2005/06: MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 11.

Ställningstagande

Beredskapen för oljekatastrofer kan höjas genom att man bl.a. utser nödhamnar. Vi anser emellertid att Sverige fortfarande inte har ett juridiskt hållbart system av nödhamnar som EU krävt – och som Sverige således har varit med att besluta om. Det handlar om att peka ut platser dit havereade fartyg kan bärgas för att förhindra att exempelvis en last av olja rinner ut i havet och sprider sig längs en större kuststräcka. Syftet är att förhindra en upprepning av den uppmärksammade oljekatastrofen utanför Spaniens kust hösten 2002, då en läckande oljetanker drogs mellan olika hamnar som inte ville ta emot den tills olyckan var ett faktum. Norge och Danmark har detta nödhamssystem. Vi vill påminna om att regeringen i sin skrivelse hösten 2005 om en havsstrategi sagt att risken för oljeutsläpp vid fartygsolyckor är det mest påtagliga hotet mot de svenska haven. Mot den bakgrunden borde frågan prioriteras tydligare. Detta bör ges regeringen till känna.

7. Bunkerolja, punkt 12 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 8 och

bifaller delvis motionerna

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkande 7,

2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 1,

2005/06:T581 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Agneta Lundberg (båda s) och

2005/06:MJ292 av Lars Tysklind och Cecilia Wigström (båda fp) yrkande 7.

Ställningstagande

Miljöfrågorna blir allt viktigare i internationell sjöfart. Branschens ansvar för att fartygen drivs så miljövänligt som möjligt är stort. När det emellertid gäller utsläpp av svavel är det svårt för branschen att kunna påverka situationen. Oljeeldningen från fartyg överstiger i dag landbaserade källor vad gäller svavelutsläpp. Medan bilar och industrier har haft tuffa utsläppskrav på sig har sjöfarten varit nästintill oreglerad, vilket måste anses vara orimligt.

Det stora problemet för rederierna är svårigheten att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet, dvs. som är renad från svavel, i andra europeiska hamnar. Är det sjöfarten, rederierna, som skall svara för svavelreningen eller är det raffinaderierna? Vem skall betala den kostnad som reningen innebär? I dag lämpas ansvaret över på svensk och annan sjöfart. Det är alltså sjöfarten som får "tar hand om" de restprodukter som raffinaderierna inte annars blir av med. Denna olja förbränns alltså ute på haven utan någon rening och bidrar därmed till svåra miljöföroreningar. På detta sätt kan fartyg ibland sägas bli flytande destruktionsanläggningar för en restprodukt, innehållande oförsvarligt hög svavelhalt, som raffinaderierna annars själva måste ta hand om till höga kostnader, eftersom det troligtvis inte finns någon marknad för denna högsvavliga olja.

Inom svensk sjöfart är man trött på att inte veta vad man tankar i t.ex. Rotterdam, och man vill gärna medverka till en förbättring. Det är emellertid svårt att bortse från att många länder i hård internationell konkurrens söker lämpa över kostnaden för lägre svavelnivåer på andra.

Det är alltså högst angeläget att det ställs ökade krav på oljeleverantörernas och raffinaderiernas ansvar för bunkeroljans kvalitet. Vidare bör Sverige i EU driva på frågornas hantering och för att få till stånd en internationell överenskommelse med miljökrav på bunkeroljan.

Ytterligare en möjlighet att lokalt komma till rätta med problemen är att förse båtar i hamn med elkabel i stället för att de använder egna motorer för strömförsörjningen. Regeringen bör stimulera användningen av elkabel, exempelvis genom att skattebefria el till fartyg. För de båtar som trots allt använder sina motorer reglerar ett EG-direktiv att oljan som används i hamn fr.o.m. 2010 inte får överstiga 0,1 % svavel. Båtar som redan i dag når upp till detta bör erbjudas lägre hamnavgifter. Detta bör ges regeringen till känna.

8. Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet, punkt 14 (s)
av Carina Moberg (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Claes-Göran Brandin (s), Monica Green (s), Kerstin Engle (s) och Börje Vestlund (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet. Därmed avslår riksdagen motionerna

2004/05: MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 10,

2005/06: U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 20,

2005/06: T458 av Kenneth Lantz (kd) yrkandena 1 och 2,

2005/06: T484 av Kent Härstedt (s),

2005/06: T492 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd),

2005/06: T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 18,

2005/06: MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 13,

2005/06: MJ443 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 5,

2005/06: MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkandena 5–10 och 21 samt

2005/06: MJ532 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 10.

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi betona Östersjöområdets stora och ökande betydelse för den internationella handeln. Den senaste utvidgningen av EU har också inneburit ökade förutsättningar för en utveckling av Östersjöområdet. Under senare år har sjöfarten i Östersjön ökat markant, inte minst genom transporter av rysk råolja med oljetankfartyg. Eftersom Östersjön har begränsat vattenutbyte med angränsande hav tar det mycket lång tid innan allt vatten byts ut, och föroreningarna stannar kvar mycket länge. Öster-

sjöns ekosystem är också känsligare för störningar, genom att endast ett fåtal arter klarar av att leva i det bräckta vattnet. Detta innebär att undermålig sjöfart är ett särskilt stort problem i Östersjöområdet.

Som har redovisats har nu Östersjön slutligt klassats som ett PSSA, och dessutom har PSSA-anknutna skyddsåtgärder beslutats av IMO. Vi välkomnar att dessa åtgärder nu kommer att kunna träda i kraft den 1 juli 2006. Med tillfredsställelse konstaterar vi att regeringen i den transportpolitiska propositionen anmäler sin avsikt att gå vidare i PSSA-arbetet. Regeringen betonar således att Sverige skall fortsätta att samarbeta med de övriga Östersjöländerna för att utarbeta förslag till ytterligare åtgärder. Vidare bör särskilda insatser göras för att Ryssland, som har valt att ställa sig utanför PSSA-klassningen, skall bjudas in att delta i detta arbete.

I detta sammanhang vill vi påminna om att även de nyligen framlagda förslagen i det tredje sjösäkerhetspaketet innebär en avsevärd höjning av säkerhetskraven och kommer givetvis att gälla även sjöfarten i Östersjöområdet.

När det särskilt gäller fartygsutsläpp till vatten anføres i den transportpolitiska propositionen bl.a. att utöver de ytterligare insatser som krävs i form av riskreducerande och säkerhetshöjande, behövs bl.a. en förstärkt miljöräddningstjänst. Regeringen redovisar de förstärkningar som Kustbevakningen har tilldelats. Vidare sägs att det är angeläget att Kustbevakningen även i fortsättningen medverkar till att utveckla det internationella samarbetet i detta område, och samarbetet inom bl.a. Östersjöområdet anges vara prioriterat.

I fråga om förslag om att inte tillåta fartyg med *enkelskrov* i Östersjöområdet kan nämnas att arbetet med en generell utfasning av sådana har drivits inom såväl IMO som EU. IMO:s regler härom finns i Marpolkonventionen och går ut på att oljetankfartyg med enkelskrov skall vara utfasade senast år 2015, förutsatt en särskild bedömning dessförinnan av fartygets skick. EG:s regler enligt den s.k. dubbelskrovsförordningen innebär att utfasningen i EES-området skall vara genomförd år 2010. Som utskottet har påpekat tidigare finns inga möjligheter att göra undantag för särskilda vattenområden.

Förslag i motionerna gäller också *ökad trafikledning, ökad trafikövervakning och lotsplikt*. Vi vill påminna om att IMO infört regler som ställer krav på att fartyg med en bruttodräktighet om 300 eller mer skall ha ett automatiskt identifieringssystem (AIS) ombord. De transpondrar som ingår i systemet sänder information mellan fartyg i realtid med uppgifter om det egna fartyget i fråga om position och kurs. Informationen kan också tas emot av landbaserade radiostationer. Systemet täcker hela den svenska kusten. Som utskottet tidigare anfört anses trafikledning numera kunna ersättas med AIS-systemet. Genom det systemet kan man kontrollera eventuella brott mot flaggstatsreglerna. För Öresund inrättas ett gemensamt dansk-svenskt VTS (Vessel Traffic System). Vidare vill vi hänvisa till att EG:s s.k. trafikövervakningsdirektiv innehåller regler om trafikövervakning inom

sjöfarten. Syftet är att öka säkerheten och effektivt göra insatser vid tillbud och olyckor. Ett förslag till skärpning av direktivet i olika avseenden ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Vad särskilt gäller kravet på lotsplikt torde införandet av AIS-systemet ha minskat behovet av lotsning. Samtidigt anses – som utskottet redovisat vid tidigare tillfällen (senast i bet. 2004/05:TU7) – lotsning inte medföra en sådan effektivitetshöjning att det motsvarar de relativt sett höga kostnaderna, och inom Helcom råder delade meningar om en lotsplikt.

I det nyssnämnda förslaget till ändring i övervakningsdirektivet finns även förslag om *isklassning*. Sverige har drivit frågan om Östersjöländernas speciella isklassningsregler i direktivet. Isklassning innebär särskilda krav på skrovkonstruktion och motorstyrka för de fartyg som bedriver vintersjöfart. Innebörden är att om ett fartyg inte lever upp till dessa krav får det inte någon isbrytarassistans.

Frågan om *bekvämlighetsflagg* har utskottet kommenterat vid en rad tidigare tillfällen. Utskottet har därvid anfört att bekvämlighetsflaggade fartyg bör stimuleras att registrera sig i Sverige eller andra länder som kännetecknas av kvalitetsjöfart. Samtidigt har utskottet erinrat om att det avgörande framför allt är att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumping – är enhetligt och gällande för all sjöfart, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat. I detta sammanhang kan också nämnas de förslag om förstärkning och effektivisering av flaggstats- och hamnstatskontrollerna som återfinns i det tredje sjösäkerhetspaketet. De innebär bl.a. att kontrollerna i högre grad skall avse s.k. högriskfartyg. I sammanhanget kan också nämnas att regeringen i den transportpolitiska propositionen anför att staten bör säkerställa att den svenskflaggade handelsflottan ges konkurrensvillkor som är likvärdiga i förhållande till andra EU-länders flottor. Efter införandet av sjöfartsstödet har de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och deras konkurrensförmåga stärkts väsentligt. Regeringen uttalar sin förhoppning om att flertalet av de nya fartyg som har beställts kommer att få svensk flagg.

Vidare finns motionskrav som gäller krav på *fartygets konstruktion och besättning*. Som utskottet har redovisat tidigare bedömer Sjöfartsverket att åtgärder avseende fartygskonstruktion, besättningsutbildning och ekonomiskt ansvar för skador inte är förenliga med vad som kan innefattas i PSSA-anknutna skyddsåtgärder.

I fråga om *tekniskt bistånd* vill vi peka på att det pågår ett mångskiftande arbete med samma syfte som motionärerna vill åstadkomma. Sida har exempelvis på uppdrag av regeringen utarbetat ett program som går under beteckningen Det marina initiativet. Det skall ses som en fortsättning på Sveriges långvariga engagemang i det internationella miljövårdssamarbetet när det gäller havsmiljö- och kustzonsområdena. Inom EU kan systemet med sjömotorvägar fylla en uppgift av det slag som efterlyses. Härigenom skall transportsystemen inom EU effektiviseras genom utveckling av bl.a. förbättringar i infrastruktur, isbrytning och trafikinformations-

system. Några direkta investeringsstöd är däremot inte aktuella för svenskt vidkommande. Riksdagen bör inte heller uttala sig om enskilda insatser i dessa avseenden.

Vi vill i sammanhanget nämna att Sjöfartsverket har getts i uppdrag att – i samråd med Naturvårdsverket – utvärdera effekterna av de antagna skyddsåtgärderna kopplade till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Med utgångspunkt i bl.a. utvärderingen skall Sjöfartsverket härefter analysera behovet av att vidta ytterligare åtgärder för att skydda olika känsliga kust- eller havsområden från sjöfartens påverkan, utreda förutsättningarna för att genomföra lämpliga skyddsåtgärder – exempelvis inom ramen för PSSA-klassningen – samt belysa konsekvenserna av sådana åtgärder. En åtgärd som skall analyseras är huruvida all handelssjöfart – inte bara djupgående fartyg – bör flyttas ut ännu längre syd och öster om *Hoburgs bank*. Uppdraget skall redovisas senast den 1 februari 2007.

Härutöver har Sjöfartsverket haft i uppdrag att – i samråd med Kustbevakningen – lämna ett förslag till ett nytt eller reviderat delmål som är kopplat till risken för olycksrelaterade oljeutsläpp. Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet den 31 mars 2006.

När det slutligen gäller de mer generella motionskraven om att Sverige bör bedriva ett aktivt arbete i internationella sammanhang för ökad säkerhet inom sjöfarten med bäring på Östersjöområdet vill vi återropa vad som anförs i den transportpolitiska propositionen. Allmänt gör regeringen bedömningen att Sverige även i fortsättningen bör ta aktiv del i de viktiga internationella organen, däribland IMO, för utvecklande av de internationella regelverken på transportområdet. Samtidigt sägs att det blir allt viktigare att arbetet samordnas med det arbete som utförs av EU. En ökad samordning mellan Regeringskansliet och berörda myndigheter anges vara angeläget för att effektivisera det internationella arbetet framöver. När det särskilt gäller Östersjöarbetet anförs att de nuvarande formerna och innehållet i detta bör ses över för att bli bättre lämpade för ett samarbete som på ett mer uttalat sätt tar sikte på agerandet i EU. Vi hänvisar också till att det i propositionen anförs att även tydligare prioriteringar bör göras. Vi anser mot denna bakgrund att samtliga nu aktuella motionsyrkanden bör avstyrkas. Syftet med flera motionsförslag om att trygga miljön och sjösäkerheten i Östersjön förutsätts dock bli helt eller delvis tillgodosedda.

9. Miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet, punkt 14 (v) av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet. Därmed bifaller riksdagen motion

2005/06:MJ443 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2005/06:T484 av Kent Härstedt (s) och

avslår motionerna

2004/05:MJ500 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 10,

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 20,

2005/06:T458 av Kenneth Lantz (kd) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T492 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 18,

2005/06:MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 13,

2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkandena 5–10 och 21 samt

2005/06:MJ532 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 10.

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi betona Östersjöområdets stora och ökande betydelse för den internationella handeln. Den senaste utvidgningen av EU har också inneburit ökade förutsättningar för en utveckling av Östersjöområdet. Under senare år har sjöfarten i Östersjön ökat markant, inte minst genom transporter av rysk råolja med oljetankfartyg. Eftersom Östersjön har begränsat vattenutbyte med angränsande hav tar det mycket lång tid innan allt vatten byts ut, och föroreningarna stannar kvar mycket länge. Östersjöns ekosystem är också känsligare för störningar, genom att endast ett fåtal arter klarar av att leva i det bräckta vattnet. Detta innebär att undermålig sjöfart är ett särskilt stort problem i Östersjöområdet.

Som har redovisats har nu Östersjön slutligt klassats som ett PSSA, och dessutom har PSSA-anknutna skyddsåtgärder beslutats av IMO. Vi välkomnar att dessa åtgärder nu kommer att kunna träda i kraft den 1 juli 2006. Med tillfredsställelse konstaterar vi att regeringen i den transportpolitiska propositionen anmäler sin avsikt att gå vidare i PSSA-arbetet. Regeringen betonar således att Sverige skall fortsätta att samarbeta med de övriga Östersjöländerna för att utarbeta förslag till ytterligare åtgärder. Vidare bör särskilda insatser göras för att Ryssland, som har valt att ställa sig utanför PSSA-klassningen, skall bjudas in att delta i detta arbete.

I detta sammanhang vill vi påminna om att även de nyligen framlagda förslagen i det tredje sjösäkerhetspaketet innebär en avsevärd höjning av säkerhetskraven och kommer givetvis att gälla även sjöfarten i Östersjöområdet.

När det särskilt gäller fartygsutsläpp till vatten anförs i den transportpolitiska propositionen bl.a. att utöver de ytterligare insatser som krävs i form av riskreducerande och säkerhetshöjande, behövs bl.a. en förstärkt miljöräddningstjänst. Regeringen redovisar de förstärkningar som Kustbe-

vakningen har tilldelats. Vidare sägs att det är angeläget att Kustbevakningen även i fortsättningen medverkar till att utveckla det internationella samarbetet i detta område, och samarbetet inom bl.a. Östersjöområdet anges vara prioriterat.

I fråga om förslag om att inte tillåta fartyg med *enkelskrov* i Östersjöområdet kan nämnas att arbetet med en generell utfasning av sådana har drivits inom såväl IMO som EU. IMO:s regler härom finns i Marpolkonventionen och går ut på att oljetankfartyg med enkelskrov skall vara utfasade senast år 2015, förutsatt en särskild bedömning dessförinnan av fartygets skick. EG:s regler enligt den s.k. dubbelskrovsförordningen innebär att utfasningen i EES-området skall vara genomförd år 2010. Som utskottet har påpekat tidigare finns inga möjligheter att göra undantag för särskilda vattenområden.

Förslag i motionerna gäller också *ökad trafikledning, ökad trafikövervakning och lotsplikt*. Vi vill påminna om att IMO infört regler som ställer krav på att fartyg med en bruttodräktighet om 300 eller mer skall ha ett automatiskt identifieringssystem (AIS) ombord. De transpondrar som ingår i systemet sänder information mellan fartyg i realtid med uppgifter om det egna fartyget i fråga om position och kurs. Informationen kan också tas emot av landbaserade radiostationer. Systemet täcker hela den svenska kusten. Som utskottet tidigare anfört anses trafikledning numera kunna ersättas med AIS-systemet. Genom det systemet kan man kontrollera eventuella brott mot flaggstatsreglerna. För Öresund inrättas ett gemensamt dansk-svenskt VTS (Vessel Traffic System). Vidare vill vi hänvisa till att EG:s s.k. trafikövervakningsdirektiv innehåller regler om trafikövervakning inom sjöfarten. Syftet är att öka säkerheten och effektivt göra insatser vid tillbud och olyckor. Ett förslag till skärpning av direktivet i olika avseenden ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Vad särskilt gäller kravet på lotsplikt torde införandet av AIS-systemet ha minskat behovet av lotsning. Samtidigt anses – som utskottet redovisat vid tidigare tillfällen (senast i bet. 2004/05:TU7) – lotsning inte medföra en sådan effektivitetshöjning att det motsvarar de relativt sett höga kostnaderna, och inom Helcom råder delade meningar om en lotsplikt.

I det nyssnämnda förslaget till ändring i övervakningsdirektivet finns även förslag om *isklassning*. Sverige har drivit frågan om Östersjöländernas speciella isklassningsregler i direktivet. Isklassning innebär särskilda krav på skrovkonstruktion och motorstyrka för de fartyg som bedriver vintersjöfart. Innebörden är att om ett fartyg inte lever upp till dessa krav får det inte någon isbrytarassistans.

Frågan om *bekvämlighetsflagg* har utskottet kommenterat vid en rad tidigare tillfällen. Utskottet har därvid anfört att bekvämlighetsflaggade fartyg bör stimuleras att registrera sig i Sverige eller andra länder som kännetecknas av kvalitetssjöfart. Samtidigt har utskottet erinrat om att det avgörande framför allt är att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart,

oavsett i vilket land som fartyget är registrerat. I detta sammanhang kan också nämnas de förslag om förstärkning och effektivisering av flaggstats- och hamnstatskontrollerna som återfinns i det tredje sjösäkerhetspaketet. De innebär bl.a. att kontrollerna i högre grad skall avse s.k. högriskfartyg. I sammanhanget kan också nämnas att regeringen i den transportpolitiska propositionen anför att staten bör säkerställa att den svenskflaggade handelsflottan ges konkurrensvillkor som är likvärdiga i förhållande till andra EU-länders flottor. Efter införandet av sjöfartsstödet har de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och deras konkurrensförmåga stärkts väsentligt. Regeringen uttalar sin förhoppning om att flertalet av de nya fartyg som har beställts kommer att få svensk flagg.

Vidare finns motionskrav som gäller krav på *fartygets konstruktion och besättning*. Som utskottet har redovisat tidigare bedömer Sjöfartsverket att åtgärder avseende fartygskonstruktion, besättnings utbildning och ekonomiskt ansvar för skador inte är förenliga med vad som kan innefattas i PSSA-anknutna skyddsåtgärder.

I fråga om *tekniskt bistånd* vill vi peka på att det pågår ett mångskiftande arbete med samma syfte som motionärerna vill åstadkomma. Sida har exempelvis på uppdrag av regeringen utarbetat ett program som går under beteckningen Det marina initiativet. Det skall ses som en fortsättning på Sveriges långvariga engagemang i det internationella miljövårdssamarbetet när det gäller havsmiljö- och kustzonsområdena. Inom EU kan systemet med sjömotorvägar fylla en uppgift av det slag som efterlyses. Härigenom skall transportsystemen inom EU effektiviseras genom utveckling av bl.a. förbättringar i infrastruktur, isbrytning och trafikinformationssystem. Några direkta investeringsstöd är däremot inte aktuella för svenskt vidkommande. Riksdagen bör inte heller uttala sig om enskilda insatser i dessa avseenden.

Vi vill i sammanhanget nämna att Sjöfartsverket har getts i uppdrag att – i samråd med Naturvårdsverket – utvärdera effekterna av de antagna skyddsåtgärderna kopplade till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Med utgångspunkt i bl.a. utvärderingen skall Sjöfartsverket härefter analysera behovet av att vidta ytterligare åtgärder för att skydda olika känsliga kust- eller havsområden från sjöfartens påverkan, utreda förutsättningarna för att genomföra lämpliga skyddsåtgärder – exempelvis inom ramen för PSSA-klassningen – samt belysa konsekvenserna av sådana åtgärder. En åtgärd som skall analyseras är huruvida all handelssjöfart – inte bara djupgående fartyg – bör flyttas ut ännu längre syd och öster om *Hoburgs bank*. Uppdraget skall redovisas senast den 1 februari 2007.

Härutöver har Sjöfartsverket haft i uppdrag att – i samråd med Kustbevakningen – lämna ett förslag till ett nytt eller reviderat delmål som är kopplat till risken för olycksrelaterade oljeutsläpp. Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet den 31 mars 2006.

När det slutligen gäller de mer generella motionskraven om att Sverige bör bedriva ett aktivt arbete i internationella sammanhang för ökad säkerhet inom sjöfarten med bäring på Östersjöområdet vill vi återropa vad som anförs i den transportpolitiska propositionen. Allmänt gör regeringen bedömningen att Sverige även i fortsättningen bör ta aktiv del i de viktiga internationella organen, däribland IMO, för utvecklande av de internationella regelverken på transportområdet. Samtidigt sägs att det blir allt viktigare att arbetet samordnas med det arbete som utförs av EU. En ökad samordning mellan Regeringskansliet och berörda myndigheter anges vara angeläget för att effektivisera det internationella arbetet framöver. När det särskilt gäller Östersjöarbetet anförs att de nuvarande formerna och innehållet i detta bör ses över för att bli bättre lämpade för ett samarbete som på ett mer uttalat sätt tar sikte på agerandet i EU. Vi hänvisar också till att det i propositionen anförs att även tydligare prioriteringar bör göras. Vi anser mot denna bakgrund att de nu aktuella motionsyrkanden bör avstyrkas utom motion 2005/06:MJ443 i berörd del (v). Syftet med flera motionsförslag om att trygga miljön och sjösäkerheten i Östersjön förutsätts dock bli helt eller delvis tillgodosedda.

I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Det finns i dag väl beprövad katalysatorsteknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen. Det finns följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Det som saknas är internationella, bindande regler.

När det gäller Östersjön är det numera ett s.k. PSSA-område, vilket innebär att det är extra känsligt och speciella åtgärder kan genomföras för att skydda miljön. Ett första steg skulle kunna vara att kräva att fartyg som trafikerar Östersjön skall ha katalytisk kväverening. Sverige bör mycket aktivt inom EU, IMO och andra lämpliga internationella forum driva kravet på effektiv kväverening av fartyg. Detta bör ges regeringen till känna.

10. M/S Estonias förlisning, punkt 15 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Estonias förlisning. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 10 och bifaller delvis motion 2005/06:T599 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v, c, -) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Det är nu över elva år sedan som Estoniakatastrofen inträffade. Fortfarande diskuteras olycksorsaken och sjunkförloppet. Många experter har dömt ut den haveriutredning som gjordes av de tre inblandade nationerna Estland, Finland och Sverige. Kristdemokraterna anser att regeringen bör ta initiativ till att med berörda regeringar diskutera och verka för en oberoende internationell granskning av haveriutredningen. Detta bör ges regeringen till känna.

11. M/S Estonias förlisning, punkt 15 (mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om M/S Estonias förlisning. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2005/06:T599 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v, c, –) yrkandena 1–3 och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 10.

Ställningstagande

Den utredning som gjordes av den internationella haverikommissionen (JAIC) ansåg att M/S Estonia förläste därför att bogvisiret slogs av under gång och drog med sig den inre ombordkörningsrampen så att bildäcket öppnades för sjöhävningen. Vatten trängde in på bildäcket och krängde färjan så att den sjönk.

Men enligt vår uppfattning förklaras inte sjunkförloppet alls genom Haverikommissionens utredning. Den brister i systematik och spårbarhet. Antaganden får ersätta bevisade fakta. Slutsatserna är i bästa fall svävande. Det är nämligen känt att rorofärjor av Estonias typ inte sjunker om de får in vatten på bildäcket som är vattentätt nedåt mot däckens under vattenlinjen. I stället slår de runt för att sedan kunna flyta i dagar, och t.o.m. veckor, med botten uppåt, förutsatt att skrovet är intakt. Haveriutredningen följde aldrig det grundläggande arbetssättet att utreda denna typ av olyckor, ett slags haveriutredares ABC.

Första steget är att undersöka *skrovet* under vattenlinjen. Är skrovet intakt kan läckage som olycksorsak uteslutas. Andra steget avser *stabiliteten*, då man kontrollerar om fartyget varit korrekt lastat men även skadorna på bogvisir och den inre bogrampen, eftersom dessa berättar om hur och när bogkonstruktionen havererade. Det tredje steget är att undersöka det *allmänna tillståndet* på och under bildäcket vid olyckstillfället, t.ex. om luckor och öppningar i bildäcket varit korrekt förslutna. Genom ett

sådant metodiskt arbetssätt lägger man den nödvändiga grunden för den fortsatta utredningen, nämligen den som behandlar frågorna om befälets behörighet och agerande, tekniska fel, bristande underhåll och fartygets allmänna sjövärdighet. Det går t.ex. inte att klarlägga befälets ansvar för haveriet om man inte vet hur fartyget sjönk. Det kan alltså konstateras att JAIC underlät att undersöka bildäcket, ramplåsen och fartygets botten, dvs. just de zoner som är relevanta för att förklara olycksorsakerna.

För några år sedan komplicerades bilden när det uppenbarades att någon part under månaderna fram till dykningarna i december 1994 berett sig tillträde till bildäcket genom att dra upp den tio ton tunga ombordkörningsrampen. Eftersom vrakplatsen stod under såväl finsk som svensk övervakning torde en operation av det här slaget rimligen ha genomförts med övervakarnas goda minne.

Ytterligare en omständighet har uppdragats under senare tid. Det gäller påståendena om sökandet efter bogvisiret. Nu har det visat sig att detta återfanns långt tidigare än det datum som först hade uppgetts, nämligen den 18 oktober 1994. Att även ledamöterna i Haverikommissionen känt till detta framgår av ett faxmeddelande till kommissionen med texten ”vi filmade igen visiren och rampen med ROV”.

Härutöver offentliggjorde en svensk tulltjänsteman år 2004 att det civila passagerarfartyget M/S Estonia, samma månad som hon förliste, användes för hemlig införsel till Sverige av ryskt militärt materiel. Johan Hirschfeldt fick som utredare av dessa frågor starkt begränsade befogenheter; i utredningsdirektivet betonades att endast de berörda myndigheterna Försvarsmakten och FMV skulle granskas vad avser detta slags transporter och endast deras eventuella förehavanden i september månad 1994. Utredaren tilläts endast ”samråda” med berörda myndigheter och saknade rätten att höra någon under ed. De berörda svarade under bibehållen tystnadsplikt. Utredarnas besked om att just dessa två myndigheter sagt att de inte ansvarade för en militär last på Estonia under förlisningsnatten säger därför ingenting om andra svenska eller utländska aktörers förehavanden. Hirschfeldts utredningsuppdrag utformades så att frågan om M/S Estonia hade en militär last ombord under olycksnatten inte kunde besvaras.

Sammanfattningsvis kan man inte undgå intrycket av att någonting gick ordentligt fel i Haveriutredningen från första början. Det är inte troligt att man behöver anklaga enskilda utredare för bristande kompetens, utan det är mer troligt att de ställts inför fullbordat faktum och krav på sekretess från tredje part.

Efter år av samstämd inhemsk och internationell kritik mot JAIC:s scenario avsatte Sveriges regering år 2005 medel för att undersöka hur vatten så snabbt kunde ta sig ned till avdelningarna under bildäcket. Nu har uppdraget lämnats till två konsortier. Denna nya studie skall emellertid genomföras utan ytterligare besiktning av vraket. Det rör sig om en datorsimulering utifrån en rad antaganden som kan ge kompletterande bidrag inför en ny haveriutredning.

I Estland pågår två utredningar om M/S Estonia och frågan om militära transporter. Den ena utgörs av en parlamentarisk kommission. Den andra görs av en expertgrupp på uppdrag av den estniska regeringen. Den 30 mars 2006 redovisades resultatet av den sistnämnda utredningen. Här pekar man på en rad brister i den internationella haverikommissionens arbete och slutrapport. Några av punkterna är följande.

- Kommissionen har inte uttömt alla möjligheter för att avgöra om det inträffat en explosion vid bogvisirets fästen.
- Uppgiften att bogvisiret lossnade en kvart efter midnatt katastrofnatten motsägs av ögonvittnen.
- Videofilmerna av skrovet har flera avbrott, där man inte kan avgöra om filmerna stoppats eller redigerats.
- Det finns inte tillfredsställande förklaringar till de hårda stötar som många överlevande passagerare känt och hört.
- Tillfredsställande förklaringar saknas också till det faktum att vatten strömmade in under bildäck.

De estländska utredarna konstaterar vidare att det finns en videofilmad berättelse om att dykningar företogs bara några dagar efter olyckan och inte endast i december 1994, vilket uppges officiellt. Utredarna har fått motsägelserfulla kommentarer om detta från svenska myndigheter. Expertgruppen anser sig också ha skäl att tro att bogvisiret hittades nio dagar tidigare än det officiella datumet, den 18 oktober 1994. Man menar även att det går att misstänka att Estonias bildäck filmades, trots att Haverikommissionens slutrapport hävdar motsatsen.

I detta sammanhang vill vi påminna om IMO:s resolutioner A. 849 (20) om koden för undersökning av olyckor och incidenter inom sjöfarten respektive A. 884 (21) med ändringar av denna. Syftet är att främja en gemensam ansats för sådana undersökningar. Rubriken till artikel 13 handlar om återupptagande av undersökningar. Härav framgår att om nya omständigheter framkommer som i sak kan ha betydelse för utredningsresultatet bör staterna ompröva sitt tidigare ställningstagande. Vi anser för vår del att sådana nya omständigheter har framkommit under senare tid och att utskottet har getts möjlighet att ta del av detta genom dels motion 2005/06:T599 (mp, s, m, kd, v, c, –), dels det ytterligare material som har tillställts utskottet. Emellertid har utskottet valt att bortse från denna kunskap när det avstyrker motionen.

Enligt vår mening bör slutsatsen vara att JAIC:s rapport bör underkännas. Vi kräver att regeringen tar initiativ till en ny haveriutredning om M/S Estonias förlisning, med befogenhet att återuppta undersökningen av vraket. Utredningen skall utses av personer som inte står i beroendeställning till någon av de inblandade staterna eller myndigheterna. Dessutom bör utredningen genomföras under sådan full öppenhet som gäller enligt reglerna om sjöförklaring, inklusive att höra vittnen under ed.

Vi bör besinna att det nu efter så lång tid borde vara möjligt att fullfölja vad som en gång varit avsikten, nämligen att klargöra orsakerna till Estonias förlisning. Det är vi skyldiga de mer än 850 människor som omkom, deras familjer och vänner samt de överlevande från den svåraste fartygsolyckan i modern tid i Europa.

Detta bör ges regeringen till känna.

12. Sjöfartsskydd, punkt 16 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om sjöfartsskydd. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T376 av Berit Jóhannesson m.fl. (v).

Ställningstagande

De nya reglerna om sjöfartsskydd har medfört svårigheter och olägenheter för besättningarna på fartyg när det gäller deras möjligheter att gå i land. Redan vid normalläge i skyddsnivåerna innebär det nya regelverket att tillgängligheten till hamnen är mer begränsad än innan regelverket infördes. Det har även fått konsekvenser för de ombordanställda genom en kraftigt begränsad rörlighet för dem i samband med att fartyget anlöper och ligger i hamn. Detta gäller speciellt då det råder en begränsad hamnverksamhet, dvs. en mindre hamn där hamnpersonalen endast tjänstgör dagtid. Låsta grindar hindrar besättningar att komma i land utanför kontorstid. Personal ombord måste få tillgång till nyckel/nyckelkort så att man kan gå i land. Man måste också säkerställa att ambulans, räddningstjänst och andra utryckningsfordon får tillträde till hamnen och båtarna vid behov. Man kan upprätthålla säkerheten och samtidigt säkerställa att besättningen kan komma i land genom enkla medel. När fartyg anlöper och förtöjer finns alltid personal från hamnen med. Då kan nyckel/kort överlämnas till befälhavaren. Detta kan återlämnas när fartyg avgår. Regelverket för hamnverksamheten enligt ISPS-koden som de praktiserade rutinerna bör alltså ses över. Om det visar sig behövas bör också ändringar göras för att möjliggöra för besättningar och andra behöriga att gå i land i svenska hamnar utanför kontorstid. Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Tillvaratagande av militära sjöbefäls kompetens, punkt 10 (fp)

Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp) anför:

Våra nordiska grannländer har nu alla infört en gemensam grund för sin sjöofficersutbildning kallad STCW-95. Längst har Norge kommit, där sjöofficersutbildningen för däcksofficerare och skeppstekniska officerare likställs med sjökaptens- respektive sjöingenjörskompetens. För norska sjöofficerare är den sjötid som görs i norska örlogsfartyg behörighetsgrundande i olika omfattning med hänsyn till fartygens storlek. I dag kan en motsvarighet till svensk befälsbehörighet (*endorsement*) ges till andra nationers sjöbefäl. Ett sådant *endorsement* innebär att dessa utländska sjöbefäl ges rätt att segla på svenska fartyg under svenska regler. Sjöfartsverket har godkänt den civila sjöbefälsutbildningen i Norge, Polen och Filippinerna. Samtidigt avslås ansökningar från svenska sjöofficerare med motiveringen att vissa kunskaper eller speciell sjötid saknas. Det torde vara helt uppenbart att Sjöfartsverket vet eller borde veta betydligt mer om svenska marinens sjöbefälsutbildning och bakgrund och kunnande än vad man vet om polska eller filippinska sjöbefäls utbildning. Flottan har under nästan 70 år bemannat isbrytare och under ännu mycket längre tid de svenska sjömätningarfartygen. Under de senare årtiondena har driften av dessa fartyg skett i Sjöfartsverkets regi. Inte ens med denna kunskap inom Sjöfartsverket har man kunnat/velat bedöma sjöofficerarnas kunnande. Eftersom all sjötjänst för officerare i örlogsflottan under utbildning sker under handledning, borde sjötjänsten kunna tillgodoräknas enligt samma regler som sjötjänst i handelsflottan. För den svenska marinen har det senaste försvarsbeslutet i december 2004 inneburit kraftiga nedskärningar för marinen. Självklart måste många välutbildade militära sjöbefäl vara mycket attraktiva för den svenska handelsflottan. Det är viktigt att utreda om det går att bättre tillvarata militära sjöbefäls kompetens för den svenska handelsflottan på samma sätt som våra nordiska grannländer eller genom att godkänna någon form av dispens eller övergångsregler. Ett viktigt inslag blir att utreda vilka anpassade kompletteringsutbildningar som krävs. Det kan t.ex. gälla lastning.

2. M/S Estonias förlisning, punkt 15 (fp)

Erling Bager (fp) anför:

Jag delar i princip den uppfattning som kommer fram i motionerna om att en ny haverikommission bör tillkallas med anledning av M/S Estonias förlisning.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av skr. 2004/05:173

2005/06:MJ2 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lämpliga nödhamnar längs Sveriges kuster skall anges i enlighet med vad man kommit överens om inom EU.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T264 av Krister Hammarbergh (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Ortsnamn på de svenska statsisbrytarna.

2004/05:T396 av Gunnar Andréén (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartsregistrets struktur.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rekryteringsfrämjande åtgärder inom sjöfarten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvardröjande särregler inom sjölagstiftningen.

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

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägenheten av en fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket.

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

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

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige i EU aktivt verkar för en avreglering av europeiska hamnar och en snabb avveckling av de lokala monopolen.

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige skall verka för att ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön upprättas.

2005/06:T347 av Lars Tysklind och Gunnar Andrén (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda hur militära sjöbefäls kompetens bättre skall kunna tillvaratas vid tjänstgöring i den svenska handelsflottan.

2005/06:T376 av Berit Jóhannesson m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändrade regelverk och rutiner vid svenska hamnar i syfte att säkerställa besättningarnas möjlighet att gå i land.

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartsregistrets struktur.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rekryteringsfrämjande åtgärder inom sjöfarten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvardröjande särregler inom sjölagstiftningen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ansvaret för bunkerolja.

2005/06:T430 av Annelie Enochson (kd):

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

2005/06:T454 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning angående sjökarteverksamheten.

2005/06:T458 av Kenneth Lantz (kd):

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

2005/06:T484 av Kent Härstedt (s):

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

2005/06:T492 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd):

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

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

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

2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c):

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

2005/06:T581 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Agneta Lundberg (båda s):

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

2005/06:T599 av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v, c, -):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en ny haveriutredning kring M/S Estonias förlisning, med befogenhet att återuppta undersökningen av vraket, kommer till stånd.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att till denna utredning skall utses personer som inte står i beroendeställning till någon av de inblandade staterna eller myndigheterna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att denna utredning skall genomföras under sådan full öppenhet som gäller vid en sjöförklaring, inklusive rätten att förhöra vittnen under ed.

2005/06:T605 av Rolf Lindén (s):

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

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen skall verka för att minimera de
svenska särreglerna för sjöfarten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att den svenska behörighetsförordningen skall anpas-
sas till den internationella konventionen STCW.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att STCW-konventionen skall införas direkt på
engelska i svensk lagtext.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om ökade krav på oljeleverantörernas och raffinaderier-
nas ansvar för bunkeroljans kvalitet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om säkerhetskrav för sjöfarten.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om en oberoende internationell granskning av Estonias
haveriutredning.

2005/06:MJ292 av Lars Tysklind och Cecilia Wigström (båda fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att genom ett EU-direktiv för marina bränslen
säkerställa högt ställda miljökrav inom hela EU-området.

2005/06:MJ394 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att utse nödhamnar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att upprätta ett system för aktiv trafikövervakning/
trafikrapportering i södra Östersjön.

2005/06:MJ443 av Lars Ohly m.fl. (v):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Sverige skall verka inom EU, IMO (International
Maritime Organization) och andra lämpliga internationella forum
för effektiv kväverening av fartyg som bl.a. trafikerar Östersjön.

2005/06:MJ446 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Sverige aktivt bör verka inom Helsingforskonven-
tionen (Helcom) för att fartygen skall kunna lämna sin spillolja
gratis i alla Östersjöns hamnar.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör verka för att IMO beslutar att transport av tunga oljor med enkelskroviga fartyg snarast skall förbjudas på allt vatten i Östersjön.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU bör ge teknikbistånd till de nya medlemsländerna så att de kan uppgradera sina fartyg i sjösäkerhetskänseende.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det i det hårt trafikerade Bornholmsgattet bör införas krav på lots eller motsvarande kompetens i besättningen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att all handelssjöfart bör flyttas söder och öster om Hoburgs bank.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige genom IMO bör verka för att det blir möjligt att införa lämpliga regler som begränsar bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lämpliga nödhamnar längs Sveriges kuster skall anges i enlighet med överenskommelser inom EU.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vid hamnarna inrätta miljöstationer med möjlighet att ta emot skräp gratis, som exempelvis fiskebåtar fångat upp.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullständigt klarlägga de rättsliga möjligheterna för Sverige och Danmark att begränsa sjöfart i Öresund.

2005/06: MJ532 av Maud Olofsson m.fl. (c):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ställa högre krav på de fartyg och besättningar som trafikerar Östersjön.