



## Vissa frågor rörande sjö- och kustövervakning m.m.

---

### Sammanfattning

Utskottet behandlar i detta betänkande tio motioner med sammanlagt tolv yrkanden från den allmänna motionstiden 2002/03 som på ett eller annat sätt rör Kustbevakningen och dess verksamhet. Frågor som behandlas rör Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet) och dess resurser, ansvaret för vrak, sjöfartsövervakning, utnyttjande av Försvarsmaktens helikoptrar och samverkan mellan Östersjöländerna. Samtliga motioner avstyrks. Till betänkandet har fogats tre reservationer, en av Moderata samlingspartiet, en av Kristdemokraterna samt en gemensam reservation av Västerpartiet och Miljöpartiet.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Ärendet.....	4
Utskottets överväganden .....	4
Sjöräddningssällskapet .....	4
Ansvaret för vrak.....	5
Sjöfartsövervakning.....	7
Utnyttjande av Försvarsmaktens helikoptrar .....	10
Samverkan mellan Östersjöländerna .....	11
Reservationer.....	15
1. Sjöfartsövervakning (punkt 3) (v, mp) .....	15
2. Sjöfartsövervakning (punkt 3) (kd).....	16
3. Samverkan mellan Östersjöländerna (punkt 5) (m) .....	16
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag.....	18
Motioner från allmänna motionstiden.....	18

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Sjöräddningssällskapet

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Fö208 och 2002/03:Fö244.

## 2. Ansvaret för vrak

Riksdagen avslår motion 2002/03:Fö204.

## 3. Sjöfartsövervakning

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Fö227, 2002/03:Fö238, 2002/03:Fö243, 2002/03:Fö251 och 2002/03:MI432 yrkande 4.

*Reservation 1 (v, mp)*

*Reservation 2 (kd)*

## 4. Utnyttjande av Försvarsmaktens helikoptrar

Riksdagen avslår motion 2002/03:Fö207.

## 5. Samverkan mellan Östersjöländerna

Riksdagen avslår motion 2002/03:Fö259 yrkandena 5 och 8.

*Reservation 3 (m)*

Stockholm den 29 april 2003

På försvarsutskottets vägnar

*Tone Tingsgård*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Tone Tingsgård (s), Ola Sundell (m), Allan Widman (fp), Ola Rask (s), Erling Wälivaara (kd), Berit Jóhannesson (v), Britt-Marie Lindkvist (s), Åsa Lindestam (s), Karin Enström (m), Peter Jonsson (s), Marie Nordén (s), Carl-Axel Roslund (m), Eva Flyborg (fp), Kerstin Engle (s), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) Claes Västerteg (c) och Gustav Fridolin (mp).

## Ärendet

I detta betänkande behandlas motioner väckta under den allmänna motionstiden riksmötet 2002/03. En sammanställning över motionsyrkandena återfinns i bilaga 1. I motionerna aktualiseras frågor som på ett eller annat sätt rör Kustbevakningen och dess verksamhet.

## Utskottets överväganden

### Sjöräddningssällskapet

#### **Utskottets förslag i korthet**

Om fartyg eller båtar i Försvarmakten är övertaliga bör det ytterst ankomma på regeringen att ta ställning till hur dessa skall avyttras. Utskottet utesluter inte att det kan finnas andra angelägna ändamål som kan behöva tillgodoses. Motionerna 2002/03:Fö208 och 2002/03:Fö244 avstyrks.

#### **Motionerna**

I motion 2002/03:Fö208 av Annelie Enochson (kd) framhålls vikten av att Sjöräddningssällskapets roll får bestå och att kärnverksamheten med att rädda liv och att assistera vid räddningsaktioner till sjöss får vara prioriterad utan att andra uppgifter läggs på denna funktion. Motionären föreslår ett tillkännagivande till regeringen med denna innebörd.

I motion 2002/03:Fö244 av Christer Skoog m.fl. (s) anføres att riksdagen klart bör uttala att när det i framtiden uppstår behov av att Sjöräddningssällskapet behöver ytterligare båtar i sin verksamhet skall det vara självklart att båtarna som i dag disponeras av Försvarmakten skall överföras till Sjöräddningssällskapet omedelbart. Enligt motionären synes det, i det nu gällande säkerhetspolitiska läget, naturligt att våra gemensamma resurser används där de gör störst samhällsnytta.

#### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar uppfattningen i motion 2002/03:Fö208 om den stora betydelse som Sjöräddningssällskapet har. Frågan om hur Sjöräddningssällskapet i framtiden skall organisera och planera sin verksamhet torde dock inte vara en fråga för riksdagen utan ankommer på Sjöräddningssällskapet självt att avgöra. Något uttalande från riksdagens sida bör därför inte göras. Motion 2002/03:Fö208 avstyrks.

Sjöfartsverket ansvarar enligt räddningstjänstlagen (1986:1102) för sjöräddning i Sverige. Sjöfartsverket har avtal med bl.a. Sjöräddningssällskapet för att fullgöra detta ansvar. Sjöräddningssällskapet bedriver verksamhet med bl.a. stridsbåtar. Ett avtal har tecknats mellan Försvarsmakten och Sjöräddningssällskapet.

Utskottet anser att Sjöräddningssällskapet fyller en mycket viktig funktion vid sjöräddning men ställer sig tveksamt till en reglering som innebär att statens fartyg i vissa situationer med självklarhet och omedelbarhet skall disponeras av andra organisationer. Om fartyg eller båtar i Försvarsmakten är övertaliga bör det ytterst ankomma på regeringen att ta ställning till hur dessa skall avyttras. Utskottet utesluter inte att det kan finnas andra angelägna ändamål som kan behöva tillgodoses. Utskottet avstyrker motion 2002/03:Fö244.

## Ansvar för vrak

### Utskottets förslag i korthet

Om en författningsöversyn är motiverad bör regeringen ta erforderliga initiativ. Motion 2002/03:Fö204 bör således inte bifallas.

### Motionen

I motion 2002/03:Fö204 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) påtalas behovet av att åstadkomma en samlad lagstiftning som bl.a. skall reglera ansvarsfrågan för vrak yngre än hundra år. Frågan om vem som i dag bär ansvaret för omhändertagande av strandade vrak eller fartyg yngre än hundra år gamla utmed våra stränder och kuster är enligt motionären oerhört komplicerad och förvirrad. En lösning på problemet som föreslås är att ansvaret för vrak yngre än hundra år under vattenytan bör åvila Kustbevakningen. För vrak yngre än hundra år på land kan ansvaret åvila kommunens räddningstjänst. Man bör enligt motionären kunna dra paralleller till hanteringen av inträffade oljeutsläpp.

### Utskottets ställningstagande

Enligt 2 kap. 1 § 8 lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. räknas skeppsvrak som fast fornlämning om minst etthundra år kan antas ha gått sedan skeppet blev vrak. Lagen anger vad som gäller i fråga om skydd, vård och undersökning av fornlämning samt de straffrättsliga påföljderna vid brott mot lagen. Till lagen finns en förordning (1988:1188) om kulturminnen m.m. Kustbevakningen har befogenheter att ingripa vid brott mot kulturminneslagen enligt bestämmelserna i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.

När det gäller vrak som är yngre än etthundra år finns inget motsvarande rättsligt skydd. De kan under vissa omständigheter falla in under reglerna i

lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd eller lagen (1938:121) om hittegoods. Anmälan om sjöfynd skall göras till bl.a. Kustbevakningen. Om ett vrak ligger och hindrar sjöfarten eller fisket har Sjöfartsverket viss rätt att agera med stöd av kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m.

I motionen talas i allmänna termer om att reglera ”ansvarsfrågan” för vrak som är yngre än hundra år samtidigt som vissa paralleller dras till Kustbevakningens ansvar för omhändertagande av olja som kommit ut i sjön. Kustbevakningens ansvar för oljebekämpning är en del av den statliga räddningstjänsten (miljöräddningstjänst till sjöss) som för närvarande finns reglerad i 27 b § räddningstjänstlagen (1986:1102).

Motionen aktualiserar en mängd delfrågor av bl.a. civil- och förvaltningsrättslig natur. Det krävs t.ex. en tydlig avgränsning för att staten inte skall påta sig ansvar för vrak till vilka det finns en ägare och vrak för vilka det finns ett försäkringsansvar. Frågan om ett eventuellt statligt åtagande kräver även utredning om hur långt ut från landlinjen statens ansvar skall sträcka sig. Vidare krävs utredning om hur många vrak som finns m.m. Ett statligt åtagande för vrak yngre än hundra år kommer att omfatta förlista fartyg från de bägge världskrigen. En särskild fråga i det sammanhanget kan vara rätten till gravfrid. Slutligen måste ett statligt åtagande vara finansierat. Betydande kostnader kan uppstå vid bärgning, bortforsling, upphuggning och omhändertagande av laster.

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

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

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

## Sjöfartsövervakning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att de pågående åtgärder som redovisats bör leda till att förmågan till sjöövervakning förbättras, vilket torde ligga i linje med vad som eftersträvas i motionerna. Erfarenheterna av de åtgärder som nu vidtas bör avvaktas. Mot bakgrund av vad utskottet anfört avstyrker utskottet motionerna 2002/03:Fö227, 2002/03:Fö238, 2002/03:Fö243, 2002/03:Fö251 och 2002/03:MJ432 yrkande 4.

### Motionerna

I motion 2002/03:Fö251 av Chatrine Pålsson (kd) påtalas att mer kan göras för att förhindra oljeutsläpp i Östersjön. I dag är möjligheten att ställa de ansvariga till svars mycket begränsad. Juridiskt har det visat sig vara mycket svårt att komma åt utsläppen, eftersom utsläppen oftast sker på internationellt vatten, av icke-svenska båtar och man i stort sett måste ta ett fartyg som gör ett utsläpp på bar gärning för att kunna väcka åtal. I motionen föreslås att s.k. checkpoints skall finnas till havs och att ett ökat samarbete kommer till stånd mellan Kustbevakningen, tullen och flygvapnet för en ökad bevakning av fartyg och eventuella utsläpp.

I partimotion 2002/03:MJ432 yrkande 4 av Alf Svensson m.fl. (kd) har ett likalydande yrkande framförts.

I motion 2002/03:Fö227 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) yrkas att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen skall agera för införandet av s.k. checkpoints nationellt och internationellt för att förbättra kontrollmöjligheterna i syfte att minska det illegala fisket. Vänsterpartiet föreslår en regeländring som innebär att när fiskefartyg skall fiska i ett annat lands zon skall in- och utpasseringen ske vid vissa förutbestämda geografiska punkter, s.k. checkpoints. I dag finns enbart krav på att fartyg som passerar ut ur eller in i en zon skall informera Kustbevakningen i det land som berörs. I motionen föreslås att in- eller utpassering endast bör vara tillåtet vid vissa fasta punkter för att underlätta kontrollverksamheten.

I motion 2002/03:Fö243 av Christer Skoog m.fl. (s) yrkar motionärerna att ett s.k. checkpoint-system för andra staters fiske i EU:s zon i Östersjön skall införas. Ett införande av ett sådant system underlättar Kustbevakningens kontroll och förbättrar torskbeståndet.

I motion 2002/03:Fö238 av Bo Bernhardsson och Anita Jönsson (s) anförs att det är angeläget att fiskerikontrollen i Östersjön intensifieras och förbättras. Enligt motionen är fiskerikontrollen i det närmaste obefintlig för tredjelands fartyg. Ett annat problem är enligt motionärerna den rapportering som skall ske av fartyg från tredjeland som befinner sig i EU-vatten. Eftersom det enligt

motionärerna allmänt hävdas att det bedrivs ett överfiske och eftersom Kustbevakningen har svårigheter att bevaka antal tillåtna fiskefartyg i EU-zon, skulle införandet av s.k. checkpoints för fisket i EU-vatten både underlätta Kustbevakningens kontroll och förbättra torskbeståndet.

### Utskottets ställningstagande

Övervakning av Östersjön sker dygnet runt, året runt av Kustbevakningen främst genom flyg och fartyg. Kustbevakningen samverkar därvid bl.a. med Försvarsmakten. Tullverket har däremot inga sjögående enheter som kan stödja övervakningen i Östersjön. Samverkan mellan Kustbevakningen och Försvarsmakten utvecklas i enlighet med statsmakternas beslut i anledning av proposition 1999/2000:30 Det nya försvaret, inom ramen för Kustbevakningens uppdrag att samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt förmedla denna information till berörda myndigheter (förordning [1988:256, ändrad 2000:336] med instruktion för Kustbevakningen). Enligt regleringsbrevet för budgetåret 2003 skall Kustbevakningen senast den 1 februari 2004 lämna en rapport till regeringen med en lägesredovisning.

Kustbevakningens övervakning med flyg uppgår till knappt 3 000 flygtimmar per år. Satellitövervakning genomfördes under 2002 i samverkan mellan Sverige och Finland. Satellitövervakning kommer att genomföras även under 2003 och planeras även för kommande år. Regeringen har i propositionen (2000/01:130) Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier föreslagit att Kustbevakningen skall tillföras ytterligare 50 miljoner kronor per år fr.o.m. år 2004 för att skärpa övervakningen till havs och öka satellitspaningen. Kustbevakningen har i regleringsbrevet för budgetåret 2003 fått regeringens uppdrag att genomföra en förstudie avseende anskaffning av tre större s.k. kombinationsfartyg som kan användas för såväl sjöövervakning, kontroll och tillsyn som miljöräddning.

Som komplement till den nationella svenska övervakningen sker övervakning i samverkan med övriga Östersjöländer med inriktning på havsmiljön. Samverkan sker genom Helsingforskonventionen (Helcom). Inom Helcom pågår arbete med etablering av s.k. Hailinglinjer, vilket innebär att fartyg som passerar in eller ut från Östersjön kontaktas och registreras inom speciella områden. Som exempel på bilateral samverkan kan nämnas det utvecklingsarbete som bedrivs mellan Kustbevakningen och finska gränsbevakningsväsendet avseende bl.a. flygövervakning i havsområdet i den nordliga delen av Östersjön med Ålands hav och Bottniska viken.

Svårigheten att komma åt *oljeutsläpp* till havs är väl belyst av Oljeutsläppsutredningen i betänkandet *Att komma åt oljeutsläppen* (SOU 1998:158). Efter lagändringar i enlighet med proposition 2000/01:139 Åtgärder mot förorening från fartyg, har de lagliga förutsättningarna för ingripande ökat och bl.a. har Kustbevakningen sedan den 1 februari 2002 erhållit rätt att i vissa fall inleda förundersökning. Kustbevakningen har nu tre förordnade förundersökningsledare.



Kustbevakningen skall enligt sin instruktion bl.a. samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt förmedla denna information till berörda myndigheter. Därigenom kommer samhällets kunskap om sjötrafikflöden och enskilda fartygsrörelser att öka. Redovisning av uppdraget skall ske till regeringen senast den 1 februari 2004.

Genom införande av s.k. checkpoints ökar förutsättningarna för Kustbevakningen att kontrollera enskilda fartyg. Men enligt utskottets bedömning måste införandet av s.k. checkpoints kombineras med en ökad övervakning av omgivande vatten för att förhindra att fartyg passerar på andra positioner än vid s.k. checkpoints.

Om marina naturreservat införs, t.ex. på utsjöbankarna, kommer kraven på övervakning att öka.

När det gäller *övervakningen av fisket* får Kustbevakningen i samverkan med andra myndigheter, främst Fiskeriverket, viktig information om var fiske pågår och fiskefartygens rörelser. Under 2002 utförde Kustbevakningen 341 fiskerikontroller till sjöss. Av dessa avsåg 160 kontroller fartyg från tredje land. Resurserna är dock små i förhållande till antalet fiskefartyg och verksamhetens omfattning. Den fysiska fiskeövervakningen kompletteras med ett tekniskt system, Vessel Monitoring System (VSM), som administreras av Fiskeriverket. VSM innebär att större fiskefartyg är utrustade med en transponder som med automatik sänder positionsangivelse för fartyget med jämna intervall. Systemet ger god information om var fiskefartyget befinner sig. Under 2004 och 2005 kommer skyldigheten att använda transponder att utsträckas även till mindre fiskefartyg än för närvarande, och kunskapen om var fiske pågår kommer därmed att öka.

Förslag om att bl.a. skärpa påföljderna för brott mot fiskebestämmelserna har nyligen lagts fram i propositionen (2002/03:41) *Ändringar i fiskelagen m.m.* Förslaget innefattar bl.a. höjda straffsatser, skärpta bestämmelser om normerade böter och ytterligare administrativa påföljder såsom återkallelse på viss tid av yrkesfiskelicens och fartygstillstånd samt varning. Regeringen föreslår i propositionen att de nya reglerna skall träda i kraft den 1 juli 2003.

Utskottet anser att de pågående åtgärder som redovisats ovan bör leda till att förmågan till sjöövervakning förbättras, vilket torde ligga i linje med vad som eftersträvas i motionerna. Erfarenheterna av de åtgärder som nu vidtas bör avvaktas. Mot bakgrund av vad utskottet anfört avstyrker utskottet motionerna 2002/03:Fö227, 2002/03:Fö238, 2002/03:Fö243, 2002/03:Fö251 och 2002/03: MJ432 yrkande 4.

## Utnyttjande av Försvarens helikoptrar

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet gör bedömningen att den lagstiftning och de avtal som finns tillgodoser de behov som framställs i motionen varför utskottet avstyrker motion 2002/03:Fö207.

### Motionen

I motion 2002/03:Fö207 av Per Landgren m.fl. (kd) begärs att regeringen skall tillsätta en utredning med syfte att utreda förutsättningar för att genom avtal kostnadsfritt möjliggöra för Kustbevakningen att snabbt och enkelt kunna utnyttja Försvarens helikoptrar för miljöräddningsinsatser. Förslaget är att Försvarens räddningshelikoptrar som redan finns i beredskap för bl.a. sjöräddning, snabbt skall kunna lyfta ut inspektörer från Kustbevakningen för att visitera en misstänkt miljöbov.

### Utskottets ställningstagande

I de fall ett behov av en miljöräddningsinsats till sjöss föreligger finns enligt 34 § räddningstjänstlagen (1986:1102) skyldighet – med vissa begränsningar – för statlig myndighet att med personal och egendom delta i en räddningsinsats på anmodan av räddningsledaren. Denna reglering är tillräcklig för att vid behov disponera Försvarens helikoptrar vid miljöräddningstjänst till sjöss.

Endast i undantagsfall förekommer det enligt vad utskottet erfarit behov av helikopter för att sätta ombord tjänstemän på ett misstänkt fartyg. Att med helikopter och ytbärgare ta oljeprov kan innebära att ytvattnet rörs om och att analysen av provet försvåras. Vidare kan tänkas att kontaminering sker från ytbärgarens dräkt eller utrustning. För att säkerställa oljeprovets bevisvärde måste stora krav ställas på renlighet och enhetlighet vid provtagningen. Kustbevakningen har nu utvecklat en flytande boj med oljeprovtagning som fälls från eget flyg. Erfarenheterna är goda.

Ändringar som genomförts den 1 februari 2002 i lagen (1980:424, ändrad 2001:1294) om åtgärder mot förorening från fartyg (prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81) har bl.a. gett Kustbevakningen rätt att inleda förundersökning vid utsläppsbrott. Kustbevakningen har hittills förordnat tre förundersökningsledare för detta ändamål. Dessa ändringar tillsammans med ett fördjupat samarbete mellan Kustbevakningen, Riksåklagaren och åklagarmyndigheterna, har redan i några fall lett till snabbare lagföring vid denna slags brottslighet till sjöss.

Avtal finns vidare mellan Sjöfartsverket och Försvarens makt om användande av helikopter vid sjöräddning och s.k. RITS-transporter (RITS betyder Räddningsinsats till sjöss och är ett avtal mellan Statens räddningsverk, Kust-

bevakningen, Sjöfartsverket och sex stycken kommunala räddningstjänster) om hjälp vid brand och kemikaliebekämpning ombord på fartyg.

Utskottet gör bedömningen att den lagstiftning och de avtal som finns tillgodoser de behov som framställs i motionen varför utskottet avstyrker motion 2002/03:Fö207.

## Samverkan mellan Östersjöländerna

### Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av vad som redovisats konstaterar utskottet att det förekommer ett omfattande internationellt samarbete om de maritima förhållandena i Östersjöområdet som rör bl.a. säkerhet, gränsbevakning och miljö. Motionärernas förslag torde i stor utsträckning därmed bli tillgodosedda. Något särskilt uttalande från riksdagens sida synes därför inte behövas. Motion 2002/03:Fö259 yrkandena 5 och 8 avstyrks sålunda.

### Motionen

I kommittémotion 2002/03:Fö259 *yrkande 5* av Gunnar Hökmark m.fl. (m) begärs att regeringen lägger fram ett förslag om en för Östersjöländerna gemensam strategi. Det gäller enligt motionärerna att tillvarata allas intressen och förebygga en utveckling som kan medföra att säkerheten hotas. Det styrande för utvecklingen av ett samarbete i vår del av det nya Europa är att den strategiska brännpunkten har flyttats från Östersjöutloppen till det baltiska området. Östersjöländernas, men även övriga europeiska länders intressen, ställer krav på att länderna kring Östersjön har en enhetlig syn på och maritim förmåga att ingripa avseende

- säkerhet,
- gränsbevakning,
- miljö,
- kommunikation och samfärdsel,
- energiutbyte samt
- räddning.

Kontinuerlig närvaro och förmåga till flexibelt agerande på, över, under och från havet utgör förutsättningen för att förebygga internationella kriser i vårt närområde.

I *yrkande 8* i samma motion framförs en begäran om att regeringen lägger fram förslag om planering för utnyttjande av tillgängliga resurser oberoende av om resurserna tillhör olika svenska myndigheter eller övriga länder kring Östersjön. Skärningspunkten i norra Europa har förskjutits från Skagerrak och Kattegatt till det baltiska området. Skagerrak, Kattegatt och Östersjön har

stora förutsättningar för att bli en bro mellan nationer i stället för en barriär eller vallgrav. För Östersjöländerna, som europeiska stater, medlemmar av EU och/eller Nato, är det inte bara de egna intressena som styr denna utveckling. Det är också en skyldighet att tillse att internationella överenskommelser följs. Alla kommer, på ett eller annat sätt, att tvingas till att axla detta ansvar – att säkerställa frihet och säkerhet till havs. Östersjöländerna är inte endast kuststater utan även maritima nationer.

Olyckor och katastrofer som Scandinavian Star och Estonia måste förebyggas och så långt möjligt förhindras. Om de trots allt inträffar måste konsekvenserna av dessa kunna begränsas. Räddning av nödställda och omhändertagande av omkomna är av stort gemensamt intresse för strandstaterna. Endast genom förebyggande åtgärder såsom utbildning och inspektioner samt en hög beredskap för räddningsinsatser när katastrofer inträffar, kan detta åstadkommas.

### Utskottets ställningstagande

Inom miljöområdet har riksdagen under hösten 2000 behandlat en proposition om genomförande av den s.k. Östersjöstrategin (prop. 1999/2000:133, bet. 2000/01:TU5, rskr. 15), vilken är benämningen på den *gemensamma strategi som länderna runt Östersjön har enats om* för att skydda miljön i Östersjöområdet från skadlig påverkan från fartyg. Strategin har utarbetats inom ramen för *Helsingforskonventionen*, vars syfte är att skydda Östersjöområdets marina miljö från föroreningar. Riksdagen beslutade enhälligt att bifalla regeringens förslag om vissa lagändringar som var nödvändiga för att genomföra strategin.

Som ett ytterligare led i genomförandet av Östersjöstrategin lämnade regeringen under våren 2001 en proposition med förslag till *åtgärder mot förorening från fartyg* (prop. 2000/01:139). Propositionen innehöll en rad förslag om lagändringar i syfte att förbättra möjligheterna att motverka, kontrollera och beivra olagliga utsläpp till sjöss av olja och andra skadliga ämnen. Vidare föreslogs skärpta bestämmelser i fråga om tillsyn och sanktioner för att genomföra Östersjöstrategin. Riksdagen beslutade att anta de föreslagna lagändringarna (bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81).

Riksdagen antog dessutom under hösten 2002 lagändringar med avseende på mottagning av avfall i hamnar (prop. 2001/02:181, bet. 2002/03:MJU3, rskr. 13) Härigenom genomfördes det s.k. mottagningsdirektivet (2000/59/EG). Genom beslutet infördes en bestämmelse om möjlighet att hindra ett fartyg, som i närmast föregående hamn inom EES inte fullgjort den obligatoriska avfallslämningen, från att avgå från svensk hamn.

Med anledning av ett nyligen inträffat fartygshaveri utanför den spanska kusten med omfattande oljeläckage som följd och mot bakgrund av de kraftigt ökande oljetransporterna på Östersjön behandlade riksdagen år 2002 ett antal motioner i ämnet. Riksdagen gav därvid regeringen till känna att regeringen så snart som möjligt hos *FN:s sjöfartsorganisation IMO* skulle ansöka om att svenskt vatten i Östersjön skall få status som särskilt känsligt havsområde

samt att regeringen ytterligare bör påskynda *arbetet inom Helcom* för att även övriga länder i Östersjöregionen skall kunna få sina vatten klassade som särskilt känsliga havsområden (bet. 2002/03: MJU6, rskr. 2002/03:97).

Regeringen tillsatte i juli 2002 en kommission, Havsmiljökommissionen (dir. 2002:102), för att göra en sammanfattning av kunskapsläget, såväl nationellt som regionalt, avseende miljötillståndet i Sveriges kust- och havsområden både i Östersjön och i Västerhavet. Kommissionen fick även i uppgift att utforma övergripande strategier på kort och lång sikt samt föreslå åtgärder som kan bryta den pågående negativa utvecklingen i havsmiljön.

Kustbevakningen skall enligt 1 a § förordningen (1988:256, ändrad 1999:1024) med instruktion för Kustbevakningen bl.a. *medverka i internationellt samarbete för att utveckla gränskontroll, brottsbekämpning till sjöss, miljöskydd till sjöss och annan sjöövervakning*. Kustbevakningen skall vidare samverka med andra myndigheter för att främja svenskt deltagande i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde. Kustbevakningen har ett brett internationellt samarbete med fokus på EU och Östersjöregionen.

När det gäller *gränsbevakning* i Östersjöområdet har Kustbevakningen genom lagstiftning givits ansvar och befogenheter för gränskontroll till sjöss avseende såväl personer som varor (se prop. 1999/2000:64 Polissamarbete m.m. med anledning av Sveriges anslutning till Schengen, prop. 1999/2000:122 Internationellt tullsamarbete, prop. 1999/2000:124 En ny smugglingslag m.m. och prop. 1999/2000:126 En ny tulllag). Enligt gällande lag har Kustbevakningen alltså möjlighet att *ingripa mot smuggling och illegal invandring till sjöss*. Dessa möjligheter skulle förbättras vid ett införande av s.k. angränsande zon enligt havsrättskonventionen, något som regeringen föreslog i proposition 1995/96:140 Havsrättskonventionen och tillämpningsavtalet (s. 158). Det skulle därmed bli möjligt att ingripa vid brott mot lagar om tullar och invandring (samt skatt och hälsa) inom ett område ut till 24 nautiska mil från de baslinjer från vilka territorialhavets bredd räknas. Vidare föreslås i proposition 2002/03:38 Straffansvar för terroristbrott att de *särskilda befogenheter* som bl.a. Kustbevakningen har enligt lagen om straff mot smuggling skall gälla även sådana brott som omfattas av den föreslagna nya lagen om straff för terroristbrott.

I regleringsbrev för Kustbevakningen framgår mål för Kustbevakningens del inom verksamhetsgrenen genomförande av räddningsinsatser. Som exempel kan nämnas att Kustbevakningen skall kunna påbörja en insats vid oljeutsläpp eller vid fara för utsläpp inom fyra timmar efter larm, och bekämpningsåtgärder skall kunna påbörjas inom åtta timmar efter larm. I syfte att höja beredskapen mot olyckor till sjöss med allvarliga utsläpp som följd har Kustbevakningen regeringens uppdrag att genomföra en förstudie avseende tre större kombinationsfartyg för att tillgodose behov av bl.a. bogsering och brandbekämpning.

Inom den maritima sektorn i Östersjöområdet finns samarbete som syftar till hög beredskap. Samarbete sker inom Helcom, Bonnavalet och Köpenhamnsavtalet. I dessa organisationer *diskuteras och utvecklas riktlinjer för*

*samarbete* vid olyckor, system för rapportering och ledning, forskning och utveckling, övervakning samt övningar och utbildning.

Mot bakgrund av ovanstående redovisning konstaterar utskottet att det förekommer ett omfattande internationellt samarbete om de maritima förhållandena i Östersjöområdet som rör bl.a. säkerhet, gränsbevakning och miljö. Motionärernas förslag torde i stor utsträckning därmed bli tillgodosedda. Något särskilt uttalande från riksdagens sida synes därför inte behövas. Motion 2002/03:Fö259 yrkandena 5 och 8 avstyrks sålunda.

# Reservationer

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

## 1. Sjöfartsövervakning (punkt 3) (v, mp)

av Berit Jóhannesson (v) och Gustav Fridolin (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Fö227 och avslår motionerna, 2002/03:Fö238, 2002/03:Fö243, 2002/03:Fö251 och 2002/03: MJ432 yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Fisket i Östersjön regleras genom de internationella avtal som EU slutit med övriga Östersjöstater. Inriktningen skall vara att beståndet inte skattas mer än det tål. Undersökningar visar att så inte är fallet. Flera arter är nu på gränsen till eller under de biologiskt säkerställda gränserna. När tillgången är knapp hårdnar konkurrensen och kravet ökar på att gällande regler skall följas och hållas.

Det finns bland fiskare en allmänt utbredd uppfattning att fiskare från andra länder tar upp mer än deras kvoter ger dem rätt till inom den svenska zonen. Internationella havsforskningsrådet (ICES) bedömer att det så kallade svartfisket i Östersjön är stort, det har talats om siffror på ca 40 000 ton torsk. Det är dock svårt att få kontrollera om denna siffra stämmer då statistiken saknas och är svår att få fram på grund av att kontrollen är undermålig i vissa länder. Skulle det vara så att mer än de tilldelade kvoterna tas upp så utgör ju detta ett ytterligare hot mot arterna och fiskenäringen i stort. För att förbättra kontrollmöjligheterna i syfte att minska det illegala fisket föreslås en regeländring som innebär att när fiskefartyg skall fiska i annat lands zon skall in- och utpassering ske vid vissa förutbestämda geografiska punkter, s.k. checkpoints. I dag finns enbart krav på att fartyg som passerar ut eller in ur en zon skall informera Kustbevakningen i det land som berörs.

Kustbevakningens uppgift är att kontrollera att fisket sker enligt de bestämmelser som gäller. En uppgift som blir näst intill omöjlig med de regler kring passering av zoner som finns i dag.

Kontrollen försvåras ytterligare av att Kustbevakningen vid kontroll av lasten skall kunna avgöra om lasten fanns med från fiske utanför zonen eller om den fångats i zonen.

Den enda verkliga kontrollen över var fartyg befinner sig i dag utförs genom flygövervakning som finns och som görs regelbundet. Som komplement till flygbevakningen är det viktigt att den sjöburna kontrollen finns och är effektiv både vad gäller licenser och redskap som fångstmängder och arter.

Kontrollen försvåras även av att rapporteringen inte sker direkt till respektive landsbevakningsmyndighet utan till EU, för att sedan därifrån gå vidare till Kustbevakningen. För att få en bevakning som fungerar och har fiskarnas förtroende, måste rapporteringen av in- och utpassande fartyg ske direkt till det land som har att sköta bevakningen.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår därför att in- och utpassering endast bör vara tillåtet vid vissa fasta punkter, s.k. checkpoints, för att underlätta kontrollverksamheten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **2. Sjöfartsövervakning (punkt 3) (kd)**

av Erling Wälivaara (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Fö251 och motion 2002/03:MJ432 yrkande 4 och avslår motionerna 2002/03:Fö227, 2002/03:Fö238 och 2002/03:Fö243.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att för att komma tillrätta med problemen med förorenade vatten måste kraftfulla åtgärder vidtas för att bl.a. minska utsläppen av olja och möjligheten att beivra oljeutsläpp förbättras. I dag är möjligheten mycket begränsad att ställa de ansvariga för utsläpp till svars. Juridiskt har det visat sig vara mycket svårt att komma åt utsläppen eftersom dessa oftast sker på internationellt vatten, av icke-svenska båtar. Man måste i stort sett ta ett fartyg som gör utsläpp på bar gärning för att kunna väcka åtal. Vi anser därför att övervakningen till havs måste öka och att s.k. checkpoints skall finnas till havs samt att samarbetet mellan berörda myndigheter ökar för en ökad bevakning av fartyg och eventuella utsläpp. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **3. Samverkan mellan Östersjöländerna (punkt 5) (m)**

av Ola Sundell, Karin Enström och Carl-Axel Roslund (alla m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:



5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Fö259 yrkandena 5 och 8.

### *Ställningstagande*

Det framtida behovet av samverkan mellan Östersjöländerna kommer inte bara att begränsas till att förhindra ett utnyttjande av omgivande havsområden. Inom Östersjöområdet ökar sjötransporterna dramatiskt. Det är inte bara transporter på köl som är aktuella i dessa sammanhang. Uppbyggnad och sammankoppling av energiförsörjningen mellan Östersjöländerna måste kunna ske kontinuerligt och på ett säkert sätt. Uppdelningen av havsområdena i ekonomiska zoner och tilldelning av fiskekvoter genererar visserligen rättigheter men kräver samtidigt att Östersjöländerna har förmåga till en strikt övervakning för att förhindra rovfiske och utfiskning. När olyckor och katastrofer trots allt inträffar måste konsekvenserna av dessa kunna begränsas. Räddning av nödställda och omhändertagande av omkomna är av stort gemensamt intresse för strandstaterna. Smuggling och illegal invandring över nationsgränser har alltid förekommit. I vårt närområde är omgivande hav en lämplig transportväg. Östersjöns marina kulturarv måste skyddas och bevaras. De gravar till havs som finns måste lämnas i fred.

Genom samordnade och gemensamma förebyggande åtgärder, såsom utbildning och inspektioner samt gemensam övervakning av havet och en hög beredskap för insatser kan bättre verkan erhållas. Men det räcker inte med detta. Vi måste också kunna lämna socialt stöd och bistå med sjukvård. Detta ställer nya och mer omfattande krav på det maritima samarbetet och en förmåga hos länderna kring Östersjön på ett sätt som vi nu bara vagt kan ana. Regeringen bör lägga fram förslag som främjar detta. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden

*2002/03:Fö204 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

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

*2002/03:Fö207 av Per Landgren m.fl. (kd):*

Riksdagen begär att regeringen skall tillsätta en utredning med syfte att utreda förutsättningarna för att genom avtal kostnadsfritt möjliggöra för Kustbevakningen att snabbt och enkelt kunna utnyttja Försvarmaktens helikoptrar för miljöräddningsinsatser.

*2002/03:Fö208 av Annelie Enochson (kd):*

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

*2002/03:Fö227 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall agera för införandet av checkpoints nationellt och internationellt.

*2002/03:Fö238 av Bo Bernhardsson och Anita Jönsson (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av Kustbevakningens kontroll av fisket i Östersjön.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av checkpoints-system för fiske i EU:s zon i Östersjön.

*2002/03:Fö243 av Christer Skoog m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett s.k. checkpoints-system för andra staters fiske i EU:s zon i Östersjön.

*2002/03:Fö244 av Christer Skoog m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att tillgodose sjöräddningens framtida behov av båtar.

*2002/03:Fö251 av Chatrine Pålsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad bevakning av fartyg som trafikerar Östersjön.

*2002/03:Fö259 av Gunnar Hökmark m.fl. (m):*

5. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en för Östersjölän-  
derna gemensam strategi i enlighet med vad som anförs i motionen.
8. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om planering för utnytt-  
jande av tillgängliga resurser oberoende av om resurserna tillhör olika  
svenska myndigheter eller övriga länder kring Östersjön i enlighet med  
vad som anförs i motionen.

*2002/03:MJ432 av Alf Svensson m.fl. (kd):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen  
anförs om ökad övervakning till havs.