

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Cabotage – promemoria från Stockholms universitet

Sammanfattning

Transportstyrelsen ställer sig generellt positiv till förslagen i promemorian. Styrelsen föreslår dock nedan några mindre ändringar samt förtydliganden.

Transportstyrelsens synpunkter

Den svenska cabotagelagstiftningen är väldigt ålderdomlig och Transportstyrelsen ställer sig mycket positiv till att den ersätts av ett nytt och moderniserat regelverk.

Transportstyrelsen tillstyrker även förslaget att låta utländska fartyg, som varaktigt bedriver cabotage i Sverige, omfattas av svenska sjösäkerhets- och arbetsmiljökrav. Denna åtgärd kommer att bidra till att upprätthålla den svenska sjösäkerheten och skapa bättre konkurrensförutsättningar inom den svenska sjöfarten.

Det är här värt att nämna Transportstyrelsens arbete med funktionsbaserade krav för fartyg i nationell trafik (PNF) samt funktionsbaserade bemanningskrav (RUBB). Då utredaren föreslår att samma krav ska gälla för utländska fartyg som regelbundet används till cabotage som för svenska fartyg så behöver det utredas hur dessa regelverk praktiskt ska tillämpas på utländska fartyg och konsekvenserna av detta för såväl företag som Transportstyrelsen behöver utvecklas.

Om utländska fartyg ska tillämpa regelverket för PNF och Transportstyrelsen ska utöva regelbunden tillsyn över utländska fartyg krävs att dessa får tillgång till vårt tillsynssystem och då kan det komma att behövas viss utveckling av befintliga eller nya IT-system. Det behöver klargöras hur detta arbete ska finansieras. Det bör även utredas om förslaget kräver bemyndigande i lag eller förordning för att Transportstyrelsen ska få

föra ett register över utländska fartyg, då detta torde vara en nödvändighet för utövandet av tillsyn.

Allmänna förtydliganden

Flera av de föreslagna lagändringarna omfattar utländska fartyg som används till regelbundna transporter mellan svenska hamnar. Visst resonemang förs på sida 52 i promemorian om vad som ska anses vara regelbundet. Transportstyrelsen ser en fördel med att inte närmare reglera begreppets innebörd i lag då detta kan medföra oönskade begränsningar i möjligheterna för myndigheter och domstolar att tolka lagen. Det framstår dock som nödvändigt att lagstiftarens avsikt med begreppet förtydligas i författningskommentar.

Det bör, åtminstone i förarbetena, även förtydligas vad som menas med transport mellan svenska hamnar. Det är väsentligt att veta om detta inkluderar resor där samma hamn är start- och slutpunkt. Ett exempel kan vara en skärgårdskryssning med passagerare där fartyget återvänder till avgångshamnen utan ytterligare hamnanlöp.

Synpunkter på författningsförslagen

I 3 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) bör det förtydligas att det är utländska *passagerarfartyg* som avses. Annars får paragrafen betydelsen att alla utländska fartyg som transporterar passagerare ska ha passagerarfartygscertifikat, även de med 12 eller färre passagerare.

Enligt förslagets 3 kap. 18 § FSL gäller bestämmelserna om säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter inte utländska fartyg med undantag för vissa fartyg med en bruttodräktighet av minst 20. Transportstyrelsen misstänker dock att detta är ett missförstånd. Fartyg under 20 brutto behöver inte beslut om säkerhetsbesättning (med undantag för passagerarfartyg). De omfattas dock istället av bemanningsföreskrifter. Då syftet är att ställa samma krav på utländska fartyg som används regelbundet i Sverige som på svenska fartyg bör gränsen 20 brutto tas bort i 3 kap. 18 §.

Enligt den föreslagna 5 kap. 9 § FSL så får Transportstyrelsen utfärda certifikat för vissa utländska fartyg *om det behövs*. Denna formulering framstår som något märklig då det i 3 kap. 1–2 §§ stadgas att dessa fartyg ska ha certifikat.

I den föreslagna ändringen av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg används begreppet handelsfartyg. Detta begrepp förekommer inte i gällande lydelse av lagen och då begreppet som sådant är svårtolkat föreslår Transportstyrelsen att det inte används i denna lag.

Allmänna synpunkter

I slutet av sida 50 i promemorian står det att utländska fartyg som används för inrikes transporter och är över 500 brutto omfattas av det internationella sjösäkerhetsregelverket. Detta stämmer inte då de internationella konventionerna normalt bara omfattar fartyg på internationell resa. Fartyg omfattas därför inte av de internationella regelverken om de används till inrikes transporter, oavsett fartygens storlek och om transportererna sker i flaggstaten eller i ett annat land. Det är visserligen möjligt att sådana fartyg är konstruerade och utrustade i enlighet med internationella konventioner men det går alltså inte att förutsätta. Mot bakgrund av detta anser Transportstyrelsen att det bör övervägas om gränsen ska höjas med reservation för bemanningskrav där EU:s cabotageförordning kan sätta en gräns vid 650 brutto.

Transportstyrelsen saknar även tillräcklig motivering av förslaget att den nya lagen om cabotage endast ska omfatta fartyg som används till transport av gods eller passagerare. Det bör även övervägas om andra kommersiella sjöfartstjänster såsom bogsering, bärgning, sjömätning med mera bör omfattas av tillståndskravet.

Detta ärende har beslutats av GD-stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Johan Stenborg som föredragande.

Jacob Gramenius
GD-stabschef