

Regeringens proposition

2003/04:88

Övervakning av sjötrafiken m.m.

Prop.
2003/04:88

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Harpsund den 4 mars 2004

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagstiftningen kompletteras med vissa bestämmelser om anmälningsskyldighet samt om åtgärder vid ogynnsamma väder- och sjöförhållanden.

Vidare föreslås att tillämpningsområdet för lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) utvidgas så att lagen även kommer att omfatta vattenskotrar och vissa motorer. Det föreslås också att det införs bestämmelser om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de har genomgått omfattande förändringar.

Genom förslagen genomförs två EG-direktiv, nämligen direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet), och direktivet 2003/44/EG om ändring i direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet).

De lagändringar som föranleds av övervakningsdirektivet föreslås träda i kraft den 1 juli 2004. Ändringarna i fritidsbåtslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	8
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.....	9
3	Ärendet och dess beredning.....	13
4	Bakgrund	14
4.1	Övervakningsdirektivet.....	14
4.2	Fritidsbåtsdirektivet	15
5	Regeringens förslag	17
5.1	Övervakningsdirektivet.....	17
5.1.1	Förhandsanmälan från fartyg.....	17
5.1.2	Åtgärder vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden.....	19
5.1.3	Påföljder	21
5.2	Fritidsbåtsdirektivet	22
5.2.1	Fritidsbåtslagens tillämpningsområde	22
5.2.2	Nya definitioner	24
5.2.3	Krav efter omfattande förändringar	25
5.2.4	Ansvarig för att uppfylla väsentliga krav	26
5.2.5	Tillsyn	28
6	Konsekvenser	29
6.1	Övervakningsdirektivet.....	29
6.2	Fritidsbåtsdirektivet	30
7	Ikraftträdande	32
8	Författningskommentar	33
8.1	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	33
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	34
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.....	34
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EGFe! Bokmärket är inte definierat.	
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EGFe! Bokmärket är inte definierat.	
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EGFe! Bokmärket är inte definierat.	
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser - Övervakningsdirektivet.	97
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser - Fritidsbåtsdirektivet	98
Bilaga 6	Lagrådsremissens lagförslag	99
Bilaga 7	Lagrådets yttrande	107

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 mars 2004	110	Prop. 2003/04:88
Rättsdatablad.....	111	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2003/04:88

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Häri genom föreskrivs¹ att 6 kap. 1 §, 7 kap. 2 § och 8 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation, *eller*

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet.

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet, *eller*

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

7 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § skall anses vara sjövärdigt,
 2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,
 3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,
 4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt
 5. skyldighet för redare och befälhavare att *anmäla*
- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> a. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009), och b. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet. | <ol style="list-style-type: none"> 5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att a. <i>anmäla</i> inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009), b. <i>anmäla</i> uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet, c. <i>lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, och</i> d. <i>lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.</i> |
|--|---|

8 kap.

3 §

Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid med en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §, om inte förseelsen är ringa,
2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §,
3. befälhavare och teknisk chef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han eller hon enligt 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,
4. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 2 kap. 6 § tredje stycket,

5. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom eller henne för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, teknisk chef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i säkerhetsbesättningsbeslut eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han eller hon har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller annan liknande händelse,

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 7 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 4 kap. 6 §,

10. befälhavare som uppsåtligen beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation, tillsynsbok och certifikat eller annan handling enligt 5 kap. 30 §,

12. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 5 kap. 20 § andra stycket, 21 § andra stycket eller 24 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts honom med stöd av 7 kap. 2 § 5.

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en anmälningsskyldighet eller uppgiftsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Prop. 2003/04:88

Härigenom föreskrivs¹ att 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg² skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap. **5 §³**

Släpps olja eller något annat skadligt ämne ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Sådana förbud och förelägganden kan vara

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

Ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

² Lagen omtryckt 1983:463. Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

³ Senaste lydelse 2001:1294.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

Prop. 2003/04:88

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

dels att 1–3, 5 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 1 b och 2 a §§, samt närmast före 1 b § en ny rubrik med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag skall tillämpas på *fartyg som har en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsedda för sport- och fritidsändamål (fritidsbåtar) samt på viss utrustning för fritidsbåtar.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *att lagen inte skall tillämpas på vissa slag av fritidsbåtar.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilken utrustning *för fritidsbåtar* som skall omfattas av lagen.

Denna lag skall tillämpas på fritidsbåtar, vattenskotrar, motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar samt på viss utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *undantag från lagens tillämpningsområde.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilken utrustning som skall omfattas av lagen.

Definitioner

1 b §

I denna lag avses med

1. *fritidsbåt: ett fartyg som har en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsett för sport- och fritidsändamål,*

2. *vattenskotter: en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på*

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (EGT L 164, 30.6.1994, s. 15, Celex 31994L0025), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG (EUT L 214, 16.6.2003, s. 18, Celex 32003L0044).

farkosten snarare än befinner sig i den,

3. tillverkare: en fysisk eller juridisk person som tillverkar en produkt som omfattas av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller som låter konstruera eller tillverka en sådan produkt och själv släpper ut den på marknaden,

4. representant: en fysisk eller juridisk person som är etablerad inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som fått skriftlig fullmakt från tillverkaren att handla på dennes vägnar när det gäller frågor som rör förpliktelser enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

2 §

Den som tillverkar eller importerar fritidsbåtar och utrustning till dessa för bruk i Sverige ansvarar för att de uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden.

Tillverkare och importörer av produkter som omfattas av denna lag och är avsedda att användas i Sverige ansvarar för att produkterna uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och om hur man skall bedöma om fritidsbåtarna och utrustningen uppfyller kraven.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och om hur man skall bedöma om produkterna uppfyller kraven.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att ha genomgått omfattande förändringar. Den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra en produkt ansvarar för att de föreskrivna kraven är uppfyllda.

2 a §

Tillverkaren av en produkt som omfattas av denna lag eller den som enligt 2 § tredje stycket ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring får överlåta ansvaret enligt lagen till en representant. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om att någon annan än vad som i övrigt framgår av denna lag får överta ansvar enligt lagen.

3 §

Den som ansvarar för att fritidsbåtar och utrustning till dessa uppfyller föreskrivna krav skall tillse att produkterna bär en CE-märkning när de släpps ut på marknaden.

När det gäller fritidsbåtar, vattenskotrar och sådan utrustning som enligt föreskrifter meddelade med stöd av 1 § tredje stycket omfattas av denna lag, skall den som ansvarar för att produkterna uppfyller föreskrivna krav se till att dessa bär en CE-märkning när de

- 1. släpps ut på marknaden, eller*
- 2. efter en omfattande förändring släpps ut på marknaden eller tas i bruk.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vad som anges i första stycket även skall gälla i fråga om vissa motorer.

Beträffande CE-märkning gäller lagen (1992:1534) om CE-märkning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om denna märkning.

5 §

Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta fritidsbåtar eller CE-märkt utrustning till dessa kan äventyra

Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta produkter som omfattas av denna lag kan äventyra säkerheten eller

säkerheten eller hälsan för personer, egendom eller miljön, eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav, får tillsynsmyndigheten ålägga tillverkaren att återkalla produkterna från marknaden. Om tillverkaren inte har sitt säte i Sverige får åläggandet i stället avse tillverkarens representant i Sverige. Tillsynsmyndigheten får därvid helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

Om tillsynsmyndigheten meddelar ett sådant åläggande eller förbud skall myndigheten genast underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om denna åtgärd.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att *fritidsbåtar och utrustning till dessa* uppfyller föreskrivna krav när *de* släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att *produkten* uppfyller föreskrivna krav när *den* släpps ut på marknaden *eller när den efter en omfattande förändring släpps ut på marknaden eller tas i bruk.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

Under hösten 2003 utarbetades inom Näringsdepartementet två promemorior; dels en promemoria med förslag till genomförande av direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet), *bilaga 1*, dels en promemoria innehållande förslag till genomförande av direktivet 2003/44/EG om ändring i direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (dvs. ändringar i fritidsbåtdirektivet), *bilagorna 2 och 3*. När det gäller fritidsbåtdirektivet hade Sjöfartsverket tidigare fått i uppdrag att ta fram ett förslag till hur ändringsdirektivet skulle kunna genomföras i svensk rätt. Departementspromemorian byggde i stora delar på Sjöfartsverkets redovisning, som finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2003/6282/TP).

De båda promemoriorna har remissbehandlats. Förteckningar över remissinstanser finns i *bilagorna 4 och 5*, och sammanställningar över remissinstansernas yttranden finns i Näringsdepartementet (beträffande övervakningsdirektivet dnr N2003/8229/RS och beträffande fritidsbåtdirektivet dnr N2003/6282/TP).

Förslagen i propositionen har utformats i samarbete med vänsterpartiet.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 5 februari 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 6*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*. Regeringen har beaktat Lagrådets synpunkter, vilka har medfört vissa justeringar i förslaget till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Kommentarer till Lagrådets synpunkter finns i avsnitten 5.2.2, 5.2.4 och 5.2.5. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4.1 Övervakningsdirektivet

Den 27 juni 2002 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet), se *bilaga 1*. Direktivet skall tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, men från direktivets bestämmelser undantas bl.a. örlogsfartyg, fiskefartyg och fritidsbåtar kortare än 45 meter. Syftet med direktivet är att öka säkerheten och effektiviteten för sjötrafiken, att förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor eller potentiellt farliga situationer samt att bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg. Detta skall ske genom att ett övervaknings- och informationssystem inrättas för sjötrafiken inom gemenskapen. De huvudsakliga åtgärder som direktivet föreskriver i övrigt är följande.

När det gäller sjötrafikens effektivitet, i synnerhet effektiviteten i samband med fartygs anlöp i hamnar, anges i övervakningsdirektivets preambel att den skall förbättras genom att fartygen lämnar en förhandsanmälan innan de anlöper hamnen.

Obligatoriska fartygsrapporteringsystem, sjötrafikinformationstjänster och ruttsystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med regler som har antagits av Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO). Enligt övervakningsdirektivet skall medlemsstaterna se till att fartygen fullgör de skyldigheter som åligger dem i dessa avseenden.

Genom särskild utrustning ombord kan fartyg identifieras automatiskt (AIS-system), vilket ger bättre möjlighet till övervakning av fartyg. Likaså kan numera färdskrivare (VDR-system eller ”svarta lådor”) användas för att underlätta utredningar i samband med olyckor. Med tanke på att denna utrustning är viktig i kampen för att förhindra olyckor till sjöss, görs den genom övervakningsdirektivet obligatorisk för fartyg som anlöper hamnar i gemenskapen. Den information som tillhandahålls av ett VDR-system kan användas efter en olycka både för att utreda orsakerna till denna och i förebyggande syfte för att dra nödvändig lärdom för framtiden.

Förutom att se till att nödvändig teknisk utrustning finns ombord, skall medlemsstaterna se till att det finns tillräckligt med kompetent personal tillgänglig vid de behöriga myndigheternas landcentraler.

För att kunna förbereda insatser och ingripa på ett effektivt sätt vid förorening eller risk för förorening till sjöss är det vidare väsentligt att ha tillgång till bl.a. uppgifter om farligt eller förorenande gods som finns ombord på fartyg. Fartyg som anlöper eller avgår från hamnar i medlemsstaterna skall därför lämna vissa sådana uppgifter till de behöriga myndigheterna eller till hamnmyndigheterna i de aktuella medlemsstaterna. Vissa fartyg utgör på grund av t.ex. sitt skick en potentiell risk för sjösäkerheten eller miljön. Enligt övervakningsdirektivet skall medlemsstaterna vara särskilt

uppmärksamma vid övervakningen av dessa fartyg och vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att riskerna ökar.

Befälhavare skall anmäla tillbud och olyckor som påverkar fartygets säkerhet eller som äventyrar sjösäkerheten till den landcentral som har ansvar för det aktuella geografiska området. Han eller hon skall även anmäla annat som kan hota sjösäkerheten eller miljön, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande produkter i havet, och kringdrivande föroreningsbälten, containrar m.m.

Om den behöriga myndigheten i en medlemsstat bedömer att väder- och sjöförhållandena är så ogynnsamma att det skulle medföra allvarliga risker om ett fartyg t.ex. anlöpte eller avgick, skall befälhavaren informeras. Lämpliga åtgärder skall vidtas, vilka kan innebära t.ex. att ett fartyg förbjuds att anlöpa eller lämna en hamn tills risken har normaliserats.

Ett fartyg som befinner sig i en nödsituation skall omedelbart kunna gå till en skyddad plats. Medlemsstaterna skall därför upprätta planer för att vid behov på bästa sätt kunna ta emot fartyg som befinner sig i sjönöd.

Övervakningsdirektivets bestämmelser innebär en skärpning, utvidgning respektive ändring av bestämmelserna i direktivet 93/75/EEG om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods. Det direktivet kan därmed sägas ha spelat ut sin roll och upphävs därför genom övervakningsdirektivet.

4.2 Fritidsbåtsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet), se *bilaga 2*, innehåller bestämmelser om säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar och viss utrustning som hör till fritidsbåtar. Direktivet fastställer vilka krav avseende säkerhet, hälsa, miljö- och konsumentskydd, s.k. väsentliga krav, som medlemsstaterna skall ställa på fritidsbåtar och den utrustning som omfattas av direktivet. Kraven skall vara uppfyllda när produkterna släpps ut på marknaden. Båtar och utrustning som uppfyller kraven skall också CE-märkas. Syftet med direktivet är att åstadkomma enhetliga krav och därigenom undanröja handelshinder och ojämna konkurrensvillkor samt underlätta fri rörlighet för de produkter som omfattas av direktivet.

Fritidsbåtsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen), med tillhörande förordning (1996:53) (fritidsbåtsförordningen) och Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:14) med föreskrifter om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om bl.a. tillämpningsområde, märkningsskyldighet och tillsyn. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har i lagen bemyndigats att meddela de mer detaljerade bestämmelserna, och regeringen har i förordningen delegerat denna föreskriftsrätt till Sjöfartsverket. Den övervägande delen av reglerna har således genomförts genom Sjöfartsverkets föreskrifter.

I juni 2003 antog Europaparlamentet och rådet direktivet 2003/44/EG Prop. 2003/04:88 om ändringar i fritidsbåtsdirektivet, se *bilaga 3*. Genom detta utökas fritidsbåtsdirektivets tillämpningsområde till att även omfatta bl.a. vattenskotrar och motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar. Nya krav införs vidare i fråga om buller och avgaser, och vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav även efter att de genomgått omfattande förändringar.

5.1 Övervakningsdirektivet

Till stor del finns redan i dag bestämmelser i det svenska regelverket som täcker direktivets krav. När det exempelvis gäller genomförandet av artikel 20, som behandlar mottagande av fartyg i nöd, är bedömningen att några lagändringar inte är nödvändiga. Däremot skall det av en kommande förordning framgå att det ankommer på Sjöfartsverket att utarbeta de planer som artikeln föreskriver. Det kan beträffande den artikeln även tilläggas att regeringen avser att se över frågan om mottagande av fartyg i nöd, för att eventuellt kunna förbättra möjligheterna att handla effektivt i dessa sammanhang.

I vissa andra delar kan direktivet genomföras genom att föreskrifter meddelas med stöd av befintliga bemyndiganden. I några avseenden krävs dock att lagstiftningen kompletteras för att direktivet till fullo skall bli genomfört. Nedan presenteras förslag till sådana lagändringar.

5.1.1 Förhandsanmälan från fartyg

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen beslutar får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats. Skyldigheten får åläggas redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens, med undantag av att ”ankarplats” inte nämndes i förslaget till 7 kap. 2 § 5 c) fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* har pekat på att fartyg som trafikerar svenska farvatten och som använder svenska hamnar redan i dag har skyldighet att lämna anmälningar till olika myndigheter, och anser att strävan bör vara att skapa en enda nationell anmälningspunkt för sjöfarten. *Sjöfartsverket* anser att det föreslagna bemyndigandet redan täcks av det bemyndigande som finns i 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300). Om regeringen ändå föreslår det nya bemyndigandet anser verket, för att bemyndigandet skall överensstämma med direktivet, att även ”ankarplats” bör nämnas i dess lydelse. *Institutet för sjörätt och annan transporträtt* delar promemorians uppfattning att begreppet ”agent” inte bör införas i lagstiftningen.

Skälen för regeringens förslag: Innan ett fartyg anlöper en hamn i en medlemsstat skall vissa allmänna uppgifter anmälas till hamnmyndigheten, vilken enligt artikel 3 1) i övervakningsdirektivet utgörs av den behöriga myndighet eller det organ som medlemsstaterna utsett för varje hamn för att ta emot och vidarebefordra uppgifter som anmäls i enlighet med direktivet. Anmälningsskyldigheten framgår av artikel 4 i övervakningsdirektivet, och de uppgifter som skall lämnas framgår av direktivets bilaga 1, punkten 1. Uppgifterna gäller fartygets

identitet, destinationshamn, beräknad ankomsttid till hamnen eller bordningsplatsen för lots samt antal personer ombord. Senast 24 timmar i förväg skall uppgifterna lämnas, eller – om sjöresan varar kortare tid än så – senast när fartyget lämnar föregående hamn. Om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resans gång, skall anmälan göras så snart som möjligt.

Det kan ifrågasättas om det i dag finns något bemyndigande som är tillämpligt för att ifrågavarande skyldighet skall kunna regleras. Fartyg som trafikerar svenska farvatten och som använder svenska hamnar har redan i dag skyldighet att göra förhandsanmälningar till olika myndigheter. Som exempel kan nämnas att befälhavare med anledning av gränskontrollen är skyldig att före ankomst lämna en s.k. Schengenanmälan till Kustbevakningen (se 5 kap. 12 § utlänningsförordningen (1989:547)), och att ett fartyg som kommer till en svensk hamn från en hamn utanför EES-området skall lämna uppgifter till sjöräddningscentralen i Göteborg (se 1 kap. 6 § Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1994:21) med föreskrifter för sjötrafiken m.m.). Något bemyndigande som fullt ut täcker vad som nu behövs finns dock inte enligt regeringens mening. Bemyndigandet i 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300), som *Sjöfartsverket* har hänvisat till, avser föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten vid förande av fartyg. Detta är ett relativt allmänt hållet bemyndigande men det är inte uppenbart att det täcker den nu ifrågavarande anmälningsskyldigheten, särskilt inte vid en jämförelse med det bakomliggande bemyndigandet i 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Eftersom flertalet övriga bemyndiganden om anmälningsskyldighet från fartyg dessutom finns reglerade i lag är det enligt regeringens uppfattning mest konsekvent att göra så även i detta fall. Det föreslås därför att 7 kap. 2 § 5 fartygssäkerhetslagen (2003:364) ändras så att bemyndigandet som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriftsrätt även omfattar ett fartygs anmälningsskyldighet inför ankomsten till en hamn. Sjöfartsverket har framfört att även ankarplats bör nämnas och syftar då på vad som sägs i artikel 13 i övervakningsdirektivet, som det hänvisas till i artikel 4.2. Artikel 13, som behandlar anmälan av farligt eller förorenande gods som transporteras ombord, kan genomföras i Sjöfartsverkets föreskrifter med stöd av det befintliga bemyndigandet i 7 kap. 3 § lagen (1980:424) om förorening från fartyg och 7 kap. 2 § förordningen (1980:789) om förorening från fartyg. Det har dock framkommit att en anmälan om ankomst till en ankarplats därutöver kan vara värdefull ur ren trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen föreslår därför att även ”ankarplats” nämns i bemyndigandet.

Enligt direktivet skall anmälningsskyldigheten enligt artikel 4.1 fullgöras av fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren. För att harmonisera med den svenska lagstiftningen bör fartygsoperatören uttryckas som redaren, vilket med stöd av 1 kap. 2 § andra stycket fartygssäkerhetslagen då även kommer att omfatta den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift. Begreppet ”agent” förekommer inte i den svenska lagstiftningen på sjöfartsområdet och bör heller inte införas. Det föreslås i stället att agenten i lagtexten

beskrivs som ”den som befullmäktigats att lämna information på redarens vägnar”, vilket överensstämmer med definitionen i artikel 3 c) i direktivet.

Av 2 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) framgår att Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om anmälningsskyldighet enligt 7 kap. 2 § 5 fartygssäkerhetslagen.

De förhandsanmälningar som fartyg skall göra enligt utlänningsförordningen tas i dag emot av Kustbevakningen, som av regeringen tilldelats uppgiften till följd av Schengensamarbetet. Därutöver finns, som nämnts ovan, ett antal andra anmälningar som skall göras, såsom deklaration av farligt gods ombord, anmälan om avlämning av avfall, passagerarlistor etc. Fartygen framställer också till såväl offentliga som privata aktörer begäran om olika tjänster, t.ex. begäran om bogsering, lots eller isbrytarassistans. Det pågår således ett omfattande informationsflöde mellan fartyg, redare, myndigheter m.fl. Som *Kustbevakningen* har påpekat bör strävan vara att samordna anmälningarna så att kontakt inte skall behöva tas med ett flertal olika myndigheter. Regeringens inställning är således att de administrativa rutinerna i möjligaste mån bör underlättas för fartygen.

5.1.2 Åtgärder vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden

Regeringens förslag: Ett fartygs resa får förbjudas om det finns skäl原因 anledning att anta att väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information i sådana situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

Ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* påtalar att det föreslagna bemyndigandet i 7 kap. 2 § 5 d) fartygssäkerhetslagen dels är mer långtgående än vad som anges i direktivet, dels begränsar genomförandet. Verket anser även att det bör anges vem som är mottagare av informationen. *Kustbevakningen* tillstyrker i stort att regleringen delas upp mellan fartygssäkerhets- och vattenföroreningslagstiftningen. *Sveriges Hamnar* anser att ett föreläggande om att exempelvis bogsera in ett läckande fartyg i en hamn måste följas av att hamnen kompenseras för eventuell sanering av hamnens område och produktionsbortfall under den tiden.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 18 i övervakningsdirektivet får den behöriga myndigheten när väder- eller sjöförhållandena är ”ytterst ogynnsamma” vidta vissa åtgärder om myndigheten anser att det föreligger allvarliga risker för föroreningar

eller om människoliv är i fara. Myndigheten bör då, om så är möjligt, ge en befälhavare på ett fartyg som är på väg att anlöpa eller lämna en hamn i ett sådant riskabelt område uppgifter om sjö- och väderförhållandena samt om de risker som förhållandena kan innebära för fartyget, lasten, besättningen och passagerare.

Myndigheten får även vidta andra åtgärder som bedöms lämpliga, t.ex. förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna en hamn i ett berört område innan det har konstaterats att det inte längre föreligger några risker. Åtgärden kan även bestå i en rekommendation till berörda fartyg. Skyldigheten att bistå fartyg i nöd påverkas givetvis inte av dessa åtgärder.

Så långt det är möjligt skall myndigheten också vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda bunkring till sjöss inom territorialhavet.

Befälhavaren skall informera företaget, dvs. rederiet, om de åtgärder som myndigheten har rekommenderat eller beslutat om, och därefter göra en egen bedömning av hur han eller hon skall agera. Om befälhavaren kommer fram till att han eller hon inte bör följa myndighetens rekommendation, skall myndigheten informeras om orsaken till detta. Ett beslut av en behörig myndighet om förbud att t.ex. anlöpa eller lämna en hamn skall givetvis alltid åtlydas.

Det krävs inte någon reglering för att myndigheten (för svensk del i första hand Sjöfartsverket) skall kunna lämna rekommendationer. För att en myndighet däremot skall ha möjlighet att t.ex. förbjuda ett fartyg att avgå av den anledning som direktivet anger behövs en ny bestämmelse i lag. I den svenska lagstiftningen finns möjligheter att besluta om avgångsförbud reglerade dels i fartygssäkerhetslagen (2003:364), dels i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlFL). Den förstnämnda lagen kan sägas ta sikte på sjösäkerheten med fokus på fartyg och människor, medan VlFL innehåller bestämmelser som i första hand skall skydda miljön. Eftersom artikel 18 i övervakningsdirektivet avser att skydda såväl människor som miljön, bör den reglering som nu är nödvändig delas upp på de båda nämnda lagarna.

I fartygssäkerhetslagen görs lämpligen ett tillägg i 6 kap. 1 §, som behandlar olika situationer där Sjöfartsverket får förbjuda ett fartygs resa. Av 9 kap. 1 § framgår att beslutet gäller omedelbart om inte annat beslutas. Att det i första hand är Sjöfartsverket som meddelar dessa beslut framgår av 6 kap. 7 §. Regeringen har dock möjlighet att föreskriva om beslutanderätt även för annan myndighet. När det gäller att förbjuda anlop, finns sedan tidigare ett bemyndigande i 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen och närmare bestämmelser i 7 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Dessa bestämmelser anger emellertid att Sjöfartsverket i vissa angivna situationer *skall* förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn. Vad det nu är fråga om är att Sjöfartsverket skall *ha möjlighet* att besluta t.ex. om ett anlöpsförbud. Regeringen avser därför att göra nödvändig komplettering i fartygssäkerhetsförordningen.

När väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att det kan anses föreligga ett allvarligt hot om förorening av Sveriges eller andra staters havs- eller kustområden föreskriver således direktivet att det skall vara möjligt att meddela förbud mot ett fartygs resa respektive anlop. I 7 kap. 5 § VlFL finns i dag bestämmelser som gör det möjligt för Sjöfartsverket

att meddela nödvändiga beslut om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av ett faktiskt eller befarat utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne kan skadas i avsevärd mån. Den bestämmelsen täcker också vad som sägs i direktivet om begränsning eller förbud mot bunkring. Enligt 7 kap. 3 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg får sådana beslut även meddelas av Kustbevakningen, om Sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa föroreningar. Eftersom det enligt direktivet skall vara möjligt att fatta de aktuella besluten även om det föreligger ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden, föreslås att 7 kap. 5 § VI fL kompletteras med ett andra stycke angående detta. Av 9 kap. 6 § andra stycket VI fL framgår att ett beslut som meddelats med stöd av 7 kap. 5 § gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet.

Det föreslås vidare att bemyndigandet i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen om bl.a. befälhavarens skyldigheter utvidgas på så sätt att föreskrifter även kan meddelas om skyldighet att lämna information i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att det föreligger allvarliga risker för människor eller miljön. På så sätt kan sedan befälhavarens skyldigheter enligt artikel 18.2 regleras. Av praktiska skäl är det enligt regeringens uppfattning lämpligt att inte göra bemyndigandet alltför snävt genom att där återge direktivets exakta ordalydelse. På så sätt behöver t.ex. smärre ändringar i direktivet inte föranleda lagändringar.

Med anledning av vad *Sveriges Hamnar* har framfört om kostnader för sanering i samband med att ett läckande fartyg har tagits in i till en hamn kan sägas att den sanering som eventuellt blir aktuell utförs, i den mån det är fråga om akuta åtgärder, av kommunen inom ramen för den kommunala räddningstjänsten. Även i övrigt utförs nödvändig sanering i allmänhet av kommunen. Av 7 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor framgår att kommunen under vissa förutsättningar kan få ersättning för sina kostnader av staten. Det kan tilläggas att det i övervakningsdirektivets preambel (16) anges att den Europeiska kommissionen bör undersöka möjligheten att upprätta ett adekvat kompensationsystem för hamnar som tar emot fartyg i sjönöd, och även möjligheten att kräva att ett anlöpande fartyg har en fullgod försäkring.

5.1.3 Påföljder

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sådan skyldighet att lämna uppgifter som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5 fartygssäkerhetslagen (2003:364) döms till böter.

Promemorians förslag: Promemorian innehöll inte något förslag till ändring i detta avseende, men regeringens förslag är snarast att se som ett förtydligande av den befintliga bestämmelsen.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* tar upp frågan om det inte behövs en sanktionsbestämmelse även då anmälningsskyldighet enligt den

föreslagna 7 kap. 2 § 5 c) fartygssäkerhetslagen inte fullgörs, dvs. anmälningsskyldighet enligt artikel 4 i övervaknings-direktivet.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 25.2 i övervakningsdirektivet föreskriver att medlemsstaterna skall införa ett påföljdssystem för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits i enlighet med direktivet. Påföljderna skall vara ”effektiva, proportionella och avskräckande”.

I huvudsak finns det redan i dag påföljdsbestämmelser som täcker överträdelse mot skyldigheter enligt direktivet. Överträdelse av förbud mot ett fartygs resa, vilket nu även föreslås kunna meddelas vid ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden, finns sanktionerade i 8 kap. 1 § första stycket 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364). Där framgår att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot ett sådant förbud döms till böter eller fängelse i högst ett år. Av 8 kap. 3 § 13 fartygssäkerhetslagen framgår vidare att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet försummar att fullgöra sådan anmälningsskyldighet som har ålagts med stöd av 7 kap. 2 § 5 döms till böter. Eftersom emellertid förslagen till 7 kap. 2 § 5 c) och d) har utformats som ett bemyndigande att föreskriva om skyldighet att lämna uppgifter, bör – för att även dessa punkter otvetydigt skall täckas in av straffbestämmelsen – ordalydelsen i 8 kap. 3 § 13 anpassas till dessa.

5.2 Fritidsbåtsdirektivet

5.2.1 Fritidsbåtslagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Tillämpningsområdet för lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar utvidgas så att det även omfattar vattenskotrar samt motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens, med undantag av att även delvis färdigställda fritidsbåtar särskilt angavs i promemorians förslag.

Remissinstanserna: Svenska Ostkustfiskarnas Centralförbund tar bestämt avstånd från att vattenskotrar skall omfattas av fritidsbåtslagen. Institutet för sjö rätt och annan transporträtt och SweBoat anser att det bör klargöras att bemyndigandena är inskränkta till regler som direkt följer av direktivet. Institutet för sjö rätt och annan transporträtt anser vidare att det av lagen bör framgå att privat tillverkning av båtar för eget bruk inte omfattas av bestämmelserna, att direktivet inte kan tas till intäkt för att begränsa möjligheten att använda fritidsbåtar utanför bestämda fartområden och att en konsekvens av att fritidsbåtsdirektivet skall tillämpas på vattenskotrar är att vattenskoteranvändning inte kan förbjudas på det sätt som föreskrivs i vattenskotreförordningen (1993:1053). Även enligt Länsstyrelsen i Västra Götaland förefaller det

vara svårt att behålla förbudet mot vattenskoteranvändning, vilket länsstyrelsen anser vara negativt ur miljösynpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Av 1 § lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) framgår att lagen skall tillämpas på fritidsbåtar och på viss utrustning till dessa enligt föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela. Av 2 § tredje stycket förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtsförordningen) framgår att det är Sjöfartsverket som meddelar dessa föreskrifter. Genom direktivet 2003/44/EG om ändring i fritidsbåtsdirektivet kommer även vattenskotrar samt motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar att omfattas av fritidsbåtsdirektivet. Den övriga utrustning som omfattas av direktivet begränsas efter ändringen heller inte till utrustning för fritidsbåtar, utan kan även gälla utrustning för vattenskotrar. Vilken utrustning det är fråga om framgår av bilaga 2 till direktivet. När det gäller delvis färdigställda fritidsbåtar omfattades dessa redan av direktivet i dess ursprungliga lydelse. De har hittills ansetts innefattas i lagens definition av fritidsbåtar, och någon anledning att nu uttryckligen ange dessa i lagen finns inte enligt regeringens mening. Av 1 § Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:14) med föreskrifter om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar framgår dessutom redan i dag att föreskrifterna gäller för såväl färdigställda som delvis färdigställda fritidsbåtar.

Eftersom fritidsbåtsdirektivet har genomförts i den svenska lagstiftningen genom bl.a. fritidsbåtslagen, behöver lagen ändras så att dess tillämpningsområde överensstämmer med direktivets. Att – så som *Svenska Ostkustfiskarnas Centralförbund* framför – utesluta vattenskotrar från tillämpningen av lagens bestämmelser skulle innebära att Sverige inte uppfyller sina åtaganden gentemot EU. Regeringen föreslår därför ändringar i 1 § fritidsbåtslagen så att lagens tillämpningsområde motsvarar fritidsbåtsdirektivets. När det gäller utrustningen innebär den föreslagna ändringen i paragrafens tredje stycke att bemyndigandet om föreskriftsrätt inte inskränks till utrustning för fritidsbåtar. Det förhållande att bemyndigandet, på det sätt som *Institutet för sjörätt och annan transporträtt* och *SweBoat* har framfört, möjliggör föreskrifter som går utöver direktivets krav utgör med det nu liggande förslaget inte någon skillnad gentemot tidigare. I förarbeten till fritidsbåtslagen påpekades att delegerade beslut måste stämma med direktivets regler och inte får gå längre än dessa (prop. 1995/96:100 s. 9). Detta gäller givetvis fortfarande eftersom såväl regeringen som myndigheter skall använda sin föreskriftsrätt på ett sådant sätt att de åtaganden som Sverige har gentemot andra stater uppfylls. Några preciseringar i det avseendet behöver enligt regeringens uppfattning inte uttryckligen göras i lagen.

Vissa produkter undantas från fritidsbåtsdirektivets tillämpningsområde, vilket framgår av artikel 1.2 i direktivets senaste lydelse. Som *Institutet för sjörätt och annan transporträtt* har påtalat är bl.a. båtar byggda för eget bruk undantagna, förutsatt att de därefter under en femårsperiod inte släpps ut på gemenskapsmarknaden (se artikel 1.2 a) vii). Detta undantag är inte nytt utan har gällt sedan direktivets tillkomst. Bemyndigande avseende undantag finns i 1 § andra

stycket fritidsbåtslagen. Av 2 § andra stycket fritidsbåtsförordningen framgår att Sjöfartsverket får meddela dessa föreskrifter, och den materiella bestämmelsen om undantag finns i 3 § Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar. Som institutet också har framfört varierar kraven på båtarna något beroende på om de är konstruerade för att föras i t.ex. oceanfart eller i skyddade vatten. Tidpunkten då kraven skall vara uppfyllda är då de släpps ut på marknaden. För vissa produkter gäller även att de ska uppfylla angivna krav när de släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att de genomgått omfattande förändringar. Att direktivets krav vid den tidpunkten skiljer sig åt för olika kategorier av båtar medför enligt regeringens uppfattning inte att direktivet reglerar användningen av fritidsbåtar. Det finns heller inte några planer på att i Sverige införa bestämmelser för att begränsa användningen av fritidsbåtar till vissa områden.

När det gäller möjligheten att tillåta vattenskoteranvändning endast på särskilda vattenområden är detta en fråga som inte i första hand berör det direkta genomförandet av fritidsbåtsdirektivet i fritidsbåtslagen, utan snarare den svenska regleringen i övrigt avseende vattenskotrar, dvs. främst vattenskotterförordningen (1993:1053). Det kan ändå nämnas att regeringens uppfattning är att fritidsbåtsdirektivet varken i sin tidigare eller senaste lydelse utgör något hinder mot att användningen av vattenskotrar begränsas till vissa vattenområden. Fritidsbåtsdirektivet är ett produktdirektiv som inte direkt är avsett att reglera användningen av vattenfarkoster, vilket inte minst framgår av rådets motiveringar till ändringsdirektivet där det anges att ”medlemsstaternas möjligheter att tillämpa strängare normer för användningen av vissa båttyper bibehålls” (se EGT C 170 E, 16.7.2002, s. 16). En dialog förs med Europeiska kommissionen i den här frågan, och den svenska inriktningen är att användningen av vattenskotrar skall styras till de områden där det är lämpligt ur miljösynpunkt.

5.2.2 Nya definitioner

Regeringens förslag: I lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar införs definitioner av vattenskotter, tillverkare och representant.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* ha noterat att lagförslaget inte ordagrant följer direktivets text.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna materiella ändringarna i fritidsbåtslagen som föranleds av ändringarna i fritidsbåtsdirektivet medför ett behov av att vissa centrala begrepp i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) definieras. Det gäller vattenskotter, tillverkare och representant. Definitionerna bör motsvara de som finns i fritidsbåtsdirektivet och lämpligen samlas i en ny paragraf, 1 b §. (Att regeringen här inte föreslår att den nya paragrafen

skall benämnas 1 a § beror på att man inom Jordbruksdepartementet för närvarande arbetar med att ta fram en proposition med förslag till en ny produktsäkerhetslag, som kommer att leda till följdändringar bl.a. i fritidsbåtslagen. Det kommer där att föreslås en ny 1 a §. Avsikten är att den propositionen skall lämnas till riksdagen under mars månad 2004.) Den definition av fritidsbåt som finns i 1 § fritidsbåtslagen bör också flyttas till den nya 1 b §. Som *Naturvårdsverket* har uppmärksammat finns vissa mindre skillnader mellan lagförslagets respektive direktivets ordalydelse. Dessa skillnader är dock av rent språkligt slag och innebär inte några skillnader i sak.

Definitionen av "representant" i punkten 4 har efter påpekande från *Lagrådet* anpassats till den omständigheten att fritidsbåtsdirektivet omfattas av EES-avtalet.

5.2.3 Krav efter omfattande förändringar

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att ha genomgått omfattande förändringar. Produkten skall då även bära en CE-märkning.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Det har i regeringens förslag, i fråga om tidpunkten för när produkterna skall uppfylla de väsentliga säkerhets- och miljökraven efter att de genomgått omfattande förändringar, som alternativ till "när de tas i bruk" tillagts att kraven skall vara uppfyllda när de släpps ut på marknaden.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket* anser att tidpunkten för när produkterna skall uppfylla föreskrivna krav efter att de genomgått omfattande förändringar bör anges till när de släpps ut på marknaden, alternativt släpps ut på marknaden och/eller tas i bruk.

Skälen för regeringens förslag: Av 2 § första stycket lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) framgår att de produkter som omfattas av lagen skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden. *Sjöfartsverket* meddelar med stöd av bemyndigandet i 2 § andra stycket föreskrifter om vilka dessa krav är och hur man skall bedöma om produkterna uppfyller kraven. Genom ändringsdirektivet 2003/44/EG introduceras i bilaga 1 till fritidsbåtsdirektivet väsentliga krav beträffande motorers avgasutsläpp och beträffande bullernivåer. Möjligheten att föreskriva om dessa nya krav ryms inom det befintliga bemyndigandet. Eftersom det i avsnitt 5.2.1 har föreslagits en utvidgning av lagens tillämpningsområde behöver dock vissa mindre ändringar göras i 2 § första och andra styckena för att samtliga produkter skall komma att omfattas av det som anges om de väsentliga kraven.

Produkterna som omfattas av fritidsbåtslagen skall alltså enligt nuvarande reglering uppfylla de föreskrivna kraven när de släpps ut på

marknaden. Enligt ändringsdirektivet skall vissa produkter även uppfylla vissa angivna krav när de har genomgått omfattande förändringar (se ändringen i artikel 1). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås därför i ett nytt tredje stycke i 2 § fritidsbåtslagen bemyndigas att meddela föreskrifter om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav efter att de har genomgått omfattande förändringar. Det kan antas att en sådan förändring ofta görs utan att produkten på nytt släpps ut på marknaden, varför det i lagtexten bör anges att kraven skall vara uppfyllda när produkten tas i bruk efter förändringen. Som *Sjöfartsverket* har påpekat kan det dock tänkas att en produkt säljs vidare innan den tas i bruk efter förändringen, och det bör då i stället vara vid tidpunkten för utsläppandet på marknaden som kraven skall vara uppfyllda. Regeringen föreslår därför att båda dessa tidpunkter anges som alternativ i lagtexten.

När produkten släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter en omfattande förändring skall den även bära en CE-märkning, vilket enligt regeringens förslag skall framgå av 3 § fritidsbåtslagen.

5.2.4 Ansvarig för att uppfylla väsentliga krav

Regeringens förslag: Efter att en produkt har genomgått omfattande förändringar skall den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra produkten vara ansvarig för att föreskrivna krav är uppfyllda.

Tillverkaren av en produkt och den som är ansvarig för att föreskrivna krav är uppfyllda efter en omfattande förändring skall till en representant kunna överlåta ansvaret för att produkten uppfyller kraven. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall även få meddela föreskrifter om att någon annan än vad som i övrigt framgår av lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar får överta ansvar enligt den lagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens, med undantag av att det i promemorian inte framgick att möjligheten att överlåta ansvaret till en representant även skulle gälla för den som ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring.

Remissinstanserna: Enligt *Sjöfartsverket* bör det förtydligas att även den person som ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring får överlåta ansvaret till en representant. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* anser att det bör klargöras i vad mån bestämmelserna om import berör införsel av båt för eget bruk.

Skälen för regeringens förslag: Enligt huvudregeln i 2 § lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) är det tillverkaren eller importören av produkten som ansvarar för att den uppfyller föreskrivna krav när den släpps ut på marknaden. I avsnittet ovan anges att vissa produkter även skall uppfylla säkerhets- och miljökrav efter att de har genomgått omfattande

förändringar. En sådan förändring görs ofta vid en tidpunkt när tillverkaren, importören eller representanten vanligtvis inte längre har någon kontroll över vad som sker med produkten. Regeringen föreslår därför att det i dessa fall i stället skall vara den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra produkten som bär ansvaret för att de föreskrivna kraven är uppfyllda. Det innebär att det i normalfallet blir ägaren som åläggs detta ansvar. Att en förändring görs "för egen räkning" omfattar även att förändringen sker t.ex. med avsikt att produkten skall säljas innan den tas i bruk.

En tillverkare har möjlighet att delegera sitt ansvar till en representant. Detta har förtydligats genom ändringsdirektivet och bör på ett tydligt sätt även framgå av fritidsbåtslagen. Regeringen föreslår att en bestämmelse om representanten tas in i en ny paragraf, 2 a §, där regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla. Som *Sjöfartsverket* har påpekat bör det framgå att möjligheten att utse en representant även gäller för den som ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring.

Genom ändringsdirektivet har artikel 8 i fritidsbåtsdirektivet fått ett nytt innehåll. Det skall bl.a. bli möjligt för andra fysiska och juridiska personer inom gemenskapen än tillverkare, importör och representant att under vissa förutsättningar överta ansvaret för att fritidsbåtar överensstämmer med de föreskrivna kraven. Denna möjlighet skall kunna tillämpas t.ex. när tillverkaren eller dennes representant inte fullgör sina skyldigheter.

I lagrådsremissen föreslog regeringen en lagtext med innebörd att någon annan skulle kunna "åta sig" ansvar enligt lagen. Det föranledde *Lagrådet* att efterfråga ett klagörande av om avsikten var att den som före åtagandet hade ansvaret skulle bli befriad från detta. Direktivet använder i detta sammanhang ordet "överta", vilket torde innebära att avsikten är att ansvaret skall övergå och att den tidigare ansvarige alltså blir befriad från ansvaret. Ordet "överta" bör därför användas även i lagtexten. Regeringen föreslår att det i ett andra stycke i den nya paragrafen i fritidsbåtslagen, 2 a §, införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att någon annan än vad som i övrigt följer av denna lag skall få överta ansvar enligt lagen. Detta ansvar omfattar således även skyldigheten enligt 3 § att se till att en produkt bär CE-märkning.

Med anledning av vad *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* har framfört, vill regeringen tillägga att vad som gäller för de produkter som omfattas av direktivet även gäller vid import av en privatperson av t.ex. en fritidsbåt. När båten släpps ut på marknaden skall den således uppfylla föreskrivna krav och vara CE-märkt. En privatperson kan även bli ansvarig för att en produkt uppfyller föreskrivna krav och förses med CE-märkning efter en omfattande förändring.

Regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens åläggande att återkalla en produkt från marknaden skall kunna riktas även mot en importör.

Tillsynsavgift skall få tas ut när en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att den har genomgått omfattande förändringar, om produkten då måste uppfylla vissa krav.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag om att tillsynsmyndigheten skall kunna förbjuda att en produkt brukas framförs dock inte av regeringen.

Remissinstanserna: Några särskilda synpunkter har inte framförts.

Skälen för regeringens förslag: Fritidsbåtsdirektivet är ett s.k. nya metoden-direktiv, vilket innebär att tillsyn av de produkter som omfattas av direktivet skall ske genom marknadskontroll. Sjöfartsverket har bedrivit marknadskontroll av fritidsbåtar och sådan utrustning som omfattas av lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (fritidsbåtslagen) sedan lagens ikraftträdande i juni 1996.

Produkter som är CE-märkta men som ändå kan äventyra hälsan och säkerheten för personer, egendom eller miljö skall enligt artikel 7 i fritidsbåtsdirektivet återkallas från marknaden. Efter att medlemsstaten vidtagit åtgärder skall kommissionen genast underrättas och ett särskilt förfarande vidtas. Eftersom fler produkter än tidigare skall CE-märkas enligt ändringsdirektivet måste 5 § fritidsbåtslagen ändras så att alla de aktuella produkterna omfattas. Vidare föreslår regeringen att det införs en möjlighet att ålägga importören skyldighet att återkalla en produkt från marknaden m.m., för det fall att tillverkaren inte har sitt säte i Sverige. I dag finns det enligt 5 § möjlighet för tillsynsmyndigheten att ålägga tillverkaren eller dennes representant att göra detta. Det kan visserligen antas att importören och representanten ofta är densamme, men det förekommer också att produkter importeras utan att tillverkaren har utsett någon representant här i landet.

Enligt 5 § första stycket sista meningen får tillsynsmyndigheten i dag helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I lagrådsremissen föreslogs att tillsynsmyndigheten även skulle få möjlighet att förbjuda att produkter brukades. Tanken var att denna möjlighet skulle kunna användas om en CE-märkt produkt visade sig medföra fara för säkerheten efter att den t.ex. genomgått en omfattande förändring och den redan hunnit släppas ut på marknaden och tas i bruk. Som *Lagrådet* har påpekat förefaller det emellertid ineffektivt att rikta ett sådant förbud mot tillverkaren, importören eller representanten, och någon möjlighet att rikta förbudet mot köparen/ägaren finns inte. Regeringen väljer därför att inte föreslå någon förändring av stycket i detta avseende.

De avgifter för tillsyn och annan kontroll som Sjöfartsverket får föreskriva om enligt 6 § fritidsbåtslagen jämfört med 6 § förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar, bör även få tas ut när en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att den har genomgått omfattande förändringar.

6.1 Övervakningsdirektivet

Avsikten med övervakningsdirektivet är att förebygga olyckor och förorening till sjöss och att begränsa olyckors påverkan på den marina miljön, kustmiljön, näringslivet och lokalbefolkningens hälsa. Direktivet förväntas således få positiva miljöeffekter.

Till stor del är direktivets bestämmelser sådana att de gäller redan i dag genom olika internationella överenskommelser som Sverige har ingått, eller genom att de har införts tidigare i det svenska regelverket. De nya bestämmelserna väntas därför inte få några större konsekvenser för de berörda.

Att fartyg skall vara utrustade med AIS-system (en särskild utrustning ombord som gör att fartyg identifieras automatiskt), är ett exempel på ett krav som redan gäller enligt Sjöfartsverkets föreskrifter. Rederiernas kostnader att anskaffa nödvändig utrustning kan uppskattas till ca 50 000 kronor per fartyg, men är alltså i första hand inte en direkt följd av övervakningsdirektivet. Likaså finns sedan tidigare krav på att fartyg skall vara utrustade med VDR (färdskrivarsystem). Direktivet behandlar även vissa olika anmälningsskyldigheter som skall fullgöras av rederier, befälhavare m.fl. För sjöfartsnäringens del innebär inte heller dessa skyldigheter annat än marginella ändringar i förhållande till vad som redan gäller i dag. Det kan dock nämnas vad som anges i artikel 13 i direktivet om att informationen skall överföras elektroniskt närhelst detta är möjligt. Av direktivets ordalydelse följer att det inte är något absolut krav på rederier att överlämna information på elektronisk väg, men det skall ske om så är möjligt. Rederier behöver då inneha viss teknisk utrustning, dvs. tillgång till Internet. Kostnaden för detta kan uppskattas till ca 10 000–15 000 kronor per fartyg, om utrustningen inte redan finns. Det kan dock antas att huvuddelen av de berörda redan har den datautrustning som krävs.

Den myndighet som i första hand berörs av genomförandet av direktivet är Sjöfartsverket. Många av de uppgifter som verket skall utföra enligt direktivet utförs dock redan i dag, t.ex. övervakningen avseende användning av ruttsystem och av fartygs efterlevnad av sjötrafikinformationstjänster (artiklarna 7 och 8) och utredning av olyckor (artikel 11). När det gäller övervakning av fartyg som passerar in i områden med obligatoriska fartygsrapporteringssystem (artikel 5) finns det för närvarande inte något sådant av IMO (Internationella sjöfartsorganisationen) antaget område som Sverige ansvarar för, men det är mycket möjligt att ett sådant kommer att inrättas i framtiden. Sjöfartsverket har uppgett att investeringskostnaden för nödvändig datautrustning med anledning av fartygsrapporteringssystemet kommer att uppgå till ca 4,5 miljoner kronor, och den årliga kostnaden för drift m.m. till ca 500 000 kr per år.

Regeringens strävan är att i möjligaste mån underlätta för fartygen genom att t.ex. samordna de olika anmälningsrutiner som finns i den

utsträckning det är möjligt och lämpligt. En sådan samordning kan också antas leda till kostnadsbesparingar för det allmänna.

I fråga om övervakning som skall göras av att fartyg är utrustade på föreskrivet sätt sker detta inom ramen för det inspektionsansvar som ligger på Sjöfartsinspektionen. Vad som sägs i artikel 20 om att utarbeta planer för fartyg i nöd förväntas heller inte medföra några kostnader eller andra konsekvenser av betydelse för verket. Däremot förväntas ett fullgörande av artikel 9 få ekonomiska konsekvenser. Av artikeln följer att Sjöfartsverket skall anskaffa den utrustning och de landbaserade anläggningar som behövs för att ta emot och bearbeta AIS-information med beaktande av nödvändig täckning för mottagning av rapporterna. Den utrustning som behövs finns visserligen redan till stora delar, men det elektroniska systemet är under uppbyggnad såväl administrativt som tekniskt och viss nyinvestering kan bli aktuell. Systemet är tänkt att fungera som en gemensam databas för ett flertal sjöfartsanknutna myndigheter och för berörda intressenter. Kostnaden för datautrustningen samt utveckling av datasystem inklusive nätverk uppgår enligt Sjöfartsverkets beräkningar till ca fem miljon kronor årligen från och med år 2005. Denna kostnad delas dock lika mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten, som annars hade behövt etablera ett eget AIS-nät för fullgörande av sina underrättelse- och övervakningsuppgifter. Genom att en dubbelinvestering undviks kan besparingen för samhället uppskattas till ca fem miljoner kr per år.

6.2 Fritidsbåtsdirektivet

Genom ändringsdirektivet införs miljöskyddskrav i syfte att främja en hållbar utveckling. Antalet fritidsbåtar ökar kontinuerligt och de negativa effekterna för miljön som en intensivare båttrafik medför blir därmed allt påtagligare. Genom att nya krav nu införs för fritidsbåtar, vattenskotrar och motorer som driver dessa, förväntas miljömässiga fördelar uppnås, främst i avgas- och bullerhänseenden. De positiva effekterna kommer dock inte att uppnås omedelbart utan kommer att märkas allt eftersom de äldre båtmotorerna byts ut mot nya, vilket kommer att ta viss tid.

Svenska tillverkare av fritidsbåtar och andra produkter som omfattas av fritidsbåtsdirektivet har historiskt hållit och håller alltjämt en hög standard ur tekniskt och säkerhetsmässigt perspektiv. Fritidsbåtsdirektivet har dock inneburit att en administrativ börda har lagts på tillverkarna i form av dokumentationsplikt och kontroll av tredjepartsorgan, vilket har lett till kostnadsökningar vid tillverkningsprocessen. De tillkommande kraven i fråga om buller och avgaser skall dokumenteras på samma sätt som de tidigare kraven. Ändringarna i direktivet har betydelse för svenska fritidsbåtstillverkare, tillverkare av motorer till fritidsbåtar, ombyggnadsvarv samt importörer av fritidsbåtar och vattenskotrar till den svenska marknaden. Några tillverkare av vattenskotrar och utombordsmotorer finns för närvarande inte i Sverige. De svenska fritidsbåtstillverkarna har en relativt liten produktion i jämförelse med konkurrenterna inom EU och USA. De svenska motortillverkarna är däremot relativt stora inom EU och på världsmarknaden, men produktionen omfattar endast inombordsmotorer,

huvudsakligen i de högre prisklasserna. När det gäller ombyggnadsvarven kan det antas att dessa i hög grad kommer att få hjälp med underlagsdokumentation från motortillverkarna. Det kan även nämnas att det i Sverige finns ett litet antal tillverkare av motorer med äldre konstruktion vars produktion är inriktad på historiska båtar, vilka är undantagna från direktivets krav.

De harmoniserade reglerna innebär dock inte bara betungande rutiner för företagen, utan medför även en administrativ förenkling för dessa eftersom tillverkare på ett enklare sätt får sina produkter godkända för avsättning på en större marknad.

För båtägare innebär de skärpta kraven att det vid eventuella ombyggnader av framdrivningssystemet finns begränsningar när det gäller motorstyrkan. Vid omfattande ombyggnader kommer även delar av certifieringen att behöva göras om.

Ur konsumentperspektiv kan det antas en presumtiv köpare av t.ex. en fritidsbåt eller vattenskoter på ett enklare sätt kan jämföra och dra slutsatser om produkternas kvalitet när de är CE-märkta. Konsumenten vet då att produkten i vart fall vid tidpunkten för CE-märkningen uppfyllde väsentliga krav i säkerhets- och miljöhänsende.

De produkter som omfattas av lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar kontrolleras genom marknadskontroll. När de nya bestämmelserna träder i kraft kommer fler marknadskontroller än tidigare att behöva utföras eftersom antalet produkter som omfattas av lagen ökar. Tillsynsmyndigheten, dvs. Sjöfartsverket, kommer även att behöva kontrollera fler olika egenskaper hos produkterna än tidigare. Av detta följer att Sjöfartsverkets resurser kommer att behöva tas i anspråk i något högre grad än tidigare. Vidare kommer den tekniska utvecklingen på området att behöva följas noga, och den snabba utvecklingen kan antas leda till att ytterligare ändringar i fritidsbåtsdirektivet kommer att bli nödvändiga i framtiden.

Enligt artikel 29 i övervakningsdirektivet skall medlemsstaterna senast den 5 februari 2004 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Eftersom detta nu inte kan åstadkommas för svensk del föreslås i stället att ändringarna i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och i fartygssäkerhetslagen (2003:364) skall träda i kraft snarast möjligt, dvs. den 1 juli 2004.

Ändringarna i fritidsbåtsdirektivet skall vara genomförda i medlemsstaternas nationella lagstiftning senast den 30 juni 2004, men skall tillämpas först från och med den 1 januari 2005. Avsikten är därför att de föreslagna ändringarna i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar skall utfärdas före utgången av juni månad 2004 för att sedan träda i kraft den 1 januari 2005.

Av artikel 3.2 i ändringsdirektivet framgår att vissa angivna produkter skall tillåtas att släppas ut på marknaden och/eller tas i bruk till och med ett senare datum, under förutsättning att de uppfyller de nationella bestämmelser som gäller vid dagen för ändringsdirektivets ikraftträdande, dvs. den 26 augusti 2003. Eftersom Sjöfartsverket med stöd av 2 § andra stycket fritidsbåtslagen jämfört med 3 § förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (som regeringen avser att komplettera) meddelar närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas, har Sjöfartsverket därigenom möjlighet att genomföra artikel 3.2.

De ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som föreslås i denna proposition är föranledda av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, det s.k. övervakningsdirektivet.

När det gäller lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar är de ändringar som föreslås ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG om ändring i direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar.

8.1 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

6 kap.

1 §

En ny punkt har lagts till i uppräknningen av de omständigheter som kan föranleda reseförbud för ett fartyg. Den nya punkten har tillkommit som ett led i genomförandet av artikel 18 i övervakningsdirektivet, och innebär att ett fartygs resa får förbjudas på grund av ogynnsamma väder- och sjöförhållanden.

7 kap.

2 §

Genom tillägg i punkt 5 bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter dels inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, dels i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön. Enligt artikel 4 i övervakningsdirektivet skall ”fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg som är på väg till en hamn i en medlemsstat” lämna vissa uppgifter. Även om det i svensk lagstiftning inte finns någon definition av begreppet ”redare” får vad som i direktivet avses med fartygsoperatör anses täckt av det begreppet, särskilt med tanke på att vad som sägs om redare även skall gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift (se 1 kap. 2 § andra stycket). Däremot har det i punkt 5 lagts till en möjlighet att föreskriva om skyldigheter för den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information, vilket enligt artikel 3 c) i övervakningsdirektivet är liktydigt med en agent.

De övriga ändringar som har gjorts i paragrafen är endast redaktionella.

3 §

Enligt artikel 25.2 i övervakningsdirektivet skall ett påföljdssystem införas för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas för att genomföra direktivet. Punkt 13 i paragrafen anpassas därför till de nya bemyndiganden som med anledning av direktivet har införts i 7 kap. 2 § 5 c) och d). Det innebär att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en föreskriven skyldighet att lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats respektive vid ogynnsamma väder- och sjöförhållanden kan dömas till böter.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

7 kap.

5 §

Enligt artikel 18 i övervakningsdirektivet skall behöriga myndigheter i vissa angivna situationer ha möjlighet att bl.a. förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna en hamn. Myndigheterna skall även vidta lämpliga åtgärder för att så långt som möjligt begränsa eller, om det behövs, förbjuda bunkring till sjöss. Åtgärderna skall vidtas inte bara i situationer när den egna statens havs- eller kustområden riskerar att förorenas, utan även när det föreligger sådana risker för andra staters områden. För att möjliggöra att hänsyn tas även till andra staters intressen har ett nytt andra stycke angående detta lagts till i paragrafen.

8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

1 §

En ändring i paragrafens första stycke innebär att lagens tillämpningsområde utvidgas så att det motsvarar fritidsbåtsdirektivets. Definitionen av "fritidsbåt" har förts över till 1 b §. I andra och tredje styckena har ändringar gjorts med anledning av lagens utvidgade tillämpningsområde.

1 b §

Paragrafen är ny och i den har definitioner av vissa begrepp som används i lagen samlats. Definitionerna motsvarar de som finns i fritidsbåtsdirektivet. Definitionen av "representant" i punkten 4 har anpassats till den omständigheten att fritidsbåtsdirektivet omfattas av EES-avtalet.

2 §

Ett nytt tredje stycke har tillförts paragrafen. Där finns ett bemyndigande om föreskriftsrätt i fråga om säkerhets- och miljökrav efter omfattande förändringar. Sådana krav skall vara uppfyllda när produkten efter förändringen släpps ut på marknaden eller tas i bruk. Ansvarig för att föreskrivna krav uppfylls är i dessa fall den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra produkten. Ansvaret påverkas inte av om denne person har för avsikt att överlåta produkten efter utförd ändring.

Mindre ändringar har även gjorts i första och andra styckena till följd av lagens nya tillämpningsområde.

2 a §

Enligt denna nya paragraf har tillverkaren rätt att överlåta ansvaret enligt lagen till en representant under förutsättning att denne uppfyller föreskrivna krav. Den som ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring får också på samma sätt överlåta ansvaret till en representant. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som representanten skall uppfylla.

Enligt fritidsbåtsdirektivet skall även andra än tillverkare, importörer och representanter under vissa förutsättningar kunna överta ansvaret, varvid den som enligt lagen egentligen bär ansvaret befrias från detta. Denna möjlighet är avsedd att tillämpas främst när den ansvarige inte fullgör sina skyldigheter. Ett bemyndigande avseende detta har tagits in i andra stycket.

3 §

Ändringar har gjorts i första stycket så att kraven på CE-märkning skall överensstämja med lagens tillämpningsområde. Stycket har också formulerats så att bestämmelserna om CE-märkning även skall gälla när en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter en omfattande förändring.

I ett nytt andra stycke finns ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om att även vissa motorer skall förses med CE-märkning enligt vad som sägs i första stycket. För att ange vilka motorer det är fråga om krävs bestämmelser av sådan teknisk karaktär att regleringen lämpligen sker genom myndighetsföreskrifter.

5 §

Några mindre ändringar har gjorts i första stycket. Det har skett dels för att anpassa paragrafen till lagens utvidgade tillämpningsområde, dels för att möjliggöra för tillsynsmyndigheten att rikta ett åläggande om återkallelse av en produkt mot importören.

6 §

Prop. 2003/04:88

Paragrafen är anpassad till lagens nya tillämpningsområde och anger nu att avgift även får tas ut när en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att ha genomgått omfattande förändringar.

Bilagorna 1 t.o.m. 3 finns tillgänglig i den tryckta upplagan, men sökbar i EUR-lex.

Prop. 2003/04:88
Bilaga 1

Förteckning över remissinstanser - Övervakningsdirektivet

Prop. 2003/04:88
Bilaga 4

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian *Förslag till genomförande av direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjöfarten* inkommit från Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Riksåklagaren, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen och Sveriges Hamnar.

Därutöver har Sveriges Redareförbund, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Kommunförbundet beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av.

Förteckning över remissinstanser - Fritidsbåtdirektivet

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian *Förslag till genomförande av direktivet 2003/44/EG om ändring av direktiv 94/25/EG (fritidsbåtdirektivet)* inkommit från Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Fiskeriverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Båtbranschens Riksförbund Sweboat och Ostkustfiskarna.

Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund har meddelat att de avstår från att svara.

Därutöver har Svenska Kommunförbundet, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund och Svenska Naturskyddsföreningen beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av.

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

Härigenom föreskrivs² att 6 kap. 1 §, 7 kap. 2 § och 8 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation, *eller*

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet.

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på

säkerhetsorganisation,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
eller
8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

² Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EUT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

7 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg skall vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 2 kap. 1 § skall anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare och befälhavare att *anmäla* 5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009), och a. *anmäla* inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet. b. *anmäla* uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. *lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, och*

d. *lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.*

8 kap.

3 §

Till böter döms

1. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart i strid med en lastningsföreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §, om inte förseelsen är ringa,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §,

3. befälhavare och teknisk chef som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att fullgöra vad han eller hon enligt 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § andra stycket ålagts att göra innan en resa påbörjas,

4. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att nytillträdande ombordanställda får kännedom om fartyget, grundläggande säkerhetsbestämmelser eller åtgärder vid sjöolycka enligt 2 kap. 6 § tredje stycket,

5. befälhavare som av oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

6. redare som av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras av honom eller henne för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte förseelsen är ringa,

7. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som befälhavare, teknisk chef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven i säkerhetsbesättningsbeslut eller i bemanningsföreskrifterna, dock inte om han eller hon har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller liknande händelse,

8. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 7 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket,

9. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande kost och vatten samt bostads- och hälsovårdsförhållanden enligt 4 kap. 6 §,

10. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet beordrar arbete i strid med ett beslut av ett skyddsombud enligt 4 kap. 12 § utan att något sådant skäl som anges i 4 kap. 13 § föreligger, om därmed intresset av att skyddsarbetet ombord bedrivs i behörig ordning uppenbart åsidosätts,

11. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina skyldigheter beträffande ritningar till ett fartyg enligt 5 kap. 26 § eller ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, tillsynsbok och certifikat eller annan handling enligt 5 kap. 30 §,

12. den som i andra fall än som sägs i 2 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter till en tillsynsmyndighet vid fullgörande av skyldighet enligt 5 kap. 20 § andra stycket, 21 § andra stycket eller 24 § eller annars i fråga om en åtgärd som har ålagts av myndigheten, och

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att fullgöra anmälningsplikt som har ålagts honom med stöd av 7 kap. 2 § 5.

13. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en anmälnings- eller uppgiftsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 2 § 5.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Härigenom föreskrivs¹ att 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg² skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.
5 §³

Släpps olja eller något annat skadligt ämne ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Sådana förbud och förelägganden kan vara

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

Ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EUT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

² Lagen omtryckt 1983:463. Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

³ Senaste lydelse 2001:1294.

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

dels att 1–3, 5 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 1 a och 2 a §§, samt närmast före 1 a § en ny rubrik med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag skall tillämpas på *fartyg som har en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsedda för sport- och fritidsändamål* (fritidsbåtar) samt på viss utrustning *för fritidsbåtar*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *att lagen inte skall tillämpas på vissa slag av fritidsbåtar*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilken utrustning *för fritidsbåtar* som skall omfattas av lagen.

Denna lag skall tillämpas på fritidsbåtar, vattenskotrar, motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar samt på viss utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *undantag från lagens tillämpningsområde*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilken utrustning som skall omfattas av lagen.

Definitioner

1 a §

I denna lag avses med

1. *fritidsbåt: ett fartyg som har en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsett för sport- och fritidsändamål,*

2. *vattenskotter: en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på*

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (EGT L 164, 30.6.1994, s. 15, Celex 31994L0025), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG (EUT L 214, 16.6.2003, s. 18, Celex 32003L0044).

farkosten snarare än befinner sig i den,

3. tillverkare: en fysisk eller juridisk person som tillverkar en produkt som omfattas av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller som låter konstruera eller tillverka en sådan produkt och själv släpper ut den på marknaden,

4. representant: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i Europeiska gemenskapen och som fått skriftlig fullmakt från tillverkaren att handla på dennes vägnar när det gäller frågor som rör förpliktelser enligt denna lag eller föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

2 §

Den som tillverkar eller importerar fritidsbåtar och utrustning till dessa för bruk i Sverige ansvarar för att de uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och om hur man skall bedöma om fritidsbåtarna och utrustningen uppfyller kraven.

Tillverkare och importörer av produkter som omfattas av denna lag och är avsedda att användas i Sverige ansvarar för att de uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och om hur man skall bedöma om produkterna uppfyller kraven.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om att vissa produkter skall uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden eller tas i bruk efter att ha genomgått omfattande förändringar. Den som för egen räkning förändrat eller låtit förändra en produkt ansvarar för att de föreskrivna kraven är uppfyllda.

2 a §

Tillverkaren av en produkt som omfattas av denna lag eller den som enligt 2 § tredje stycket ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring får överlåta ansvaret enligt lagen till en representant.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla, och även om att någon annan än vad som i övrigt framgår av denna lag får åta sig ansvar enligt lagen.

3 §

Den som ansvarar för att fritidsbåtar och utrustning till dessa uppfyller föreskrivna krav skall tillse att produkterna bär en CE-märkning när de släpps ut på marknaden.

När det gäller fritidsbåtar, vattenskotrar och sådan utrustning som enligt föreskrifter meddelade med stöd av 1 § tredje stycket omfattas av denna lag, skall den som ansvarar för att produkterna uppfyller föreskrivna krav se till att dessa bär en CE-märkning när de

- 1. släpps ut på marknaden, eller*
- 2. efter en omfattande förändring släpps ut på marknaden eller tas i bruk.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vad som anges i första stycket även skall gälla i fråga om vissa motorer.

Beträffande CE-märkning gäller lagen (1992:1534) om CE-märkning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om denna märkning.

5 §

<p><i>Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta fritidsbåtar eller CE-märkt utrustning till dessa kan äventyra säkerheten eller hälsan för personer, egendom eller miljön, eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav, får tillsynsmyndigheten</i></p>	<p><i>Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta produkter som omfattas av denna lag kan äventyra säkerheten eller hälsan för personer, egendom eller miljön, eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav, får tillsynsmyndigheten</i></p>
<p><i>ålägga</i></p>	<p><i>tillverkaren att återkalla</i></p>

tillverkaren att återkalla produkterna från marknaden. Om tillverkaren inte har sitt säte i Sverige får åläggandet i stället avse *importören eller tillverkarens representant i Sverige*. Tillsynsmyndigheten får *därvid* helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden *eller tas i bruk*.

Om tillsynsmyndigheten meddelar ett sådant åläggande eller förbud skall myndigheten genast underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om denna åtgärd.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att *fritidsbåtar och utrustning till dessa* uppfyller föreskrivna krav när *de* släpps ut på marknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att *produkten* uppfyller föreskrivna krav när *den* släpps ut på marknaden *eller när den efter en omfattande förändring släpps på marknaden eller tas i bruk*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-02-16

Närvarande: f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Torgny Håstad och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 5 februari 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:264),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Monica Ericsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i lagen om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

1 a §

I paragrafens fjärde punkt definieras begreppet representant som en fysisk eller juridisk person som är etablerad i Europeiska gemenskapen och som fått fullmakt från tillverkaren att i vissa avseenden handla på dennes vägnar. Definitionen motsvarar den definition som finns i det s.k. fritidsbåtsdirektivets artikel 1 punkt 3 i. Under föredragningen har emellertid upplysts att detta direktiv inte bara omfattar gemenskapen utan samtliga stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, dvs. även Island, Liechtenstein och Norge. Lagrådet förordar mot denna bakgrund att uttrycket ”i Europeiska gemenskapen” i förevarande paragraf byts ut mot ”inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet”.

2 §

I paragrafens första stycke anges att tillverkare och importörer av produkter som omfattas av denna lag och är avsedda att användas i Sverige ansvarar för att de uppfyller väsentliga säkerhets- och miljökrav när de släpps ut på marknaden. Bestämmelsen bör justeras så att den får lyda: ”--- importörer av produkter, som --- i Sverige, ansvarar för att produkterna uppfyller --- när de släpps ---”.

2 a §

Paragrafen är ny. I denna anges i första stycket att tillverkaren av en produkt som omfattas av lagen eller den som enligt 2 § tredje stycket

ansvarar för att en produkt uppfyller föreskrivna krav efter en omfattande förändring får överlåta ansvaret enligt lagen till en representant. I andra stycket anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter dels om vilka krav representanten skall uppfylla, dels om att någon annan än vad som i övrigt framgår av lagen får åta sig ansvar enligt lagen.

Att någon får åta sig ansvar innebär att han blir underkastad olika skyldigheter och sanktionsmöjligheter enligt lagen. Det betyder inte i sig att den som före åtagandet hade ansvaret blir befriad från det. Av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.2.4) synes framgå att avsikten är att ansvaret skall övertas, dvs. att den annars ansvarige skall bli befriad. Alldeles klart är detta emellertid inte; eventuellt är avsikten bara att någon annan av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer skall kunna ges behörighet, och därav följande eget ansvar, att lämna sådant intyg och att anbringa sådan CE-märkning som krävs för att produkten skall få släppas ut på marknaden. Vad som avses bör klargöras i det fortsatta lagstiftningsarbetet. Bestämmelsen om att någon annan än den av tillverkaren utsedde representanten skall få åta sig ansvar eller överta ansvar bör lämpligen placeras i första stycket av paragrafen, så att detta kommer att innehålla de materiella grundreglerna.

Regeln i andra stycket om att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav representanten skall uppfylla kompletteras lämpligen med en bestämmelse om att föreskriftsmakten omfattar även situationen, när någon annan vill åta sig/ överta ansvar enligt lagen.

En annan möjlighet är att bryta ut andra ledet i andra stycket och i ett tredje stycke ange att det som står i första och andra styckena gäller också när någon annan etc.

5 §

I denna paragrafs första stycke ges tillsynsmyndigheten rätt att ålägga tillverkaren att återkalla produkterna från marknaden, om myndigheten konstaterar att CE-märkta produkter som omfattas av lagen kan äventyra säkerheten eller hälsan för personer, egendom eller miljön eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav. Åläggandet kan under viss förutsättning i stället riktas mot importören eller tillverkarens representant. Tillsynsmyndigheten får helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden, tas i bruk eller brukas.

Paragrafen framstår i flera avseenden som oklar. När produkter återkallas från marknaden, har de redan släppts ut på denna. Sista meningen angående rätten att förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden avser alltså en annan situation (vilken framstår som mer oproblematiske). Vad gäller förbudet, beträffande produkter som släppts ut på marknaden, att ta dem i bruk eller bruka dem, framstår det som ineffektivt att rikta förbudet mot tillverkaren, importören eller tillverkarens representant. Produkterna finns ju då hos en annan person, som köpt dem. Någon rätt

för tillsynsmyndigheten att rikta ett förbud mot köparen att ta produkten i bruk eller att bruka den omfattas knappast av första stycket, där sista meningen synes knuten till den föregående meningen. Prop. 2003/04:88
Bilaga 7

Tillverkarens, importörens och tillverkarens representants ansvar att återkalla produkter kan inte gärna sträcka sig längre än till att de skall vidta rimliga åtgärder för att produkterna i befintligt skick inte blir använda av ägarna. Tillverkaren etc. har inga maktmedel i förhållande till ägarna.

I den mån avvikelser från ställda krav beror på att en köpare av en produkt har förändrat eller låtit förändra den, har denne ett ansvar enligt 2 § för certifiering av den nya produkten. Det kunde övervägas att i förevarande paragraf ange att en sådan person inte får bruka en produkt som inte uppfyller föreskrivna krav, oavsett om han intygat att så är fallet. Sanktionerna måste i så fall nog övervägas.

När det gäller produkter som på grund av bristande underhåll eller olyckshändelser kommit att avvika från föreskrivna krav, kan man naturligtvis också tänka sig att tillsynsmyndigheten skulle kunna förbjuda fortsatt användning (jfr kontrollbesiktningen av motorfordon till lands). Också i sådant fall bör det emellertid klart framgå att föreläggandet kan riktas till någon annan än dem som nu omnämns i första stycket.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 mars 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Lund, Andnor, Nuder, Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: Ulrica Messing

Regeringen beslutar proposition 2003/04:88 Övervakning av sjötrafiken m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	7 kap. 2 §	32002L0059
Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg		32002L0059
Lag om ändring i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar	1 § 2 § 2 a § 3 § 6 §	31994L0025 32003L0044