

# Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt

*Betänkande av Inre vattenvägsutredningen*

*Stockholm 2011*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2011:4

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2011

ISBN 978-91-38-23522-5  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet

## Catharina Elmsäter-Svärd

Regeringen bemyndigade den 21 december 2009 statsrådet Åsa Torstensson att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Direktiven för utredningen, (dir. 2009:127) och tilläggsdirektiv (dir. 2010:121), framgår av bilagorna 1 och 2.

Med stöd av bemyndigandet förordnades den 12 januari 2010 förre sjösäkerhetsdirektören Johan Franson som särskild utredare.

Som sakkunniga förordnades den 13 januari 2010 Margaretha Granborg, kansliråd och Kristina Bram, departementssekreterare. Samma dag förordnades Magnus Sundström, enhetschef och Jonas Gustafsson, byrådirektör som experter. Jonas Gustafsson entledigades med verkan fr.o.m. den 13 april 2010 som expert och har därefter varit konsult till utredningen.

Som sekreterare anställdes från och med den 25 januari 2010 kammarrättsassessorn Katarina Dunnington.

Caisa Ekberg och Anna Johansson har svarat för textredigering och layout.

Utredningen har antagit namnet Inre vattenvägsutredningen.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt* (SOU 2011:4)

Uppdraget är härmed slutfört.

Västra Karup i januari 2011

*Johan Franson*

*/Katarina Dunnington*

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>17</b>
<b>Förkortningar .....</b>	<b>33</b>
<b>Författningsförslag .....</b>	<b>35</b>
<b>Del I</b>	
<b>Inledning och bakgrund</b>	
<b>1 Utredningens uppdrag och arbete .....</b>	<b>65</b>
1.1 Uppdraget.....	65
1.2 Utredningens arbete .....	65
1.3 Betänkandets struktur .....	65
<b>2 Internationell reglering av inre vattenvägar .....</b>	<b>67</b>
2.1 FN:s ekonomiska kommission för Europa .....	67
2.2 Flodkommissionerna .....	69
2.2.1 Centrala kommissionen för Rhensjöfarten.....	69
2.2.2 Donaukommissionen .....	70
2.3 EU.....	71
2.4 Definition av inre vattenväg .....	72
2.5 Inre vattenvägar i Sverige.....	73
<b>3 Sverige och de inre vattenvägarna .....</b>	<b>75</b>

3.1	Tidigare behandling av frågan.....	75
3.1.1	Sveriges anslutningsfördrag till EU .....	75
3.1.2	EU, Sverige och de inre vattenvägarna (SOU 1996:183).....	76
3.1.3	Remissbehandling .....	76
3.1.4	Ärendets beredning därefter .....	77
3.2	Väneröverenskommelsen.....	78
3.3	Hemställan från Västra Götalandsregionen.....	78

## Del II

### EU:s regelverk

<b>4</b>	<b>Förordningar .....</b>	<b>81</b>
4.1	Rådets förordning (EEG) nr 1108/70 om införande av ett redovisningssystem för infrastrukturkostnader för transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar .....	81
4.2	Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten.....	82
4.2.1	Förordningen och dess bilaga.....	82
4.2.2	Behov av kompletterande nationell lagstiftning .....	83
4.2.3	Behörig myndighet att utfärda och återkalla intyg .....	84
4.2.4	Bemyndigande till Transportstyrelsen.....	84
4.2.5	Rätt till överklagande.....	85
4.2.6	Information om vidtagna åtgärder.....	85
4.3	Rådets förordning (EEG) nr 1101/89 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten .....	86
4.4	Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.....	87
4.4.1	Förordningen .....	87
4.4.2	Gällande reglering i svensk rätt .....	88
4.4.3	Behov av kompletterande nationell lagstiftning .....	88
4.4.4	Kompletterande lagstiftning.....	89

4.5	Rådets förordning (EG) nr 1356/96 om gemensamma bestämmelser för transport av gods eller passagerare på inre vattenvägar mellan medlemsstater, i syfte att införa frihet att tillhandahålla sådana transporter.....	90
4.6	Rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna .....	90
4.7	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och om upphävande av rådets direktiv 80/1119/EEG .....	91
4.7.1	Förordningen .....	91
4.7.2	Överväganden .....	91
4.8	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av Rådets förordning (EEG) 1191/69 och (EEG) 110/70.....	92
4.8.1	Förordningen .....	92
4.8.2	Gällande reglering i svensk rätt.....	93
4.8.3	Överväganden .....	94
4.9	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1100/2008 om avskaffande av gränskontroller mellan medlemsstaterna vid transporter på väg och inre vattenvägar och Rådets förordning (EEG) nr 3912/92 om kontroller utförda inom gemenskapen vid transporter på väg och inre vattenvägar, med avseende på transportmedel som är registrerade eller godkända för trafik i tredje land.....	95
4.10	Rådets förordning (EG) nr 169/2009 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.....	96
4.10.1	Förordningens innehåll .....	97
4.10.2	Gällande reglering i svensk rätt.....	97
4.10.3	Övervägande .....	98

<b>5</b>	<b>Direktivet om tillstånd att utföra varutransporter i inlandssjöfart .....</b>	<b>101</b>
5.1	Direktivets innehåll .....	101
5.2	Gällande reglering i svensk rätt .....	103
5.3	Överväganden.....	103
5.3.1	Undantag från tillämpningen av direktivet.....	103
5.3.2	Begreppet inlandssjöfart .....	104
5.3.3	Behov av genomförande av direktivet.....	105
5.4	Genomförande i svensk rätt .....	105
5.4.1	Behörig myndighet att anordna kunskapskontroll och att utfärda intyg om tillstånd att utföra varutransport i inlandssjöfart .....	106
5.4.2	Återkallande av rätten att utföra varutransport .....	107
5.4.3	Bemyndigande till Transportstyrelsen.....	107
5.4.4	Rätt till överklagande.....	108
5.5	Intyg om gott anseende, frånvaro av konkurs och ekonomisk ställning .....	109
5.5.1	Gott anseende .....	109
5.5.2	Frånvaro av konkurs .....	110
5.5.3	Intyg om ekonomisk ställning .....	110
<b>6</b>	<b>Direktivet om system för befraktning och prissättning... 111</b>	
6.1	Svenska förhållanden.....	111
6.2	Direktivets innehåll.....	112
6.3	Överväganden.....	112
<b>7</b>	<b>Direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen..... 115</b>	
7.1	Direktivets innehåll.....	115
7.2	Överväganden.....	116

**Del III****EU:s regelverk avseende säkerhet**

<b>8</b>	<b>Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.....</b>	<b>119</b>
8.1	Innehåll och uppbyggnad – Det nuvarande svenska regelverket .....	120
8.2	Direktiv 2006/87/EG.....	122
8.2.1	Direktivets uppbyggnad.....	122
8.2.2	Tillämpningsområde .....	123
8.2.3	Gemenskapscertifikat för inlandssjöfart .....	123
8.2.4	Möjlighet till ytterligare tekniska krav .....	124
8.2.5	Möjlighet till sänkta tekniska krav .....	125
8.2.6	Undantag från tillämpning av direktivet .....	125
8.2.7	Utfärdande av gemenskapscertifikat m.m.....	125
8.2.8	Gemenskapscertifikatets giltighet .....	126
8.2.9	Behörig myndighet .....	127
8.2.10	Tekniska inspektioner .....	127
8.2.11	Erkännande av certifikat för fartyg från tredje land .....	128
8.2.12	Övergångsbestämmelser .....	128
8.3	Erkända organisationer .....	128
8.4	Skeppsmätning .....	129
8.5	Klassificering av sjöområden.....	130
8.6	Jämförelse mellan nu gällande regler och direktiv 2006/87/EG.....	133
8.6.1	Krav på uppfyllande av en erkänd organisations regler.....	133
8.6.2	Besiktning .....	134
8.6.3	Skrovkonstruktion.....	134
8.6.4	Indelning .....	136
8.6.5	Stabilitet .....	137
8.6.6	Fribord .....	137
8.6.7	Maskininstallation .....	138
8.6.8	Elinstallation .....	138
8.6.9	Brandskydd .....	139
8.6.10	Övriga teknikområden .....	139



8.6.11	Sammanfattning avseende direktivets säkerhetsnivå .....	139
8.7	Övervägande .....	140
8.7.1	Undantag från tillämpningen av direktivet.....	140
8.7.2	Behov av säkerhetshöjande åtgärder .....	142
8.7.3	Behov av genomförande i svensk rätt .....	143
8.8	Genomförande i svensk rätt .....	143
8.8.1	Fartyg i inlandssjöfart .....	144
8.8.2	Gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart .....	144
8.8.3	Sjövärdighet.....	144
8.8.4	Vilka fartyg är skyldiga att ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.....	145
8.8.5	Krav på kompletterande gemenskapscertifikat för inlandssjöfart .....	146
8.8.6	Tillfälliga gemenskapscertifikat.....	147
8.8.7	Behörig myndighet att utfärda certifikat enligt direktivet samt att utföra tekniska inspektioner.....	148
8.8.8	Utfärdande av gemenskapscertifikat m.m. ....	149
8.8.9	Utformningen av gemenskapscertifikat .....	149
8.8.10	Fastställande av giltighetstid för gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.....	150
8.8.11	Tekniska inspektioner.....	150
8.8.12	Ytterligare inspektioner.....	152
8.8.13	Uppdrag till erkända organisationer .....	153
8.8.14	Erkännande av certifikat för fartyg från tredje land.....	155
8.8.15	Klassificering av vattenvägar .....	155
8.8.16	Register över utfärdade gemenskapscertifikat .....	156
8.8.17	Vägran att utfärda eller förnya samt återkallande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart .....	156
8.8.18	Sanktioner.....	157
8.8.19	Tillämpningen av övergångsbestämmelser vid utfärdande och förnyande av gemenskapscertifikat .....	158
8.9	Utrymme i direktivet för säkerhetshöjande tilläggskrav .....	160
8.9.1	Krav på klasscertifikat.....	160
8.9.2	Konstruktivt brandskydd på lastfartyg.....	161
8.9.3	Möjlighet att gå med öppna lastrum .....	161
8.9.4	Krav på dubbelbotten/dubbelskrov .....	162

8.9.5	Övrigt .....	163
8.10	Direktivets tillämpning på sjöområden motsvarande fartområde C .....	164
<b>9</b>	<b>Direktivet om fartcertifikat .....</b>	<b>167</b>
9.1	Direktivet .....	167
9.1.1	Syfte och tillämpningsområde .....	167
9.1.2	Undantag .....	168
9.1.3	Innehåll.....	168
9.2	Gällande reglering i svensk rätt .....	169
9.3	Överväganden .....	171
9.3.1	Undantag från tillämpningen av direktivet .....	171
9.3.2	Uppställande av egna villkor .....	172
9.3.3	Behov av genomförande av direktivet .....	173
9.4	Genomförande i svensk rätt .....	175
9.4.1	Meddelande av föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg som avser att trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar .....	175
9.4.2	Ömsesidigt erkännande av fartcertifikat utfärdade av en annan medlemsstat m.m.....	176
9.4.3	Avbrytande av fartygs resa .....	177
<b>10</b>	<b>Direktivet om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar .....</b>	<b>179</b>
10.1	Internationell reglering.....	179
10.2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar .....	181
10.2.1	Syfte och tillämpningsområde .....	181
10.2.2	Undantag.....	182
10.2.3	Innehåll.....	182
10.3	Gällande reglering i svensk rätt.....	183
10.4	ADN och IMDG-koden .....	184

10.5	ADN och bulklaster.....	185
10.6	Överväganden.....	186
10.6.1	Undantag.....	186
10.6.2	Behov av genomförande av direktivet.....	187
<b>11</b>	<b>Direktiven om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat och om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis .....</b>	<b>189</b>
11.1	Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar.....	189
11.1.1	Syfte och tillämpningsområde.....	189
11.1.2	Innehåll.....	190
11.2	Rådets direktiv 96/50/EG av den 23 juli 1996 om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods – eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar .....	191
11.2.1	Syfte och tillämpningsområde.....	191
11.2.2	Undantag.....	191
11.2.3	Innehåll.....	192
11.3	Gällande reglering i svensk rätt .....	192
11.3.1	Allmänt .....	192
11.3.2	Förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal (behörighetsförordningen).....	193
11.4	Jämförelse mellan minimikrav för att erhålla båtförarcertifikat enligt direktiv 96/50/EG jämfört med motsvarande krav enligt nu gällande svenska regler.....	194
11.4.1	Ålderskrav .....	194
11.4.2	Krav på fysisk och psykisk förmåga.....	195
11.4.3	Krav på yrkesmässiga kunskaper.....	196
11.4.4	Krav på praktisk yrkeserfarenhet .....	197
11.4.5	Radar .....	199
11.4.6	Persontransport.....	200
11.5	Överväganden och förslag .....	200
11.5.1	Direktivens inverkan på varandra.....	200

11.5.2	Direktiv 91/672/EEG förhållande till Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer .....	201
11.5.3	Dispens från tillämpningen av direktiv 96/50/EG ...	202
11.5.4	Behov av genomförande av direktiv 91/672/EEG....	203
11.5.5	Behov av genomförande av direktiv 96/50/EG .....	203
11.6	Genomförande i svensk rätt av direktiv 91/672/EEG.....	204
11.6.1	Ömsesidigt erkännande.....	204
11.6.2	Svensk sjöpersonals behörighet vid arbete i andra medlemsstater .....	205
11.6.3	Villkor angående minimiålder .....	205
11.6.4	Kännedom om lokala förhållanden.....	205
<b>12</b>	<b>Bemanning, arbets- och vilotider .....</b>	<b>207</b>
12.1	Bemanning.....	207
12.1.1	Internationell reglering .....	207
12.1.2	Gällande reglering i svensk rätt.....	208
12.1.3	Överväganden .....	209
12.2	Arbets- och vilotider.....	210
12.2.1	EU-rättslig reglering.....	210
12.2.2	Gällande reglering i svensk rätt.....	211
12.2.3	Överväganden .....	212
<b>13</b>	<b>Krav på motorer och kvalitet på bränsle för fartyg i inlandssjöfart.....</b>	<b>215</b>
13.1	Arbetsmaskinsdirektivet.....	215
13.1.1	Reglering i svensk rätt .....	216
13.1.2	Övervägande och förslag.....	216
13.2	Bränslekvalitetsdirektivet .....	217
13.2.1	Reglering i svensk rätt .....	218
13.2.2	Övervägande och förslag.....	218
13.3	Marina bränsledirektivet .....	219
13.3.1	Reglering i svensk rätt .....	219
13.3.2	Övervägande och förslag.....	220

## Del IV Godsflöden

<b>14</b>	<b>Godstransporter till och från Vänern och Mälaren .....</b>	<b>225</b>
14.1	Generella utvecklingstendenser för godstransporter och logistik.....	226
14.2	Sjötransporter på Vänern.....	229
14.2.1	Utvecklingen av sjötransporter på Vänern.....	231
14.2.2	Bioenergi – ett möjligt utvecklingsområde för Vänersjöfarten .....	236
14.2.3	Alternativa transportlösningar för Vänerregionen ...	238
14.3	Sjötransporter på Mälaren.....	241
14.3.1	Utvecklingen av sjötransporter på Mälaren.....	242
14.3.2	Behovet av sjötransporter på Mälaren .....	244
14.3.3	Energitransporter på och kring Mälaren .....	246
14.3.4	Investeringar för ökad sjöfart på Mälaren .....	248
14.4	Potentialen att utveckla sjötransporterna på de inre vattenvägarna .....	250

## Del V Ekonomiska bidrag

<b>15</b>	<b>EU-finansiering för utveckling av inre vattenvägar .....</b>	<b>259</b>
15.1	TEN-T .....	259
15.1.1	Kusthamnar .....	261
15.1.2	Inre vattenvägar och inlandshamnar .....	262
15.1.3	Sjömotorvägar .....	263
15.2	Marco Polo II .....	265
15.3	Interreg .....	266
15.4	Översyn av TEN-T riktlinjerna och Marco Polo II.....	267
15.5	Överväganden.....	268

## Del VI Konsekvenser

<b>16 Konsekvensbedömning .....</b>	<b>273</b>
16.1 Utgångspunkt .....	273
16.2 Konsekvenser för sjösäkerheten och miljön .....	274
16.3 Konsekvenser för staten av förslagen .....	275
16.4 Konsekvenser för sjöfartsnäringen .....	276

## Del VII Författningskommentarer och bilagor

<b>17 Författningskommentar .....</b>	<b>281</b>
17.1 Förslaget till lag om ändring i lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.....	281
17.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	281
17.3 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländska fartyg m.m. ....	282
17.4 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle .....	282
17.5 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	282
17.6 Förslaget till förordning om ändring i förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal.....	282
17.7 Förslaget till förordning om ändring i förordning (2009:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.....	283
17.8 Förslaget till förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen .....	283

17.9 Förslaget till förordning om intyg att fartyg tillhör Rhensjöfarten .....	283
<b>Bilagor .....</b>	<b>285</b>
<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv.....	285
<i>Bilaga 2</i> Tilläggsdirektiv.....	289
<i>Bilaga 3</i> Jämförelse mellan direktiv 2006/87/EG och nu gällande svenska regler (tabell).....	291
<i>Bilaga 4</i> Yttrande från Näringslivets Regelnämnd .....	345
<b>Referenser till kapitel 14 – Godstransporter till och från Vänern och Mälaren.....</b>	<b>349</b>

# Sammanfattning

## Bakgrund

Den internationella regleringen av transporter på de europeiska inre vattenvägarna sker genom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), ett antal flodkommissioner och EU. Två av de viktigaste inre vattenvägarna i Europa är Rhen och Donau och dessa floder har sina egna flodkommissioner, Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och Donaukommissionen. EU:s särskilda regelverk om transporter på inre vattenvägar har till stora delar sitt ursprung i de regelverk som utarbetats inom UNECE och CCNR.

Anslutningsfördraget för Finland, Sverige och Österrike trädde i kraft den 1 januari 1995. I anslutningsakten anges Trollhätte kanal och Göta älv, Vänern, Mälaren, Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar vid tillämpningen av EU:s förordningar och direktiv. Angivande av de svenska inre vattenvägarna i anslutningsakten görs till varje enskild förordning och varje enskilt direktiv och inte gemensamt för samtliga rättsakter som avser EU:s regelverk om inre vattenvägar. I vissa av direktiven ges medlemsstaterna möjlighet att besluta om undantag från direktivens tillämpning. Sverige har nyttjat denna möjlighet avseende några av direktiven. I övrigt har Sverige inte vidtagit några åtgärder för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar.

I kommittédirektivet Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (dir. 2009:127) gavs utredningen i uppdrag att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande.



## Utredningens förslag till genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt

EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv som bl.a. syftar till harmonisering och ömsesidigt erkännande av regler för att yrkesmässigt bedriva transportverksamhet, tillträde till marknaden för internationella transporter, tillträde för transportföretag att utföra transporter i en medlemsstat där de inte är hemmahörande (cabotage) och gemensamma konkurrensregler. En viktig skillnad, i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten, är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar. Det innebär att delar av regelverket inte berör Sverige, t.ex. det rörande strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten, gemensamma bestämmelser för transport av gods eller passagerare på inre vattenvägar mellan medlemsstater i syfte att införa frihet att tillhandahålla sådana transporter, harmoniserade flodinformations-tjänster etc.

Regelverket är omfattande och nedan redogörs kortfattat för de viktigaste förordningarna och direktiven för svenskt vidkommande och utredningens förslag till genomförande EU:s regelverk i svensk rätt.

### Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten

De medlemsstater i EU som inte är fördragsslutande stater<sup>1</sup> enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen ges genom förordningen och dess bilaga möjlighet att utfärda ett dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten, vilket är en förutsättning för att få utföra transporter av gods och personer mellan två punkter belägna vid de farbara inre vattenvägarna på Rhen och dess bifloder.

Utredningen anser att det föreligger ett behov av kompletterande nationell lagstiftning i syfte att utse Transportstyrelsen som behörig myndighet att utfärda och återkalla

---

<sup>1</sup> Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna, Storbritannien och Schweiz är fördragsslutande stater till den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen.

dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten. Transportstyrelsen bör bemyndigas att utfärda ytterligare föreskrifter om utfärdande och återkallande av ett sådant intyg. Möjlighet att överklaga Transportstyrelsens beslut att inte utfärda eller att återkalla ett intyg bör finnas. Utredningen har föreslagit att den kompletterande lagstiftningen bör meddelas genom en ny förordning.

**Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande**

Förordningen tar sikte på att säkerställa rätten till cabotage på de inre vattenvägarna i EU. Således ska transportföretag, som ägs av fysiska personer, som är bosatta och är medborgare i en medlemsstat, och juridiska personer som har sitt säte i en medlemsstat och som till övervägande delen ägs av medborgare i en medlemsstat, temporärt få utföra cabotage i en medlemsstat utan att ha säte eller driftsställe där.

Behov av kompletterande nationell lagstiftning är nödvändig. Utredningen föreslår därför att undantaget i 1 a § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. utvidgas till att även omfatta rådets förordning. Likaså bör fartyg som omfattas av rådets förordning undantas från tillämpningen av 3 § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m..

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och om upphävande av rådets direktiv 80/1119/EEG**

Om regelverket för inre vattenvägar genomförs i Sverige gäller att Sverige ska samla in statistikuppgifter om den transporterade mängden gods överstiger en miljon ton. Insamlandet och överförandet av uppgifter till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets förordning omfattas av myndigheten Trafikanalys ansvarsområde, varför något behov av ytterligare

kompletterande lagstiftning, enligt utredningens uppfattning, inte finns.

### Direktivet om tillstånd att utföra varutransporter i inlandssjöfart<sup>2</sup>

Direktivet, som reglerar fysiska och juridiska personers tillträde till transportnäringen i inlandssjöfarten, syftar till att höja fraktförarnas kompetensnivå och därigenom bidra till en sanering av marknaden genom att strukturell överkapacitet försvinner och tjänsternas kvalitet förbättras. Möjlighet finns för en medlemsstat att undanta fraktförare, som enbart är verksamma inom dess territorium på vattenvägar som saknar förbindelse med vattenvägs-system i någon annan medlemsstat, från tillämpningen av direktivet.

Någon motsvarighet till direktivets bestämmelser om särskilda krav på fraktförarens yrkeskompetens för att utföra varutransporter i inlandssjöfart saknas i svensk rätt. Viss jämförelse kan göras med bestämmelserna om trafikillstånd som införts i yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779).

Mot bakgrund av att direktivet endast reglerar frågor om tillträde till transportnäringen och inte frågor om t.ex. behörigheter eller andra frågor som är direkt betydelse för säkerheten föreslår utredningen att Sverige ska nyttja möjligheten till undantag. Behov av genomförande av direktivet, föreligger i syfte att svenska fraktförare, som önskar utföra transporter på inre vattenvägar i andra medlemsstater, ska kunna få ett bevis om yrkeskompetens av svensk behörig myndighet.

Utredningen föreslår att direktivet bör införlivas i svensk rätt genom en ny förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen. Förordningen bör kompletteras av föreskrifter på myndighetsnivå. Transportstyrelsen anges som behörig myndighet att utfärda intyg samt att återkalla rätten att utföra varutransport. Möjlighet att överklaga Transportstyrelsens beslut om avslag på ansökan om rätt att utföra varutransport i inlandssjöfart och återkallande av denna rätt bör finnas.

---

<sup>2</sup> Rådets direktiv 87/540/EEG av den 9 november 1987 om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis.

## Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart<sup>3</sup>

Direktivet innehåller tekniska föreskrifter för fartyg<sup>4</sup> i inlandssjöfart för ett antal områden, exempelvis skrovstyrka, maskineri och utrustning. Tilläggskrav finns för vissa fartygstyper, såsom passagerarfartyg och fartyg med en längd större än 110 m. Havsgående fartyg omfattas inte av direktivet. Vattenvägarna är indelade i fyra zoner och indelningen av zonerna baseras på våghöjden i en zon. En jämförelse mellan de fartområden som definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och zonerna enligt direktivet ger, relaterat till signifikanta våghöjder, att zon 1 och 2 motsvarar fartområde D och zon 3 och 4 fartområde E. Fartområde C, vilket finns i stora delar av norra Vänern, kan inte anses omfattas av de zoner som tillämpas för de inre vattenvägar som direktivet är tillämpligt på. Direktivet medger att en medlemsstat antar ytterligare tekniska krav än de som följer av direktivet. Ytterligare krav får dock endast antas inom vissa i direktivet angivna teknikområden och zoner.

### *Behov av säkerhetshöjande åtgärder*

I utredningens jämförelse mellan direktivet och nu gällande regler för fartyg som bedriver trafik i fartområdena C, D och E bedöms säkerhetsnivån vara betydligt lägre, eller reglering helt saknas, när det bl.a. gäller besiktningsintervall, konstruktivt brandskydd på lastfartyg, brandpumpskapacitet, vissa fribordskrav, krav på dubbelbotten/dubbelskrov för vissa fartygstyper, flödningsvinkelkrav för passagerarfartyg och intaktstabilitetskriterier för lastfartyg.

För att åtgärda dessa brister har utredningen föreslagit att Transportstyrelsen, med stöd av ett nytt bemyndigande i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen, ska ta fram bestämmelser om ytterligare krav inom dessa områden samt ställa krav på klasscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i den mån direktivet medger sådana ytterligare tekniska krav. När det t.ex. gäller konstruktivt brandskydd på lastfartyg saknas möjligheter att anta

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

<sup>4</sup> Direktivet gäller för fartyg med en längd av 20 meter eller mer och fartyg för vilka produkten L\*B\*T (längd, bredd och djupgående) ger en volym överstigande 100 m<sup>3</sup>.

tilläggskrav enligt direktivet varför alternativa åtgärder måste övervägas.

#### *Sjöområden motsvarande fartområde C*

Direktivet är inte tillämpligt på fartyg i inlandssjöfart som trafikerar sjöområden motsvarande fartområde C, t.ex. norra delarna av Väneren. För att fartyg certifierade för inre vattenvägar ska kunna trafikera dessa sjöområden krävs att överväganden görs om Sverige ska uppställa egna krav, utöver dem som följer av direktivet, för att säkerställa att en tillräcklig säkerhetsnivå uppnås för denna trafik.

#### *Nya definitioner i fartygssäkerhetslagen*

Utredningen har föreslagit att följande definitioner ska införas i 1 kap. fartygssäkerhetslagen: *fartyg i inlandssjöfart*, *gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart* samt *kompletterande respektive tillfälligt gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*.

#### *Krav på gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*

För fartyg som uppfyller de tekniska föreskrifterna i direktivet ska den av medlemsstaten utsedda behöriga myndigheten utfärda ett certifikat som benämns *gemenskapscertifikat för fartyg inlandssjöfart*. Utredningen har föreslagit att en ny bestämmelse införs i 3 kap. fartygssäkerhetslagen om vilka fartyg som är skyldiga att ha ett sådant certifikat för att få trafikera inre vattenvägar. Fartyg som är skyldiga att ha ett sådant certifikat undantas från krav på fartcertifikat, passagerarcertifikat och fribordscertifikat.

Vidare har utredningen föreslagit att svenska passagerarfartyg ska undantas från direktivets tillämpning.

### *Krav på kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*

Huvudregeln enligt direktivet är att fartyg som har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska få trafikera de inre vattenvägarna enbart försedda med det certifikatet. Utredningen har föreslagit att en bestämmelse om detta införs i 3 kap. fartygssäkerhetslagen. Därvid bör även förtydligas att när det är särskilt föreskrivet, dvs. i det fall en medlemsstat meddelat ytterligare tekniska krav i enlighet med direktivet, ska fartyg som har ett sådant certifikat även vara försett med ett *kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*.

Transportstyrelsen ska, enligt utredningens förslag, bemyndigas att meddela föreskrifter om sådana certifikat i enlighet med vad som följer av artikel 4 i direktivet.

### *Tillfälliga gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*

Möjlighet finns för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar utfärda *tillfälliga gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*. I vilka fall ett sådant kan utfärdas anges i direktivet. Det är upp till varje medlemsstat att bestämma dels om tillfälliga gemenskaps-certifikat ska få utfärdas, dels i vilka av de i direktivet angivna fallen det i sådant fall ska utfärdas. Utredningen har föreslagit att Transportstyrelsen ska bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

### *Sjövärdighet*

Nivån för när ett fartyg i inlandssjöfart ska anses vara sjövärdigt följer av bilaga II till direktivet. Direktivet medger dock, som ovan påpekats, utrymme för Sverige att anta ytterligare eller sänkta krav inom vissa i direktivet angivna teknikområden och zoner. Utredningen har därför föreslagit dels att ett tillägg görs i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att de tekniska krav som följer av direktivet ska beaktas vid bedömningen av om ett fartyg är sjövärdigt, dels att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela ytterligare eller sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart enligt vad som följer av artikel 5 i direktivet.

*Tillsyn och inskränkningar i rätten att använda fartyg*

I direktivet finns bestämmelser om inspektioner och ytterligare inspektioner vilka motsvarar fartygssäkerhetslagens bestämmelser om besiktning och inspektion av fartyg.

Utredningen har föreslagit att ett tillägg görs i 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen för att förtydliga att besiktning ska göras för att undersöka om ett fartyg i inlandssjöfart uppfyller de tekniska föreskrifter som följer av direktivet. Vidare har föreslagits att ett tillägg görs i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen vid meddelande av föreskrifter om tillsynsförrättningar för fartyg i inlandssjöfart ska iaktta vad som följer av bilaga II till direktivet.

Enligt direktivet får en behörig myndighet när som helst kontrollera om ett fartyg medför ett certifikat som är giltigt enligt bestämmelserna i direktivet och uppfyller föreskrifterna i certifikatet eller utgör en uppenbar fara för de personer som befinner sig ombord, för miljön eller sjöfarten. Utredningen har därför föreslagit att ett tillägg införs i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att ett fartyg inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten eller *zonen*.

*Uppdrag till erkända organisationer*

Av direktivet följer att en behörig myndighet helt eller delvis kan avstå från besiktning i samband med utfärdande av ett gemenskapscertifikat om fartyget kan visa upp ett giltigt intyg utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap. Med ett godkänt klassificeringssällskap avses ett klassificeringssällskap som godkänts i enlighet med kriterierna och förfarandena i en av bilagorna till direktivet. Den aktuella bilagan innehåller kriterier för godkännande av klassificeringssällskap, förfarande för godkännande av klassificeringssällskap och en förteckning över godkända klassificeringssällskap. För närvarande har Bureau Veritas, Germanischer Lloyd och Lloyd's Register of Shipping godkänts.

Utredningen har föreslagit att det införs en ny bestämmelse i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra

besiktning av fartyg i inlandssjöfart. Av den nya bestämmelsen bör vidare framgå att ett sådant avtal får, när det avser fartyg som uteslutande trafikerar nationella inre vattenvägar, slutas med en organisation som erkänts och godkänts av Sverige enligt direktiv 94/57/EG. I annat fall får avtal endast slutas med klassificerings-sällskap som finns angivna i bilaga till direktivet.

#### *Klassificering av inre vattenvägar*

Direktivets klassificering av inre vattenvägar i zoner skiljer sig från fartygssäkerhetsförordningens bestämmelser om fartområden. Det är varje medlemsstat som anger vilka vattenområden inom dess territorium som är att hänföra till respektive zon. UNECE har utarbetat en rekommendation med kriterier för klassificeringen. Utredningen har föreslagit att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka vattenområden som ska omfattas av dessa zoner.

#### *Behörig myndighet*

Om direktivets bestämmelser genomförs i fartygssäkerhetslagen enligt ovan blir lagens befintliga bestämmelser om att Transportstyrelsen utfärdar certifikat samt utövar tillsyn enligt lagen även tillämpliga för fartyg i inlandssjöfart. Behov av nya bestämmelser saknas.

#### *Övrigt angående det tekniska direktivet*

Med anledning av det tekniska direktivet har utredningen vidare föreslagit bl.a. följande.

- bemyndigande för Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter i enlighet med direktivet avseende utfärdande av gemenskapscertifikat,
- tydliggörande av att certifikaten enligt direktivet ska utformas enligt förslagor som finns i bilaga till direktivet,



- tydliggörande av att Transportstyrelsen vid meddelande av föreskrifter om giltighetstid för certifikaten ska iaktta vad som följer av direktivet.

### Direktivet om fartcertifikat<sup>5</sup>

Syftet med direktivet är att förbättra sjösäkerheten i gemenskapens inlandssjöfart genom dels angivande av minimiuppgifter som certifikaten ska innehålla, dels ömsesidigt erkännande av certifikaten. Direktivet är tillämpligt på fartyg som inte omfattas av direktiv 2006/87/EG<sup>6</sup>, dvs. fartyg som används för godstransport, med en samlad dödvikt om 20 metriska ton eller däröver, med en längd som inte överstiger 20 meter eller som har en volym som inte överstiger 100 m<sup>3</sup>.

Sverige har nyttjat möjligheten att göra undantag från direktivets tillämpning för fartyg som inte lämnar statens inre vattenvägar. Utredningen har efter övervägande funnit att Sverige bör fortsätta nyttja denna möjlighet.

Behov av genomförande av direktivet föreligger dock i syfte att svenskregistrerade fartyg, som önskar trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar, ska kunna få ett fartcertifikat som uppfyller kraven i direktivet utfärdat av svensk behörig myndighet. Begäran kan även komma från andra medlemsstater om att Sverige ska utfärda ett fartcertifikat för ett utländskt fartyg enligt direktivet.

Utredningen har därför föreslagit att tillägg görs i fartygs-säkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg som avser att trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar.

---

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

<sup>6</sup> Jfr artikel 21 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och avsnitt 8.

## Direktivet om transport av farligt gods<sup>7</sup>

Genom direktivet och dess bilagor införlivas de europeiska överenskommelserna om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), på järnväg (RID) och på inre vattenvägar (ADN) med EU:s lagstiftning. Direktivet tillämpas på transport av farligt gods med angivna transportslag inom eller mellan medlemsstaterna samt på lastning och lossning. Det är tillämpligt både för *förpackat farligt gods* och *farligt gods i bulk*. Sverige har nyttjat möjligheten att göra undantag från direktivets tillämpning avseende transporter med fartyg.

Vid transporter av förpackat farligt gods på svenska vatten, dvs. även de inre vattenvägarna, är det bestämmelserna i IMDG-koden som är tillämpliga. För vissa transporter till och från Sverige är även Östersjöavtalet tillämpligt. För bulktransporter av farligt gods är, beroende på vilken typ av gods som transporteras, IBC-koden, IGC-koden, IMSBC-koden eller MARPOL tillämpliga.

Utredningen har, efter en översiktlig jämförelse mellan IMDG-koden och ADN dragit slutsatsen att ADN inte ger samma säkerhetsskydd som IMDG-koden eftersom samlastning och separering mellan olika slag av farligt gods är mindre strikt i ADN än i IMDG-koden. För bulktransporter av farligt gods har utredningen inget generellt svar på vilket regelverk som ger den högsta säkerhetsnivån. Det kan dock konstateras att nu gällande svenska regler har ett mer omfattande krav på dubbelbotten för de aktuella lasterna. Med hänsyn härtill och till att regelverket i ADN är mycket omfattande, särskilt i förhållande till den begränsade transportmängd som det skulle vara tillämplig på, har utredningen bedömt att undantag från direktivets tillämpning även fortsättningsvis ska gälla.

---

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

## Direktiven om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat<sup>8</sup> och om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis<sup>9</sup>

### *Direktivet om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat*

Av direktivet om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat följer att Sverige ska erkänna båtförarcertifikat utfärdade i en annan medlemsstat, dvs. de båtförarcertifikat som finns upptagna i bilaga 1 till direktivet ska vara direkt giltiga för fart på svenska inre vattenvägar. Vidare följer att båtförarcertifikat för navigering på Rhen, som utfärdas i överensstämmelse med den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, ska vara giltiga för fart på svenska inre vattenvägar.

Utredningen har därför föreslagit att en ny bestämmelse införs i 1 kap. förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal om att båtförarcertifikat upptagna i bilaga 1 till direktivet eller som omfattas av den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, ska erkännas för fart på svenska inre vattenvägar. Utredningen har även föreslagit att Sverige, vid erkännande av båtförarcertifikat enligt direktivet, ska nyttja den möjlighet som ges i direktivet om att en medlemsstat får ställa samma villkor angående minimiålder som ställs i denna medlemsstat för utfärdande av ett båtförarcertifikat. Tillägg härom har föreslagits införas i den ovan föreslagna bestämmelsen i 1 kap. behörighetsförordningen.

### *Direktivet om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis*

Direktivet om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar avser att skapa enhetliga gemenskapsregler för utfärdande av båtförarcertifikat. Sverige har lämnat dispens från tillämpningen av direktivet för befälhavare på fartyg som endast använder svenska inre vattenvägar, dvs. vattenvägar som inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar. Direktivet innebär att Sverige, trots nyttjande av undantaget, måste godkänna

---

<sup>8</sup> Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar.

<sup>9</sup>Rådets direktiv 96/50/EG av den 23 juli 1996 om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar.

certifikat som utfärdats för en befälhavare enligt direktivet i en annan medlemsstat för framförande av fartyg på svenska inre vattenvägar. Risk finns för att befälhavare med lägre krav än vad som följer av de svenska bestämmelserna kan komma att framföra fartyg på de svenska inre vattenvägarna. Det föreligger inte heller några hinder för en svensk medborgare att få ett certifikat enligt direktivet i annan medlemsstat och på så sätt undkomma de högre ställda krav som ställs enligt svenska bestämmelser. Resultatet blir att högre krav ställs på svenska befälhavare än en befälhavare från en annan medlemsstat. Möjligheten till dispens bör därför, enligt utredningens uppfattning, inte nyttjas.

Utredningen har därför bedömt att direktivet bör genomföras i svensk rätt. Utredningen avstår dock från att lämna förslag till ny befälsutbildning för framförande av inre vattenvägsfartyg. Den närmare utformningen av denna utbildning bör i stället lämpligen inlemmas i Transportstyrelsens utredning om utbildning för befäl i skärgårdstrafiken.

## **Bemanning, arbets- och vilotider**

### *Bemanning*

Inom EU finns inte någon gemensam reglering avseende antal besättningsmän och besättningens sammansättning på fartyg avsedda för fart på inre vattenvägar. Bemanning av fartyg regleras dels genom bindande föreskrifter utfärdade av CCNR, Sava kommissionen och Moselle kommissionen, dels genom icke bindande föreskrifter utfärdade av UNECE och Donau kommissionen. Nationella bestämmelser om bemanning är tillämpliga dels för de inre vattenvägar som är belägna utanför dessa kommissioners geografiska område, dels för inrikes trafik. De av CCNR utfärdade bestämmelserna om fartygsbesättningar innebär att det är klassificeringen av fartyget och hur stor del av ett dygn ett fartyg seglas som avgör hur stor besättningen ska vara och hur den ska vara sammansatt. Då det inom EU saknas en gemensam reglering av bemanning på fartyg i inlandssjöfart kommer svenska bestämmelser om fastställande av säkerhetsbesättning att vara tillämpliga för dessa fartyg.

*Arbets- och vilotider*

Regleringen av arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare inom transportsektorn på inre vattenvägar är allmänt hållen. Arbetstidsdirektivet<sup>10</sup>, som är tillämpligt för dessa arbetstagare, har karaktären av ett ramdirektiv och någon mer detaljerad reglering för inre vattenvägar motsvarande den som finns för vägtransportsektorn saknas. Härtill kommer att mobila arbetstagare undantas från stora delar av arbetstidsdirektivets bestämmelser. Utredningen anser att, då arbetstidsdirektivet framstår som tämligen konturlöst i sin reglering av arbetstiden för sjömän ombord på fartyg för inre vattenvägar, öppnar det för arbetstider som inte tillämpas i övrigt i svenskt arbetsliv. Utredningen har därför gjort bedömningen att lagen (1998:958) om vilotid för sjömän bör tillämpas även för den nu aktuella typen av fartyg. Dock vet vi ännu inte vilka trafikmönster eventuella inre vattenvägsfartyg kommer att ha. Framtiden får slutligt utvisa om en ändring av arbets- och vilotidsregleringen marginellt måste göras.

**Krav på motorer och kvalitet på bränsle för fartyg i inlandssjöfart**

Följande tre direktiv är av intresse, arbetsmaskinsdirektivet<sup>11</sup>, bränslekvalitetsdirektivet<sup>12</sup> och det marina bränsledirektivet<sup>13</sup>. I arbetsmaskindirektivet finns bestämmelser om motorer som är avsedda att installeras i fartyg i inlandssjöfart. Bränslekvalitetsdirektivet innehåller minikrav för bensin och diesel i mobila maskiner, inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss. I marina bränsledirektivet fastställs gränsvärden för svavelhalten för bl.a. petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart när de är till sjöss.

Direktiven har införlivats i svensk rätt, dock inte i de delar som avser fartyg i inlandssjöfart. Utredningen har därför föreslagit att

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikel-formiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.

<sup>13</sup> Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG.

följande åtgärder vidtas. Tillägg görs i 1 § lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner om att med mobil maskin avses fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss. Vidare görs ett tillägg i 2 § förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle i syfte att tydliggöra att även petroleum-baserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart, när dessa är till sjöss, inkluderas i förordningens definition av marint bränsle.

## **Potentialen att utveckla sjötransporterna på de inre vattenvägarna**

Utredningen har tagit fram uppgifter om transporterade godsmängder till och från hamnar i Väner och Mälaren. Ett antal problem har därvid identifierats. Detta gäller inte minst tillgången på statistik för det gods som transporteras med de olika trafikslagen. Hamnarnas statistik gör att bilden av de volymer som transporteras med sjöfart är relativt heltäckande, såväl vad avser anlop och fartygsstorlekar som volymer och godsslag. Däremot saknas motsvarande statistik för lastbils- och järnvägstransporter som kan brytas ner på läns- eller kommunnivå. Som en följd av detta har uppgifterna, i den mån de funnits tillgängliga, kommit att hämtas från andra utredningar, analysrapporter och olika hemsidor, eftersom det varit helt omöjligt för utredningen att skapa en egen statistik för gods på lastbil och järnväg. Det befintliga underlaget av prognoser och utredningar har dessutom kompletterats i form av möten och intervjuer som genomförts med hamnar, regionföreträdare, transportköpare och transportörer inom landet.

På grundval av ovan nämnt material har utredningen dragit slutsatsen att ett införandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar måste bidra till betydligt lägre transportkostnader för sjöfarten för att göra denna transportlösning intressant för näringslivet och därmed medföra ökad transport på inre vattenvägar. Svårigheten är att bedöma kostnadens inverkan på transportvalet, då detta beror på ett flertal samverkande faktorer. Hur mycket lägre kostnaderna måste bli för att det ska bli intressant för den del av näringslivet som har potentiellt gods att öka den andel man transporterar på inre vattenvägar är svårt för utredningen att svara på, utan det måste näringslivet själv göra.

## EU-finansiering för utveckling av inre vattenvägar

EU-kommissionen har ett antal stödprogram där olika typer av projekt som syftar till att utveckla sjötransporterna och därigenom effektivisera unionens transportnät kan få finansiellt stöd. De två stödprogram som syftar till att stödja utvecklingen av EU:s transportsystem är programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt Marco Polo II-programmet. Därutöver finns ett antal regionala program inom ramen för EU:s strukturfonder som också kan nyttjas för medfinansiering av gränsöverskridande åtgärder för att utveckla transportsystemet.

Ett införande av Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern samt Södertälje kanal och Mälaren i TEN-T riktlinjerna bedöms leda till att Vänerhamn och Västerås hamn behöver klassas om från att vara TEN-T kusthamnar av kategori A till att vara TEN-T inre vattenvägshamnar. En sådan åtgärd bedöms inte öka möjligheterna till att få EU-bidrag till infrastrukturåtgärder i dessa vattenvägar. Bidragsprocenten för TEN-T inre vattenvägshamn och kusthamn är densamma. Syftet med att ge bidrag till TEN-T inre vattenvägshamn är att underlätta transporter mellan medlemsländerna. Då Sveriges inre vattenvägar inte är sammanbundna med övriga medlemsstaters inre vattenvägar saknas ett s.k. europeiskt mervärde när det gäller utvecklingen av inre vattenvägar i Sverige. Det är därför, enligt utredningen, mer logiskt att de svenska hamnarna även fortsättningsvis klassas som kusthamnar så att syftet med att binda samman Sveriges kusthamnar med andra medlemsstaters kusthamnar kan tillgodoses. Viktigt att notera är också att vid en omklassning av TEN-T kusthamn av kategori A till inre vattenvägshamn skulle möjligheten till sjömotovägsprojekt försvinna.

# Förkortningar

ADN	Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar
ADNR	Förordning om transport av farligt gods på Rhen
ADR	Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg
CCNR	Centrala kommissionen för Rhensjöfarten
EUF-fördraget	Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
FEG	F.d. EG-fördraget
IBC	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
ICLL	International Convention on Load Lines
IGC	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organisation
IMSBC	International Maritime Solid Bulk Cargoes Code
MARPOL 73/78	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
OTIF	Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail
RID	Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på järnväg
RIS	River Information Services
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea



SOU 1996:183	EU, Sverige och de inre vattenvägarna. Betänkande av utredningen (K 1996:03) om transport på inre vattenvägar – behov av åtgärder för införlivande av EG:s bestämmelser i Sverige.
STCW 95	Standards of Training, Certification & Watchkeeping, 1995
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe

# Författningsförslag

## **1 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner**

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner att 1 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag syftar till att förebygga att mobila maskiner och motorer till dessa skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller för miljön genom utsläpp av avgaser och andra föroreningar samt genom buller.

Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotor. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.

Om det är påkallat med

Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar (*inklusive fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss*) som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotor. Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon.

Om det är påkallat med

hänsyn till Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att lagen *skall* tillämpas även i fråga om annan utrustning som förorsakar buller och avgaser.

hänsyn till Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att lagen *ska* tillämpas även i fråga om annan utrustning som förorsakar buller och avgaser.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

*dels* att det i lagen införs nya bestämmelser, 1 kap. 3 a § och 3 kap. 1 a och 1 b §§, enligt följande lydelse,

*dels* att 1 kap. 4 §, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1, 2 och 7 §§, 5 kap. 5 §, 6 kap. 1 § och 7 kap. 1 -3 §§, ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### *Fartyg i inlandssjöfart*

##### *3 a §*

*Med fartyg i inlandssjöfart avses i denna lag fartyg som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar enligt vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.*

## 4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, *och*

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

6. *gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart: ett bevis om att ett fartyg uppfyller de tekniska minimikrav för fartyg som trafikerar inre vattenvägar enligt vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.*

7. *kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart: ett bevis om att ett fartyg, som har ett giltigt certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, uppfyller de ytterligare och sänkta krav för fartyg som, enligt 7 kap. 2 §, får meddelas av regeringen eller*

myndighet som regeringen bestämmer, och

8. tillfälligt gemenskaps-certifikat för fartyg i inlands-sjöfart: ett bevis om att ett fartyg endast tillfälligt uppfyller de tekniska krav för fartyg som trafikerar inre vattenvägar enligt vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG

## 2 kap.

### 1 §

Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

*Vid bedömningen av om ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt ska även de tekniska krav som följer av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG beaktas.*

## 3 kap.

### 1 §

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *skall* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *ska* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100. *Fartyg som enligt 1 a § ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart behöver inte ha fartcertifikat.*

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

### *Gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*

#### *1 a §*

*Följande fartyg, avsedda för transport på inre vattenvägar, ska ha gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

*1. fartyg med en längd av 20 meter eller mer och för vilka produkten av längd x bredd x djupgående ger en volym om 100 m<sup>3</sup> eller mer, och som inte är svenska passagerarfartyg,*

*2. bogserfartyg eller skjutbogserare, som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller påskjuta fartyg enligt 1 eller flytande anläggningar,*

*3. utländska passagerarfartyg, och*

*4. flytande anläggningar när de enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

*Havsgående fartyg, som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och som har giltiga certifikat, som följer av artikel 2 i ovannämnda direktiv, behöver inte ha gemenskapscertifikat.*

#### *1 b §*

*Ett fartyg som har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen*

*för sjöfarten på Rhen får trafikera svenska inre vattenvägar utan att ha gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

*När det är särskilt föreskrivet ska fartyg som har ett sådant certifikat även vara försett med ett kompletterande gemenskaps-certifikat för fartyg i inlands-sjöfart.*

## 2 §

Ett svenskt passagerarfartyg *skall* ha ett passagerarfartygs-certifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *skall* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *skall* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *skall* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Ett svenskt passagerarfartyg *ska* ha ett passagerarfartygs-certifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *ska* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *ska* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *ska* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

*Krav på passagerarfartygs-certifikat gäller inte utländskt fartyg som enligt 1 a § ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, eller har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.*



7§

Ett fartyg som *skall* ha fribordsmärken enligt 5 § *skall* också ha ett fribordscertifikat.

Ett fartyg som *ska* ha fribordsmärken enligt 5 § *ska* också ha ett fribordscertifikat.

*Detta gäller dock inte fartyg som enligt 1 a § ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, eller har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.*

## 5 kap.

5 §

Besiktningar *skall* göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,

4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och

5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Besiktningar *ska* göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

*1 a. undersöka om ett fartyg i inlandssjöfart uppfyller de tekniska krav som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG,*

2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,

4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och

5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

## 6 kap.

## 1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skäl原因 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 enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

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,

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

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, *eller*

10. fartyget inte uppfyller

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten *eller zonen,*

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 enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

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,

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

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer,

10. fartyget inte uppfyller

föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygs-historik som ska finnas ombord på fartyget.

föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygs-historik som ska finnas ombord på fartyget, *eller*

*11. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart enligt direktiv 2009/100/EG.*

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.

## 7 kap.

### Fartområden

### Fartområden och zoner

#### 1 §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *skall* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att isärskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *skall* ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *ska* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att isärskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *ska* ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

*Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får även, i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och*

*omfattningen av de olika zonerna.*

## 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, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

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

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

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

*1 a. ytterligare och sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av artikel 5 i direktiv 2006/87/EG,*

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, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

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

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.

sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

### 3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, ska ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ska ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, samt

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, ska ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ska ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

*2 a. fartyg i inlandssjöfart, i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, ska ha ett kompletterande gemenskaps-certifikat eller ett tillfälligt gemenskaps-certifikat,*

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, samt

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och

fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyg.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utfärdande av gemenskaps-certifikat för fartyg i inlands-sjöfart i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG samt fartcertifikat enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

### 3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1974:235) att 1 a § och 3 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Förordningen den 10 november 1724 angående främmandes Fahrt på Sverige och Finland och förklaringen den 28 februari 1726 över denna förordning gäller inte för fartyg som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (*cabotage*).

1 a §  
Förordningen den 10 november 1724 angående främmandes Fahrt på Sverige och Finland och förklaringen den 28 februari 1726 över denna förordning gäller inte för fartyg som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna *eller rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (cabotage)*.

3 §  
Används fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot de bestämmelser som anges i 1 § första stycket utan att fartyget

3 §  
Används fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot de bestämmelser som anges i 1 § första stycket utan att fartyget

omfattas av ett sådant undantag som anges i 1 § andra stycket eller av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 som anges i 1 a §, döms befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter.

omfattas av ett sådant undantag som anges i 1 § andra stycket eller av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 *eller rådets förordning (EEG) nr 3921/91* som anges i 1 a §, döms befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter.

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.



#### 4 Förslag till förordning om ändring i förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle att 2 § ska ha följande lydelse.

##### *Nuvarande lydelse*

##### *Föreslagen lydelse*

##### 2 §

I denna förordning avses med

1. direktiv 1999/32/EG: rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009,

2. förordning (EEG) nr 2658/87: rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

3. ASTM D86-metoden: den metod som fastställs av American Society for Testing and Materials i 1976 års upplaga av standarddefinitioner och specifikationer för petroleumprodukter och smörjmedel,

4. tung eldningsolja: varje petroleumbaserat flytande bränsle, med undantag för marina bränslen, som

a) omfattas av nummer 2710 19 51-2710 19 69 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nummer)

1. direktiv 1999/32/EG: rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009,

2. förordning (EEG) nr 2658/87: rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

3. ASTM D86-metoden: den metod som fastställs av American Society for Testing and Materials i 1976 års upplaga av standarddefinitioner och specifikationer för petroleumprodukter och smörjmedel,

4. tung eldningsolja: varje petroleumbaserat flytande bränsle, med undantag för marina bränslen, som

a) omfattas av nummer 2710 19 51-2710 19 69 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nummer)

enligt förordning (EEG) nr 2658/87, eller

b) inte är dieselbrännolja men

- som på grund av sin destillationsgräns tillhör kategorin tunga oljor avsedda för användning som bränsle och till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250 °C enligt ASTM D86-metoden, eller

- vars destillation inte kan fastställas med ASTM D86-metoden,

5. dieselbrännolja (gasolja): varje petroleumbaserat flytande bränsle, med undantag för marina bränslen, som

a) omfattas av nummer 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 eller 2710 19 49 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nummer) enligt förordning (EEG) nr 2658/87, eller

b) till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250 °C och till minst 85 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 350 °C, allt enligt ASTM D86-metoden,

6. marint bränsle: varje petroleumbaserat flytande bränsle som används eller som är avsett att användas ombord på ett fartyg,

enligt förordning (EEG) nr 2658/87, eller

b) inte är dieselbrännolja men

- som på grund av sin destillationsgräns tillhör kategorin tunga oljor avsedda för användning som bränsle och till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250 °C enligt ASTM D86-metoden, eller

- vars destillation inte kan fastställas med ASTM D86-metoden,

5. dieselbrännolja (gasolja): varje petroleumbaserat flytande bränsle, med undantag för marina bränslen, som

a) omfattas av nummer 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 eller 2710 19 49 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nummer) enligt förordning (EEG) nr 2658/87, eller

b) till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250 °C och till minst 85 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 350 °C, allt enligt ASTM D86-metoden,

6. marint bränsle: varje petroleumbaserat flytande bränsle som används eller som är avsett att användas ombord på ett fartyg, *även på fartyg som används i inlandssjöfart i enlighet med definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december*

*1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, när dessa fartyg är till sjöss,*

7. marin dieselolja: varje marint bränsle vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som i Internationella standardiseringsorganisationens standard ISO 8217, tabell I, gäller för DMB- och DMC-typer,

8. marin dieselbrännolja (gasolja): varje marint bränsle vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som i Internationella standardiseringsorganisationens standard ISO 8217, tabell I, gäller för DMX- och DMA-typer,

9. bunkerleverantör: den som yrkesmässigt levererar marint bränsle till fartyg,

10. Östersjöområdet: allt vattenområde i den egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerrak vid 57 grader 44,8 minuter nordlig bredd, och

11. Nordsjöområdet: allt vattenområde i den egentliga

7. marin dieselolja: varje marint bränsle vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som i Internationella standardiseringsorganisationens standard ISO 8217, tabell I, gäller för DMB- och DMC-typer,

8. marin dieselbrännolja (gasolja): varje marint bränsle vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som i Internationella standardiseringsorganisationens standard ISO 8217, tabell I, gäller för DMX- och DMA-typer,

9. bunkerleverantör: den som yrkesmässigt levererar marint bränsle till fartyg,

10. Östersjöområdet: allt vattenområde i den egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerrak vid 57 grader 44,8 minuter nordlig bredd, och

11. Nordsjöområdet: allt vattenområde i den egentliga

Nordsjön begränsat i norr vid 62 grader nordlig bredd, i väster vid 4 grader västlig längd, i öster av latitudparallellen genom Skagen i Skagerrak vid 57 grader 44,8 minuter nordlig bredd samt i söder av Engelska kanalen vid 5 grader västlig längd och 48 grader 30 minuter nordlig bredd.

Nordsjön begränsat i norr vid 62 grader nordlig bredd, i väster vid 4 grader västlig längd, i öster av latitudparallellen genom Skagen i Skagerrak vid 57 grader 44,8 minuter nordlig bredd samt i söder av Engelska kanalen vid 5 grader västlig längd och 48 grader 30 minuter nordlig bredd.

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 5 Förslag till förordning om ändring i fartygs- säkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

*dels* att det i förordningen införs nya bestämmelser, 3 kap. 7 och 8 §§, 9 kap. 2 a §, enligt följande lydelse,

*dels* att 1 kap. 6 §, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1 och 3 §§, 6 kap. 4 §, ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 6 §

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av 3 §.

*Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och omfattningen av dem.*

### 2 kap.

#### 1 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter enligt 7 kap. 2 § 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364) om hur ett fartyg *skall* vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter enligt 7 kap. 2 § 1 *och 1 a* fartygssäkerhetslagen (2003:364) om hur ett fartyg *ska* vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd *samt ytterligare och sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.*

### 3 kap.

#### 1 §

Dokument om godkänd säkerhetsorganisation och

Dokument om godkänd säkerhetsorganisation och

certifikat som utfärdas på grund av föreskrifter i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen *skall* avfattas på svenska och utfärdas på formulär som fastställs av Transportstyrelsen. Om ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation avser ett rederi vars fartyg används i internationell resa eller om ett certifikat avser ett fartyg i internationell resa, *skall* det föras med översättning till engelska. Transportstyrelsen får medge att ett dokument eller certifikat som avser ett sådant rederi eller ett sådant fartyg avfattas endast på engelska.

certifikat som utfärdas på grund av föreskrifter i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen *ska* avfattas på svenska och utfärdas på formulär som fastställs av Transportstyrelsen. Om ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation avser ett rederi vars fartyg används i internationell resa eller om ett certifikat avser ett fartyg i internationell resa, *ska* det föras med översättning till engelska. Transportstyrelsen får medge att ett dokument eller certifikat som avser ett sådant rederi eller ett sådant fartyg avfattas endast på engelska.

*Gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart och tillfälliga gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart ska utformas enligt förlagorna i del I-III i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.*

### 3 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om giltighetstiden för dokument om godkänd säkerhetsorganisation och för certifikat.

*Vid meddelande av föreskrifter om giltighetstiden för gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart ska Transportstyrelsen iakta de tidsbegränsningar som följer av artikel 14 i Europaparlamentets*

och rådets direktiv 2006/87/EG samt av artikel 2.06 i bilaga II till direktivet.

7 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om utfärdande av gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG samt fartcertifikat enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

8 §

Transportstyrelsen får, i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, meddela föreskrifter om att fartyg i inlandssjöfart ska ha ett kompletterande gemenskaps-certifikat eller ett tillfälligt gemenskapscertifikat.

6 kap.

4 §

Föreskrifter om tillsynsförrättningar får meddelas av Transportstyrelsen.

Vid meddelande av sådana föreskrifter som avser fartyg i inlandssjöfart ska Transportstyrelsen iaktta det som föreskrivits i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.

**9 kap.****2 a §**

*Transportstyrelsen får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utföra besiktning av fartyg i inlandssjöfart.*

*Ett sådant avtal får, när det avser fartyg som uteslutande trafikerar nationella inre vattenvägar, slutas med en organisation som erkänts och godkänts av Sverige enligt direktiv 94/57/EG. I annat fall får avtal endast slutas med klassificeringssällskap som finns angivna i Del III till bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.*

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.



## 6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal att det i förordningen införs en ny bestämmelse, 1 kap. 5 a §, enligt följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 5 a §

*Den som innehar ett båtförarcertifikat som finns upptaget i bilaga 1, Grupp A eller B, till Rådets direktiv 91/672/EG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar eller som omfattas av den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, ska, med de begränsningar i fråga om fartygstyp som gäller i den medlemsstat där båtförarcertifikatet utfärdats, anses ha behörighet som fartygsbefäl på fartyg i trafik på de svenska inre vattenvägarna. Ett båtförarcertifikat som finns upptaget i bilaga 1, Grupp A, i direktivet ska endast ge behörighet som fartygsbefäl på fartyg i trafik på de inre vattenvägar som anges i bilaga 2 (inre vattenvägar av havskaraktär) till samma direktiv medan ett båtförarcertifikat som finns upptaget i bilaga 1, Grupp B, i direktivet endast ska ge*

*behörighet som fartygsbefäl på fartyg i trafik på de svenska inre vattenvägar som inte är av havskaraktär.*

*Vid erkännande av båtförarcertifikat enligt första stycket gäller samma ålderskrav som uppställs för svenska fartygsbefäl på motsvarande svensk inre vattenväg.*

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen att 5 § ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Transportstyrelsen ska svara för

1. register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
2. luftfartygs- och inskrivningsregistret,
3. fartygs- och sjömansregistret,
4. registrering av avtal om båtbyggnadsförskott, och
5. vägtrafikregistret.

### *Föreslagen lydelse*

5 §

1. register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
2. luftfartygs- och inskrivningsregistret,
3. fartygs- och sjömansregistret,
4. registrering av avtal om båtbyggnadsförskott,
5. vägtrafikregistret, och
6. register över utfärdade gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart enligt artikel 2.17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## **8 Förslag till förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen.**

1 § Transportstyrelsen utfärdar efter ansökan sådant intyg som avses i artikel 3 Rådets direktiv 87/540/EEG av den 9 november 1987 om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis.

2 § Transportstyrelsen bestämmer vilka krav som ska vara uppfyllda i de ämnen som följer av bilagan till Rådets direktiv 87/540/EEG för att sökanden ska kunna få ett sådant intyg.

3 § Transportstyrelsen får återkalla rätten att utföra varutransport i inlandssjöfart, om den som avses med intyget inte längre uppfyller kraven för att få ett intyg.

4 § Transportstyrelsen får meddela de ytterligare föreskrifter om utfärdande av intyg eller återkallande av rätten att utföra varutransport i inlandssjöfart som behövs för tillämpningen och verkställigheten av Rådets direktiv 87/540/EEG.

5 § Transportstyrelsen beslut enligt denna förordning får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## **9 Förslag till förordning om intyg att fartyg tillhör Rhensjöfarten**

1 § Transportstyrelsen är, vid tillämpningen av Rådets förordning (EG) nr 2919/85 av den 17 oktober 1985 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten, behörig myndighet att utfärda och återkalla intyg om att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten.

2 § Transportstyrelsen får meddela de ytterligare föreskrifter om utfärdande och återkallande av intyg som behövs för tillämpningen av Rådets förordning (EG) nr 2919/85.

3 § Transportstyrelsens beslut att inte utfärda eller att återkalla ett intyg får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Del I

Inledning och bakgrund

# 1 Utredningens uppdrag och arbete

## 1.1 Uppdraget

Utredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven (dir. 2009:127), *se bilaga 1*. Utredningen ska analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningen höll sitt första sammanträde den 9 februari 2010 och har därefter hållit elva sammanträden, varav ett i internatform.

Utöver nära samarbete med experter och sakkunniga har utredningen träffat företrädare för hamnar och enskilda personer samt deltagit i seminarier. Utredningen har även gjort en studieresa till Holland. Avslutningsvis har utredningen hållit ett seminarium med representanter från bl.a. Transportstyrelsen, intresseorganisationer samt rederier.

## 1.3 Betänkandets struktur

Betänkandet består av sju delar, I–VII.

I *del I* ges bl.a. en bakgrund till den internationella regleringen av de inre vattenvägarna samt Sveriges relation till inre vattenvägar.

I *del II* och *III* redogörs för de förordningar och direktiv som utgör EU:s regelverk om inre vattenvägar. Del II behandlar samtliga rättsakter utom de som rör sjösäkerheten, vilka belyses i del III.

I *del IV* ges en beskrivning av godstransporter till och från Vänern och Mälaren.

I *del V* ges en beskrivning av EU-finansiering för utveckling av inre vattenvägar.

I *del VI* finns en konsekvensbedömning.

I *del VII* finns författningskommentarer och bilagor.



## 2 Internationell reglering av inre vattenvägar

Den sammanlagda längden av Europas inre vattenvägar är ca 35 000 km. Två av de viktigaste inre vattenvägarna i Europa är Rhen och Donau där 208 respektive 73 miljoner ton gods transporterades år 2008. Inom EU transporteras ca 7 procent av allt gods på inre vattenvägar medan motsvarande siffror för transport på väg och tåg är 79 respektive 15 procent. I länder intill bl.a. Rhen, som har tillgång till farbara inre vattenvägar året runt, är andelen gods som transporteras på inre vattenvägar som högst. I t.ex. Nederländerna transporteras ca 44 procent av godset på inre vattenvägar. Motsvarande siffror i Belgien och Tyskland är 14 respektive 13 procent.<sup>1</sup>

Den internationella regleringen av transporter på de europeiska inre vattenvägarna sker genom FN:s ekonomiska kommission för Europa, de olika flodkommissionerna och EU.

### 2.1 FN:s ekonomiska kommission för Europa

FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE<sup>2</sup>) är ett av fem regionala organ under FN:s ekonomiska och sociala råd. På området för inlandssjöfart behandlar UNECE ett flertal frågor, bl.a., identifiering och vidareutveckling av ett europeiskt nätverk av inre vattenvägar, alleuropeiska regler och symboler att användas på inre vattenvägar, tekniska krav för fartyg på inre vattenvägar, erkännande av båtförarcertifikat, flodinformationstjänster, förebyggande av föroreningar och regionala överenskommelser.

UNECE utför sitt arbete i nära samarbete med EU, flodkommissionerna och andra internationella organ. Inom UNECE

---

<sup>1</sup> <<http://www.unece.org>>.

<sup>2</sup> United Nations Economic Commission for Europe, ibland bara ECE. UNECE har sitt säte i Genève, Schweiz.

finns en arbetsgrupp för inlandssjöfart (SC.3). Vidare finns en arbetsgrupp för standardisering av tekniska säkerhetskrav för navigering i inlandssjöfart (SC.3/WP.3). Arbetsgruppen bistår den först nämnda arbetsgruppen med att förbereda ändringar och tillägg avseende regler av tekniska och säkerhetsmässiga villkor.

UNECE har genom sin arbetsgrupp (SC.3) tagit fram ett flertal internationella konventioner och överenskommelser. Bland dessa kan nämnas *Convention on the registration of inland navigation vessels*. Denna konvention har 11 fördragsslutande parter varav några inte är medlemmar i EU. Vidare kan nämnas *Convention on the measurement of inland navigation vessels*, som har 15 fördragsslutande parter varav vissa inte är EU medlemmar. En mycket viktig överenskommelse är *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)*. Denna överenskommelse har 16 parter, varav vissa inte är medlemmar av EU. Det finns också ett *Protocol on Combined Transport on Inland Waterways to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC)*. Protokollet, som är ett tillägg till en gällande överenskommelse tar sikte på att skapa ett nätverk av transportleder på inre vattenvägar och kustnära rutter för transporter av samma lastenheter med olika transportslag. Protokollet och överenskommelsen har 16 fördragsslutande parter. Slutligen ska nämnas *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance*. I överenskommelsen har ett stort antal inre vattenvägar, som är av betydelse för den internationella handeln och som uppfyller, eller som parterna åtar sig, ska uppfylla vissa tekniska och operativa krav i överenskommelsen, listats. Överenskommelsen har 21 parter.

Utöver dessa för de kontraktsslutande staterna bindande rättsakter har UNECE gett ut rekommendationer, resolutioner och vägledningar, bl.a. *European Code for Inland Waterways (CEVNI)*, *Guidelines for Waterway Signs and Marking*, *Recommendations on Harmonized Europe-Wide Technical Requirements for Inland Navigation Vessels (Resolution No. 61)*, *Recommendations on Minimum Requirements for the Issuance of Boatmaster's certificates in Inland Navigation with a view of their Reciprocal Recognition for International Traffic (Resolution No. 31, revised)* och *Guidelines and Recommendations for River Informations Services (RIS, Resolution No. 57)*.

För fullständighetens skull ska också nämnas *Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)*. Denna ansvarsbegränsningskonvention gällande skadeståndsansvar vid olyckor med inlandsvattenvägsfartyg har som parter de stater, som är parter till 1868 års Rhenkonvention, dvs. Tyskland, Belgien, Frankrike Luxemburg, Nederländerna och Schweiz. Det finns en möjlighet för stater, som har farbara inre vattenvägar i förbindelse med Rhensystemet, att ansluta sig till överenskommelsen. Huruvida detta har skett eller inte är inte bekant. Vid utredningens besök i Nederländerna upplystes att det är möjligt att efter en diplomatkonferens 2011 överenskommelsen kan öppnas för tillträde av alla EU stater.

Sverige är inte anslutet till någon av UNECE:s konventioner, som avser reglering av transport på inre vattenvägar.

## 2.2 Flodkommissionerna

Det finns ett flertal flodkommissioner i Europa. Utöver Centrala kommissionen för Rhensjöfarten och Donaukommissionen, som kortfattat behandlas nedan, finns motsvarande kommissioner för bl.a. Mosel och Sava. Gemensamt för dessa är att de vill värna om den fria sjöfarten på floderna samt harmonisera de nationella regelverken för sjöfarten på floderna avseende bl.a. tekniska villkor, bemanning, transport av farligt gods, ordningsföreskrifter m.m. mellan medlemsstaterna.

### 2.2.1 Centrala kommissionen för Rhensjöfarten

Centrala kommissionen för Rhensjöfarten (CCNR<sup>3</sup>), som är världens äldsta, ännu fungerande internationella organisation, har fem medlemsstater, Belgien, Frankrike, Tyskland, Nederländerna och Schweiz. CCNR:s huvudsakliga syfte är att säkerställa principen om fri sjöfart på Rhen<sup>4</sup>, såsom den slagits fast i den reviderade Rhenkonventionen<sup>5</sup>, även kallad Mannheim-

---

<sup>3</sup> Central Commission for the Navigation of the Rhine.

<sup>4</sup> Rhen och dess flodmynningar från Basel till öppna havet antingen ned eller uppströms. Även bifloderna Lek och Waal betraktas som en del av Rhensjöfarten (artikel 3 i den reviderade Rhenkonventionen).

<sup>5</sup> Fördragsslutande stater till konventionen är Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna, Storbritannien och Schweiz.

konventionen. För detta ändamål har CCNR givits befogenhet att anta säkerhetsbestämmelser för inlandssjöfarten. CCNR har antagit föreskrifter om bl.a. bemanning, transport av farligt gods (ADNR), trafikregler för navigering, fartcertifikat för fartyg och båtförarcertifikat.

I Rhens närområde finns även särskilda domstolar som har jurisdiktion över Rhensjöfarten dels i brottmål avseende bl.a. överträdelse av navigations- och ordningsföreskrifter, dels i civila tvister avseende bl.a. lots- och hamnavgifter och skadestånd vid kollisioner. Möjlighet finns, i vissa fall, att överklaga de särskilda domstolarnas beslut till kommissionens domstol, the Chamber of Appeal<sup>6</sup>.

CCNR är i ständig kontakt med andra internationella organisationer, t. ex. UNECE och EU, och deltar i deras arbete. CCNR har t.ex. genom ett tilläggsprotokoll beslutat att även medlemsstater i EU, som inte är fördragsslutandestater till den reviderade Rhenkonventionen, ska ges möjlighet att utfärda dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten<sup>7</sup>. Ett sådant dokument är en förutsättning för att ett fartyg ska få utföra transporter av gods och personer på Rhen och dess bifloder.

### 2.2.2 Donaukommissionen

Österrike, Bulgarien, Kroatien, Tyskland, Ungern, Ryssland, Moldavien, Slovakien, Rumänien, Ukraina och Serbien har undertecknat Belgradkonventionen avseende sjöfarten på Donau<sup>8</sup>. Belgradkonventionen anger grunden för Donaukommissionen och dess funktion. Donaukommissionen ska bl.a. övervaka genomförandet av bestämmelserna i konventionen, införa ett enhetligt system av standarder för sjöfarten på Donau samt fastställa de grundläggande bestämmelserna för sjöfarten, inklusive lotsning, på Donau.

Donaukommissionen samarbetar med bl.a. UNECE, EU och CCNR.

---

<sup>6</sup> Artiklarna 33-40 och 45-46 i den reviderade Rhenkonventionen.

<sup>7</sup> Jfr avsnitt 4.2.

<sup>8</sup> Farbara delen av Donau mellan Ulm och Svarta havet genom Sulina, med utlopp till havet genom Sulina kanal (artikel 2 Belgradkonventionen).

## 2.3 EU

Omkring 20 av EU:s 27 medlemsstater har inre vattenvägar, varav 12 medlemsstater har ett sammanlänkat nätverk av inre vattenvägar<sup>9</sup>.

Grunderna och principerna för den gemensamma transportpolitiken inom EU behandlas i avdelning VI EUF-fördraget. Bestämmelserna omfattar transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar (artikel 100 EUF-fördraget).

EU:s förslag om utveckling av transportpolitiken redovisas bl. a. i kommissionens vitbok från 2001, i halvtidsöversynen av vitboken som gjordes 2006 samt i kommissionens grönbok från 2009<sup>10</sup>. Härav följer bl.a. att transporter på inre vattenvägar anses vara ett konkurrenskraftigt alternativ till landtransporter men att dess kapacitet är underutnyttjad. Transporterna på inre vattenvägar är av central betydelse, som tack vara intermodaliteten, förväntas kunna göra det möjligt att kringgå flaskhalsarna mellan Frankrike och Spanien, mellan Italien och resten av Europa och även mellan Tyskland och Polen. Syftet när det gäller transporter på inre vattenvägar är att avlägsna flaskhalsarna, harmonisera de tekniska föreskrifterna, harmonisera båtförarcertifikaten och reglerna rörande vilotid och att utveckla navigationssystem.

Den 17 januari 2006 fastställde Europeiska kommissionen ett integrerat åtgärds- och utvecklingsprogram för inlandssjöfart och inre vattenvägar i Europa, Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe (Naiades)<sup>11</sup>. Syftet är att transporterna på inre vattenvägar ska kunna nyttja hela sin potential. Programmet fokuserar på fem områden, marknaden, flottan, arbetstillfällena och yrkesfärdigheter, anseende och infrastruktur. Programmet omfattar rekommendationer för åtgärder (lagstiftande-, samordnings- och stödåtgärder) som EU, medlemsstaterna och andra berörda parter ska vidta mellan 2006 och 2013. 2008 introducerade kommissionen Platform for the

---

<sup>9</sup> <<http://ec.europa/transport/inland/index-en.htm>>

<sup>10</sup> Kommissionens vitbok 2001: *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*, Meddelande från kommissionen till rådet och europaparlamentet: Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken och kommissionens grönbok 2009: *Transeuropeiska transportnät (TEN-T: En översyn av strategin – Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken*.

<sup>11</sup> Meddelande från kommissionen om främjande av transport på inre vattenvägar "NAIADES" Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar, KOM(2006) 6 slutlig.

implementation of Naiades (Platina), i syfte att bistå implementeringen av Naiades. Platina är ett konsortium bestående av 22 olika aktörer inom inre vattenvägsområdet från 9 europeiska länder.

När det gäller inre vattenvägar finns ett flertal förordningar och direktiv som bl.a. syftar till harmonisering och ömsesidigt erkännande av regler för att yrkesmässigt bedriva transportverksamhet, tillträde till marknaden för internationella transporter, tillträde för transportföretag att utföra transporter i en medlemsstat där de inte är hemmahörande (cabotage) och gemensamma konkurrensregler.

## 2.4 Definition av inre vattenväg

Varken i internationell eller svensk rätt finns någon legaldefinition av vad som avses med inre vattenväg.

Europeiska unionens domstol har i ett förhandsavgörande<sup>12</sup>, avseende fråga om befrielse från skatt på mineraloljor som förbrukats under manövrering med anledning av muddringsarbete, tagit ställning till frågan hur begreppet *gemenskapens farvatten* ska tolkas i förhållande till begreppet *inre vattenvägar*. Avgörande för frågan om skattebefrielse skulle medges eller inte var bl.a. om den del av Elbe, där arbetena utfördes, omfattades av gemenskapens farvatten eller om det var en inre vattenväg. I rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor<sup>13</sup> fanns dels en bestämmelse om obligatorisk skattebefrielse för mineraloljor som tillhandahölls för användning som bränsle vid sjöfart i gemenskapens farvatten, dels en fakultativ bestämmelse enligt vilken det var upp till varje medlemsstat att reglera om skattebefrielse även skulle medges för mineraloljor för sjöfart på inre vattenvägar. EU-domstolen svarade att begreppet *gemenskapens farvatten*, i den mening som avses i det aktuella direktivet, avser alla farvatten som kan utnyttjas av samtliga havsgående fartyg, inklusive de som har störst kapacitet, vilka kan färdas på yttre vattenvägar för kommersiella ändamål. Den fakultativa bestämmelsen i direktivet avseende *inre vattenvägar* ansågs ha

---

<sup>12</sup> Europeiska unionens domstols avgörande den 1 mars 2007 i mål nr C-391/05.

<sup>13</sup> Upphävd genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

karaktären av en restbestämmelse i den meningen att den kunde tillämpas på sjöfart på inre vattenvägar endast om sjöfarten inte bedrevs i farvatten i vilka det kunde bedrivas havsgående sjöfart för kommersiella ändamål. Domstolen synes således, när det gäller det aktuella direktivet, definiera inre vattenvägar efter vilken typ av fartyg som kan komma att trafikera vattenvägen.

Generaladvokaten angav i sitt förslag till avgörande<sup>14</sup> att begreppet inre vattenvägar skulle förstås så att det omfattar samtliga inre vattenvägar i gemenskapen, såsom de anges i bilaga I till rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Direktivet har numera ersatts av europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. I bilaga I till direktivet finns en förteckning över unionens inre vattenvägar, uppdelade geografiskt i zonerna 1–4, där klassificeringen av zonerna är relaterad till den signifikanta höjden av vindgenererade vågor<sup>15</sup>.

## 2.5 Inre vattenvägar i Sverige

I samband med Sveriges anslutning till EU har Sverige angett Trollhätte kanal och Göta älv, Väneren, Mälaren och Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar vid tillämpningen av EU:s regelverk om inre vattenvägar (jfr avsnitt 3.1.1.).

Utredningen ger inte något förslag på vilka vattenvägar som ska klassificeras som inre vattenvägar i Sverige. Denna uppgift bör i stället, enligt utredningens uppfattning, överlåtas på Transportstyrelsen (jfr avsnitt 8.8.15). I utredningsarbetet har dock utredningen betraktat Trollhätte kanal, Göta älv, Väneren, Mälaren och Södertälje kanal, dvs. vattenvägar som har betydelse för handelssjöfarten, som svenska inre vattenvägar.

---

<sup>14</sup> Förslag till avgörande av generaladvokat Yves Bot föredraget den 14 december 2006 mål nr C-391/05.

<sup>15</sup> Jfr avsnitt 8.5.

## 3 Sverige och de inre vattenvägarna

Det finns ingen särskild reglering avseende inre vattenvägar i svensk rätt. Till skillnad från inlandssjöfarten på kontinenten betraktas den svenska inlandssjöfarten som en del av sjöfarten och inte som ett eget transportslag som närmast är att hänföra till en del av transportsystemet på land.

På grund av de vågförhållanden som råder kan svenska kustfarvatten inte klassas som inre vattenväg. En resa från svenskt kustfarvatten till annan medlemsstats kustfarvatten omfattas av internationella konventioner för havsgående fartyg, vilket kräver att fartyget har internationella certifikat i enlighet med dessa konventioner. De svenska inre vattenvägarna saknar direkt förbindelse med vattenvägssystem i andra medlemsstater.

### 3.1 Tidigare behandling av frågan

#### 3.1.1 Sveriges anslutningsfördrag till EU

Anslutningsfördraget för Finland, Sverige och Österrike trädde i kraft den 1 januari 1995. I anslutningsakten<sup>1</sup> anges Trollhätte kanal och Göta älv, Väneren, Mälaren och Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar vid tillämpningen av EU:s förordningar och direktiv. Angivande av de svenska inre vattenvägarna i anslutningsakten görs till varje enskild förordning och varje enskilt direktiv och inte gemensamt för samtliga rättsakter som avser EU:s regelverk om inre vattenvägar.

---

<sup>1</sup> Genom artikel 2 i anslutningsfördraget är anslutningsakten en integrerad del av fördraget.



I vissa av direktiven ges medlemsstaterna möjlighet att besluta om undantag från direktivens tillämpning. Sverige har nyttjat denna möjlighet avseende några av direktiven<sup>2</sup>.

### **3.1.2 EU, Sverige och de inre vattenvägarna (SOU 1996:183)**

I april 1996 tillsatte regeringen en utredning i syfte att analysera hur svensk rätt skulle anpassas till EU:s rättsakter om transport på inre vattenvägar. Utredningen, som lämnade över sitt betänkande i december samma år, konstaterade att skillnaderna mellan den transportkultur beträffande inlandssjöfarten som av hävd gäller på kontinenten och som EU:s regelverk bygger på och den som hittills varit rådande i Sverige medför vissa svårigheter när det gäller att anpassa den svenska lagstiftningen till EU-systemet. Utredningen föreslog därför att Sverige endast skulle vidta nödvändiga åtgärder för en anpassning till regelverket. De möjligheter som finns till undantag från förordningar och direktiv skulle nyttjas.

Sammanfattningsvis fann utredningen ingen anledning att utifrån då gällande regelverk föreslå att Sverige upptar förhandlingar med EU i syfte att generellt ändra de svenska inre vattenvägarnas status som inre vattenvägar i EU:s mening.

### **3.1.3 Remissbehandling**

Majoriteten av remissinstanserna förordade att Sverige i första hand skulle försöka nå en överenskommelse med kommissionen och övriga medlemsstater innebärande att de svenska inre vattenvägarna skulle undantas från EU:s regelverk. Remissinstanserna var i stort sett ense om att Sverige, till skillnad från förhållandena på kontinenten, knappast har någon motsvarighet till den inlands-sjöfart som förekommer på kontinenten och att de förordningar och direktiv som finns på området har liten eller ingen relevans på svenska förhållanden.

Enligt Sjöfartverket borde utgångspunkten vid synen på formen av regleringen av inre vattenvägar vara att ge förutsättningar för direkta sjötransporter mellan våra insjöhamnar och kontinent-

---

<sup>2</sup> EUK97/636/RS, EUK97/642/RS, EUK97/3953/RS, EUK97/3954/RS, EUK96/3027/RS, FÖ2009/2047/RS.

hamnar i inlandsläge som kan trafikeras med havsgående fartyg och att undvika en särreglering av säkerhetsreglerna för sjöfart på de inre vattenvägarna. I andra hand gav Sjöfartsverket visst stöd för den huvudinriktning betänkanudet anvisade, dvs. ett dispensförfarande för de svenska inre vattenvägarna. Dock underströks vikten av att fortlöpande bevaka dispensmöjligheterna i kommande EU-rättsakter.

Industriförbundet pekade på det faktum att ett dispensförfarande innebär en principiell acceptans av en reglering av marknaden som rimmar illa med svensk tradition. Svenska Maskinbefälsförbundet, Sveriges Hamn- och Stuveriförbund och Föreningen för Inre Vattenvägar ansåg att det av utredningen anvisade förfarandet, att Sverige fortsättningsvis bör begära dispens från EU:s rättsakter, var en osäker väg att gå.

### 3.1.4 Ärendets beredning därefter

De förslag till nya förordningar och ändringar i befintliga förordningar som utredningen föreslog har inte genomförts.

I en skrivelse i maj 2000 konstaterade Europeiska kommissionen att Sverige inte givit in någon anmälan om svenska åtgärder för att införliva gemenskapens lagstiftning avseende inlandssjöfart samt att förseningen förklarades av en debatt som pågått alltsedan Sveriges anslutning till Europeiska unionen och som gäller särdragen hos de svenska vattenvägarna. Kommissionen uppmanade därför regeringen att överlämna sådan detaljerad information om särdragen hos de svenska vattenvägarna som gör det möjligt för kommissionen att göra en bedömning.

I regeringskansliets svar i november 2000 refereras till information som lämnats av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket nämner bl.a. att de svenska inre vattenvägarna saknar förbindelse med de kontinentala vattenvägarna och att vattenvägarna i huvudsak trafikeras av havsgående fartyg. Vidare framförs att de fartyg som trafikerar svenska floder och kanaler även måste vara konstruerade för att klara trafik på innanhav och kustsjöfart. Skillnaden vid en jämförelse med det system av inre vattenvägar som finns på kontinenten, som utgör en väl avgränsad marknad, är uppenbar. Skrivelsen avslutas med att Sjöfartsverket anser att Sverige bör eftersträva en lösning som permanent undantar de svenska inre

vattenvägarna från det regelverk som gäller för inre vattenvägar i EU.

### 3.2 Väneröverenskommelsen

I september 2002 undertecknades en överenskommelse om Vänersjöfarten. Parter i överenskommelsen var berörda kommuner, Vänerhamn AB, Region Värmland och Västra-Götalandsregionen, Göteborgs Hamn AB, Vänerns Seglationsstyrelse samt staten genom Näringsdepartementet och dess förhandlingsman Jörgen Andersson.

I överenskommelsen tydliggjordes Vänersjöfartens nationella vikt och omistliga betydelse för näringslivet i Vänerregionen. Överenskommelsen syftade till konkreta insatser för Vänersjöfartens utveckling genom att öka effektiviteten och att sänka kostnaderna för Vänersjöfarten.

### 3.3 Hemställan från Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen har i skrivelse den 23 juni 2009 hemställt om att regeringen ska pröva om Göta älv, Trollhätte kanal och Väneren kan införlivas i EU:s unionslagstiftning om inre vattenvägar. Till hemställan bifogades en förstudie<sup>3</sup> angående ökad godstrafik på Göta älv. I studien drogs bl.a. slutsatsen att utökade transporter på Göta älv är lönsamt under förutsättning att älven klassificeras som inre vattenväg.

---

<sup>3</sup> Bertil Arvidsson, 31 december 2008.

Del II

EU:s regelverk

## 4 Förordningar

### 4.1 Rådets förordning (EEG) nr 1108/70 om införande av ett redovisningssystem för infrastrukturkostnader för transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar

**Utredningens bedömning:** Behov av kompletterande lagstiftning finns inte.

I syfte att inrätta ett avgiftssystem för användning av infrastruktur har det införts ett permanent redovisningssystem med standardiserade redovisningsblanketter för varje transportslag. Enligt artikel 3 i förordningen ska redovisning av infrastrukturkostnader göras för inre vattenvägar som är tillgängliga för allmän trafik. I punkterna c) och d) till artikeln undantas inre vattenvägar där trafiken är begränsad till fartyg på mindre än 250 dödviktston samt inre vattenvägar för havsgående sjöfart enligt förteckningen i kommissionens förordning (EEG) 281/71. Sistnämnda förordning har upphört att gälla och ersatts av Kommissionens förordning (EG) 13/2004. I bilaga 1 till denna anges Trollhätte kanal, Göta Älv, Väneren, Södertälje kanal och Mälaren som inre vattenvägar för havsgående sjöfart. Dessa inre vattenvägar är således undantagna redovisningsskyldigheten i artikel 3. Såvitt utredningen erfarit finns endast ett fartyg som utför transporter på Göta kanal och Vättern i begränsad omfattning (M/S Sydfart). Med hänsyn härtill och till att det i övrigt inte har framkommit att det förekommer några transporter som ska redovisas på sådant sätt som anges i förordningen anser utredningen att det inte finns något behov av kompletterande lagstiftning.

## 4.2 Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten

### 4.2.1 Förordningen och dess bilaga

De medlemsstater i EU som inte är fördragsslutande stater<sup>1</sup> enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen ges genom förordningen och dess bilaga möjlighet att utfärda ett dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten, vilket är en förutsättning för att få utföra transporter av gods och personer mellan två punkter belägna vid de farbara inre vattenvägarna på Rhen och dess bifloder.

De fördragsslutande staterna har utarbetat tillämpningsföreskrifter som fastställer villkoren för utfärdande av ett sådant dokument. Tillämpningsföreskrifterna ingår som bilaga till Rådets förordning (EEG) nr 2919/85. Härav följer bl.a. att uttrycket fördragsslutande stat i förordningen ska likställas med EU:s medlemsstater (artikel 1). Endast myndigheterna i den fördragsslutande stat där ett fartyg är registrerat i ett offentligt register ska ha behörighet att utfärda och återkalla ett dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten (artikel 2.1). Om det inte finns något offentligt register eller om ett fartyg inte är registrerat i någon fördragsslutande stat finns särskilda bestämmelser om vilken stat som är behörig att utfärda ett dokument (artikel 2.2). Dokumentet kan antingen vara ett särskilt dokument eller en påskrift på ett annat dokument som redan har utfärdats för fartyget (artikel 2.3). De fördragsslutande staterna ska genom den centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) delge övriga fördragsslutande stater en förteckning över de behöriga myndigheter som den utsett (artikel 2.4). Samma information ska även skickas till kommissionen (artikel 2 i Rådets förordning (EEG) nr 2919/85). Av artikel 3 följer under vilka omständigheter ett dokument får utfärdas samt under vilka omständigheter det inte får utfärdas. Möjlighet finns att, efter samråd med CCNR, göra undantag från dessa bestämmelser. Även användaren av ett fartyg ska uppfylla samma villkor som ägaren för att få det dokument som

---

<sup>1</sup> Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna, Storbritannien och Schweiz är fördragsslutande stater till den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen.

nämnts ovan för det fartyg som han använder. Myndigheterna i den fördragsslutande stat där den som använder fartyget har hemvist eller stadigvarande bostad eller där företaget har sitt säte är behöriga att utfärda och återkalla dokumentet i fråga (artikel 5). Dokumentet erhålls genom fartygets ägare, partredare<sup>2</sup> eller användare ansöker om det hos den behöriga myndigheten. De behöriga myndigheterna får när som helst kontrollera om villkoren för att få ett dokument fortfarande är uppfyllda. Om så inte är fallet ska myndigheten återkalla dokumentet (artikel 6). Av artikel 7 följer vilka uppgifter som ska finnas med i dokumentet och att det ska förvaras ombord på fartyget. De fördragsslutande staterna ska anta de föreskrifter som behövs för tillämpningen av förordningen, särskilt då det gäller förfarande och bevisbörda. Dessa föreskrifter ska anmälas till övriga fördragsslutande stater genom CCNR(artikel 8). Samma information ska även skickas till kommissionen (artikel 2 i Rådets förordning (EEG) nr 2919/85).

#### 4.2.2 Behov av kompletterande nationell lagstiftning

**Utredningens förslag:** Behov av kompletterande nationell lagstiftning i syfte att utse behörig myndighet i Sverige samt att utfärda tillämpningsföreskrifter i enlighet med förordningen föreligger. Den kompletterande lagstiftningen bör meddelas genom en ny förordning.

För att svenska fartyg ska kunna utföra cabotage på Rhen och dess bifloder fordrar förordningen att det utses en behörig myndighet i Sverige som kan utfärda och återkalla dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten i enlighet med de tillämpningsföreskrifter som följer av förordningen och dess bilaga. Intyget gäller även som bevis för att ett transportföretag uppfyller de villkor som krävs för att utföra cabotage i samtliga EU:s medlemsstater<sup>3</sup>. Vidare fordras att förordningen kompletteras av nationella föreskrifter för tillämpningen av förordningen, särskilt då det gäller förfarande och bevisbörda.

<sup>2</sup> Bestämmelser om partrederi finns i 5 kapitlet sjölagen (1994:1009).

<sup>3</sup> Se artikel 2.3 Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande och avsnitt 4.4 nedan.

De nya föreskrifterna får anses vara av sådant slag att de omfattas av regeringens restkompetens (jfr 8 kapitlet 13 § punkten 2 RF). Föreskrifterna kan därför genomföras i en förordning. Möjlighet finns för regeringen att meddela bestämmelser i ämnet (8 kapitlet 13 § tredje stycket RF).

Föreskrifter om behörig myndighet och förfarandet vid utfärdande av dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten bör tas upp i en egen ny förordning.

#### 4.2.3 Behörig myndighet att utfärda och återkalla intyg

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen är, vid tillämpningen av Rådets förordning (EEG) nr 2919/85, behörig myndighet att utfärda och återkalla intyg om att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten.

Mot bakgrund av Transportstyrelsens ansvarsområde anser utredningen det lämpligt att styrelsen utses som behörig myndighet vid tillämpningen av Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 och dess bilaga. Transportstyrelsen ska således på ansökan av fartygsägare, partredare eller användare av ett fartyg ta ställning till dels om Sverige är behörig stat att utfärda intyg om att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten, dels om förutsättningarna, så som de anges i förordningen och dess bilaga, för utfärdande föreligger. Det ankommer även på Transportstyrelsen att återkalla intyg när förutsättningarna för detta enligt förordningen är för handen.

#### 4.2.4 Bemyndigande till Transportstyrelsen

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen får meddela de ytterligare föreskrifter om utfärdande och återkallande av intyg som behövs för tillämpningen av Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 och dess bilaga.

I den tidigare utredningen från 1996 ansågs det, för svensk del, inte behövas utfärdas några föreskrifter för tillämpningen av förordningen<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> SOU 1996:183 s. 34.



Rådets förordning och dess bilaga förutsätter dock att varje medlemsstat kompletterar förordningens innehåll med tillämpningsföreskrifter vad t.ex. gäller förfarande och bevisbörda vid utfärdande och återkallande av intyg. Härtill kommer att förordningen överlåter till den fördragsslutande staten att bestämma hur intyget ska utformas, dvs. om det ska vara ett särskilt dokument eller om det ska vara en påskrift på ett annat dokument. Enligt utredningens uppfattning är det lämpligt att dessa åtgärder överlämnas till Transportstyrelsen.

#### 4.2.5 Rätt till överklagande

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsens beslut att inte utfärda eller att återkalla ett intyg får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I den tidigare utredningen ansågs det inte nödvändigt att förse förordningen med regler om överklagande, eftersom utfärdande och återkallande av intyg är att se som rena expeditionsåtgärder<sup>5</sup>.

Någon uttrycklig rätt till domstolsprövning anges inte i förordningen. Vid tillämpningen av förordningen och dess bilaga kan det dock uppkomma bedömningar som inte är rena verkställighetsåtgärder, t.ex. vad gäller begreppen hemvist och stadigvarande bostad, varför möjlighet till domstolsprövning av Transportstyrelsens beslut att inte utfärda respektive återkalla intyg bör införas.

#### 4.2.6 Information om vidtagna åtgärder

**Utredningens förslag:** Information om att Transportstyrelsen utsetts till behörig myndighet och antagande av nationella tillämpningsföreskrifter ska delges CCNR. Samma information ska även sändas till kommissionen.

Av artiklarna 2.4 och 8.1 av bilaga till förordningen följer att varje fördragsslutande stat genom CCNR ska delge övriga fördrags-

<sup>5</sup> SOU 1996:183 s. 77.

slutande stater en förteckning över behöriga myndigheter som den utsett samt anmäla de föreskrifter som antagits för tillämpningen av förordningen. Av artikel 2 .1 förordningen ska varje medlemsstat samtidigt skicka samma information till kommissionen.

#### **4.3 Rådets förordning (EEG) nr 1101/89 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten**

**Utredningens bedömning:** Behov av kompletterande lagstiftning finns inte.

Förordningen tar sikte på en skrotning av överkapaciteten när det gäller fartyg som utför transporter på EU medlemsstaternas inre vattenvägar, särskilt de som trafikerar de inbördes förbundna systemen av inre vattenvägar i Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg, Nederländerna och Österrike. Förordningen gäller dock inte fartyg, som enbart trafikerar vattenvägar utan förbindelse med andra vattenvägar i gemenskapen (artikel 2 a i förordningen). Eftersom de svenska inre vattenvägarna inte har någon förbindelse med något annat lands inre vattenvägar är förordningen inte tillämplig i Sverige. Enligt punkten 1 preambeln till Rådets förordning (EG) nr 718/1999 av den 29 mars 1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna löpte Rådets förordning (EEG) nr 1101/89 ut den 28 april 1999.

#### **4.4 Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande**

##### **4.4.1 Förordningen**

Förordningen tar sikte på att säkerställa rätten till cabotage på de inre vattenvägarna i EU. Således ska transportföretag, som ägs av fysiska personer, som är bosatta i en medlemsstat och som är medborgare i en medlemsstat, och juridiska personer som har sitt säte i en medlemsstat och som till övervägande delen ägs av medborgare i en medlemsstat, temporärt få utföra cabotage i en medlemsstat utan att ha säte eller driftsställe där.

Som en förutsättning för detta gäller också att transportföretaget är etablerat i en medlemsstat i enlighet med dess lagstiftning och att det är berättigat att där utföra internationella transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar. Det dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten<sup>6</sup> ska uppvisas för att bevisa att transportföretaget uppfyller dessa villkor.

Med förbehåll för tillämpningen av gemenskapsreglerna, ska utförandet av cabotage underkastas de lagar och andra författningar som gäller i värdmedlemsstaten vad gäller fraktsatser och villkor som styr transportkontrakt samt befraktnings- och driftsförfaranden, tekniska specifikationer för fartyg, sjöfartsbestämmelser och polisiära bestämmelser, gångtid och viloperioder samt mervärdesskatt på transporttjänster. Någon diskriminering på grund av nationalitet eller hemvist får inte göras.

Förordningen ska inte påverka de rättigheter som existerar enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen. Medlemsstaterna ska anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att tillämpa förordningen och ska underrätta kommissionen om detta.

---

<sup>6</sup> Se Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 av den 17 oktober 1985 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten samt avsnitt 4.2 ovan.

#### 4.4.2 Gällande reglering i svensk rätt

Enligt förordningen den 10 november 1724 angående främmandes Fahrt på Sverige och Finland (det s.k. produktplakatet) och i förklaringen den 28 februari 1726 över denna förordning om förbud mot sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg föreligger ett principiellt förbud för främmande fartyg att bedriva cabotage i Sverige.

Ytterligare föreskrifter finns i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. Härav följer bl.a. att fråga om undantag i visst fall från bestämmelserna i förordningen prövas av Transportstyrelsen. På fartyg, som uppsåtligen eller av oaktsamhet används i strid med det s.k. produktplakatet, döms befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter.

#### 4.4.3 Behov av kompletterande nationell lagstiftning

**Utredningens förslag:** Behov av kompletterande nationell lagstiftning är nödvändig i syfte att svensk lagstiftning ska överensstämma med EU:s regler när det gäller rätten för fartyg från andra medlemsstater att utföra cabotage på de svenska inre vattenvägarna.

För svensk del blir Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 tillämplig om ett transportföretag från Europas fastland skulle önska etablera trafik på svenska inre vattenvägar. Utöver att ett intyg om att fartyget tillhör Rhensjöfarten ska uppvisas får Sverige ställa samma krav på utländska fartyg som på svenska fartyg i de avseenden som anges i artikel 3.1 i förordningen.

Diskriminering pga. nationalitet eller hemvist ska förhindras. Det s.k. produktplakatet och dess förklaring med förbud mot att främmande fartyg bedriver cabotage på svenskt vatten strider således mot förordningens bestämmelser. I 1 a § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. har slagits fast att det s.k. produktplakatet inte gäller för fartyg som omfattas av Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage). Behov av kompletterande nationell lagstiftning

är därför nödvändig i syfte att svensk lagstiftning även ska överensstämma med EU:s regler när det gäller rätten för fartyg från andra medlemsstater att utföra cabotage på de svenska inre vattenvägarna.

För svenska transportföretag som önskar utföra cabotage i annat EU-land finns, enligt utredningens förslag i avsnitt 4.2.3, möjlighet att hos Transportstyrelsen ansöka om intyg om att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten. Behov av ytterligare kompletterande nationell lagstiftning i detta avseende saknas.

#### 4.4.4 Kompletterande lagstiftning

**Utredningens förslag:** Undantaget i 1 a § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. utvidgas till att även omfatta Rådets förordning nr (EEG) 3921/91.

Likåså bör fartyg som omfattas av Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 undantas från tillämpningen av 3 § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m..

I syfte att svensk lagstiftning ska överensstämma med EU:s regler när det gäller rätten för fartyg från andra medlemsstater att utföra cabotage på de svenska inre vattenvägarna är det, som anförts ovan, nödvändigt att en anpassning av svensk lagstiftning görs. Anpassningen kan, i likhet med den som gjorts vad gäller Rådets förordning (EEG) nr 3577/92, göras genom att undantaget i 1 a § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. utvidgas till att även omfatta Rådets förordning (EEG) nr 3921/91.

Likåså bör fartyg som omfattas av Rådets förordning nr (EEG) 3921/91 undantas från tillämpningen av 3 § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.

**4.5 Rådets förordning (EG) nr 1356/96 om gemensamma bestämmelser för transport av gods eller passagerare på inre vattenvägar mellan medlemsstater, i syfte att införa frihet att tillhandahålla sådana transporter**

**Utredningens bedömning:** Behov av kompletterande lagstiftning finns inte.

Förordningen är enligt artikel 1 avsedd att tillämpas på transport av gods eller passagerare på inre vattenvägar mellan medlemsstater och på transitering genom dem. Eftersom Sveriges inre vattenvägar inte har någon förbindelse med någon annan medlemsstats inre vattenvägar är förordningen inte tillämplig i Sverige.

**4.6 Rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna**

**Utredningens bedömning:** Behov av kompletterande lagstiftning finns inte.

Förordningen avser att skapa en fortsatt politik för utskrotning av fartyg som trafikerar inre vattenvägar. Förordningen avser inte fartyg på inre vattenvägar i ett land, som inte har förbindelse med något annat lands inre vattenvägar. Förordningen löpte ut i april 2003.

## 4.7 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och om upphävande av rådets direktiv 80/1119/EEG

### 4.7.1 Förordningen

Kommissionen behöver statistik över godstransporter på de inre vattenvägarna för att övervaka och vidareutveckla den gemensamma transportpolitiken samt de delar av regionalpolitiken för de transeuropeiska näten som rör transporter. I förordningen ges därför gemensamma bestämmelser för utarbetandet av gemenskapsstatistik över transporter på inre vattenvägar. Medlemsstaterna ska, om den transporterade mängden gods överstiger en miljon ton, till kommissionen överföra uppgifter om transporter på inre vattenvägar på deras nationella territorium. Vilka uppgifter som ska överföras beror på om det är frågan om endast nationella transporter eller om det även är fråga om internationell trafik och transittrafik. Vilka uppgifter som ska lämnas i respektive fall anges i bilagor till Kommissionens förordning (EG) nr 425/2007 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar.

### 4.7.2 Överväganden

**Utredningens bedömning:** Insamlandet och överförandet av uppgifter till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 omfattas av myndigheten Trafikanalys ansvarsområde. Något behov av ytterligare kompletterande lagstiftning finns inte.

Om regelverket för inre vattenvägar genomförs i Sverige gäller att Sverige ska samla in statistikuppgifter om den transporterade mängden gods överstiger en miljon ton. Eftersom transporterna på de svenska inre vattenvägarna inte kommer att vara internationell trafik eller transittrafik ska uppgifter lämnas endast enligt bilaga E till förordningen.

I Sverige ansvarar myndigheten Trafikanalys för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Av 5 §

förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys följer även att myndigheten ska ansvara för att resultaten av insamlad statistik översänds till Europeiska kommissionen om insamlandet skett på grundval av föreskrifter som har meddelats av kommissionen.

Insamlandet och överförandet av uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 får, enligt utredningens bedömning, således anses omfattas av Trafikanalys ansvarsområde. Något behov av ytterligare kompletterande lagstiftning finns inte.

## **4.8 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av Rådets förordning (EEG) 1191/69 och (EEG) 110/70**

### **4.8.1 Förordningen**

I förordningen regleras hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Med behörig myndighet avses ett offentligt organ med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt<sup>7</sup>. Skälet härtill är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

Förordningen är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt, och på väg utom trafik som i första hand bedrivs pga. sitt historiska intresse eller sitt turistvärde.

Medlemsstaterna får tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella vatten utan att det påverkar

<sup>7</sup> Med allmän trafikplikt avses krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor (artikel 2 e i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007).



tillämpningen av Rådets förordning (EG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage).

#### 4.8.2 Gällande reglering i svensk rätt

Genom lagen (2010:1065) om kollektivtrafik<sup>8</sup> har den svenska kollektivtrafiklagstiftningen anpassats till EU:s förordning. Lagen är tillämplig på trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Den innebär bl.a. att regionala kollektivtrafikmyndigheter ansvarar för att ta initiativ till att etablera regional kollektivtrafik. Myndigheterna ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i trafikförsörjningsprogram. Av programmen ska bl.a. framgå vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Strategiska beslut om kollektivtrafik fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s förordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. Baserat på de allmänna trafikplikter myndigheten beslutat om kan avtal tecknas med kollektivtrafikföretag som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster. Kollektivtrafikföretag får således fritt och inom alla geografiska marknadssegment etablera kommersiell kollektivtrafik. Kommersiella kollektivtrafikföretag är skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikinformation samt har en anmälningsskyldighet när företaget antingen avser bedriva kollektivtrafik eller upphöra med sådan trafik.

Lagens tillämpningsområde omfattar, som framgår ovan, inte kollektiv trafik på vatten. Kommuner och landsting som önskar tillhandahålla kollektivtrafik på vatten är fria att organisera den verksamheten på annat sätt än för landtransporter. Kommuner och landsting behöver således inte heller följa reglerna om att fatta beslut om allmän trafikplikt som gäller för buss- och spårbunden trafik. Myndigheter som vill teckna avtal om regelbundna sjötransporttjänster ska dock tillämpa Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage).

<sup>8</sup> Lagen träder i kraft den 1 januari 2012.

### 4.8.3 Överväganden

**Utredningens bedömning:** Då kollektivtrafik i skärgården inte endast berör vatten som kan komma att klassas som inre vattenväg bör frågan om inre vattenvägar ska omfattas av den nya lagen om kollektivtrafik inkluderas i ett större sammanhang vad som allmänt ska gälla för kollektivtrafik på vatten.

Förordningen föranleder därför i dagsläget inte någon kompletterande lagstiftning.

I motsats till Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar<sup>9</sup>, vars tillämpningsområde även omfattade kollektivtrafik på inre vattenvägar har det i Europaparlamentets och rådets förordning nr (EG) 1370/2007 inte ansetts lämpligt att reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i den sektorn. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa förordningen på inre vattenvägar.

Som framgår ovan omfattas inte kollektivtrafik på vatten av den nya lagen om kollektivtrafik, som tillkommit med anledning av EU:s förordning. Vilka orsaker som ligger bakom detta ställningstagande anges inte i förarbetena<sup>10</sup> till lagen.

Kollektivtrafik på vatten bedrivs i flera län i landet. I Stockholms län bedrivs av landstinget subventionerad kollektivtrafik (Waxholmsbolaget) på vatten parallellt med helt kommersiell skärgårdstrafik (Strömmabolaget). I Västra Götaland upphandlar Västtrafik all kollektivtrafik i skärgården.

Frågan om även inre vattenvägar ska omfattas av den nya lagen om kollektivtrafik eller inte ingår som en del i frågan om lagens tillämpningsområde ska utvidgas till att även omfatta nationella marina vatten. Med hänsyn härtill och till att kollektivtrafik i skärgården inte endast berör vatten som kan komma att klassas som inre vattenväg bör denna fråga inkluderas i ett större sammanhang vad som allmänt ska gälla för kollektivtrafik på vatten. Förordningen föranleder därför i dagsläget inte något förslag till kompletterande lagstiftning.

<sup>9</sup> Förordningen upphävdes i och med i kraftträdandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007.

<sup>10</sup> Proposition 2009/10:200 ny kollektivtrafiklag och SOU 2009:39 *En ny kollektivtrafiklag*.

**4.9 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1100/2008 om avskaffande av gränskontroller mellan medlemsstaterna vid transporter på väg och inre vattenvägar<sup>11</sup> och Rådets förordning (EEG) nr 3912/92 om kontroller utförda inom gemenskapen vid transporter på väg och inre vattenvägar, med avseende på transportmedel som är registrerade eller godkända för trafik i tredje land.**

**Utredningens bedömning:** Behov av kompletterande lagstiftning finns inte.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1100/2008 syftar till att avskaffa gränskontroller mellan medlemsstater vad gäller transportmedel på bl.a. inre vattenvägar som är registrerade eller godkända för trafik i en medlemsstat. Alla slags kontroller, inspektioner eller formaliteter som nationella myndigheter genomför vid medlemsstaternas gränser och som innebär att fartygens fria rörlighet stoppas ska tas bort.

Kontroller som genomförs i enlighet med gemenskapsrätt enligt bilaga till förordningen (t.ex. uppvisande av fartcertifikat enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG) eller nationell lagstiftning om transporter på inre vattenvägar mellan medlemsstaterna ska därför utföras som en del av de normala kontrollförfaranden som görs på ett icke diskriminerande sätt inom en medlemsstats hela territorium. Gränspasseringar får inte tas som förevändning för att genomföra sådana åtgärder.

Genom Rådets förordning (EEG) nr 3912/92 har samma princip införts i fråga om tillämpningen av de kontroller som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1100/2008 och av kontroller som utförs enligt avtal med tredje land angående transportmedel som är registrerade eller godkända för trafik i ett tredje land.

Det kan ifrågasättas i vilken omfattning förordningarna kan tänkas bli tillämpliga för svensk del. Sveriges inre vattenvägar har

---

<sup>11</sup> Förordningen är en kodifiering av Rådets förordning (EEG) nr 4060/89 av den 21 december 1989 om avskaffande av gränskontroller mellan medlemsstaterna vid transporter på väg och inre vattenvägar.

inte kontakt med något annat lands inre vattenvägar varför det inte blir fråga om några egentliga gränspasseringar av inre vattenvägsfartyg. Möjligtvis skulle förordningen bli tillämplig om ett inre vattenvägsfartyg, som tillhör en annan medlemsstat eller tredje land, fraktas till Sverige för att användas för transporter inom landets gränser. Kontroller och inspektioner rörande tekniska förhållanden, tillstånd och annan dokumentation enligt gemenskapsrätt eller nationellrätt får således endast utföras som en del av de normala kontrollförfarandena och inte i form av en gränskontroll.

Förordningarna föranleder inte något förslag till kompletterande nationell lagstiftning.

#### **4.10 Rådets förordning (EG) nr 169/2009 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar**

I artiklarna 101 (f.d. artikel 81 FEG) och 102 (f.d. artikel 82 FEG) i EUF-fördraget finns de grundläggande bestämmelserna om unionens konkurrensrätt. Dessa innebär förbud dels mot konkurrensbegränsande avtal, dels mot missbruk av dominerande ställning.

Fördraget innehåller inga tillämpningsregler till artiklarna utan sådana regler finns bl. a. i Rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget. Eftersom det enligt rättspraxis<sup>12</sup> har klargjorts att konkurrensreglerna är tillämpliga inom transportsektorn har tillämpningsområdet för Rådets förordning (EG) nr 1/2003, i förhållande till sin föregångare<sup>13</sup>, utvidgats till att även omfatta förfaranderegler för transportområdet<sup>14</sup>. Förfaranderegler för transportområdet fanns fram till ikraftträdandet av Rådets förordning (EG) nr 1/2003 i Rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar. Rådets

---

<sup>12</sup> Jfr punkten 36 i preambeln till förordningen (EG) nr 1/2003.

<sup>13</sup> Förordning (EEG) nr 17/62 av den 6 februari 1962, Första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86.

<sup>14</sup> Genom Rådets förordning nr 141 av den 26 november 1962 om undantag från tillämpning av Rådets förordning (EEG) nr 17/62 från transportområdet undantogs transportområdet. Sistnämnda förordning upphävdes i samband med ikraftträdandet av förordningen (EG) nr 1/2003.

förordning (EG) nr 169/2009 är en kodifiering av sistnämnda förordning.

#### 4.10.1 Förordningens innehåll

Rådets förordning (EG) nr 169/2009 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar omfattar såväl gemensam finansiering eller gemensamt köp av transportutrustning för transportverksamhet som drivs gemensamt av grupper av företag, som viss verksamhet med anknytning till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar som drivs av företag som tillhandahåller transportrelaterade tjänster.

Förordningen syftar till att säkerställa att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas och att konkurrensen inom den inre marknaden inte snedvrids. För transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar är därför i princip alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden mellan företag samt varje missbruk av en dominerande ställning inom den inre marknaden som skulle kunna ha sådana verkningar förbjudna.

Från denna huvudregel görs undantag för vissa typer av avtal, beslut och samordnade förfaranden som endast har till syfte eller resultat att utnyttja tekniska förbättringar eller tekniskt samarbete.

Även sådana avtal, beslut och samordnade förfaranden som har till syfte att skapa och driva grupper av företag inom transportgrenarna landsväg och inre vattenvägar för att bedriva transportverksamhet, inklusive gemensam finansiering eller gemensamt köp av transportutrustning för transportverksamhet som drivs gemensamt, undantas från förbudet om konkurrensbegränsande avtal. Vid transport på inre vattenvägar får gruppens totala transportkapacitet inte överstiga 500 000 ton och den individuella transportkapaciteten hos varje företag som tillhör en sådan grupp får inte överstiga 50 000 ton.

#### 4.10.2 Gällande reglering i svensk rätt

Den svenska konkurrenslagen (2008:579) bygger i hög grad på EU:s konkurrensrätt. Lagen har som ändamål att undanröja och motverka hinder för en effektiv konkurrens i fråga om produktion av och handel med varor, tjänster och andra nyttigheter.

Lagen innehåller två centrala bestämmelser, en som förbjuder konkurrensbegränsande samarbete mellan företag och en som förbjuder företag med en dominerande ställning att missbruka sin marknadsmakt.

I lagen finns undantag från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag. Till exempel undantas avtal som bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande. Vidare undantas vissa grupper av avtal, s.k. gruppundantag, i ett antal lagar som anges i konkurrenslagen. Härutöver finns särskilda bestämmelser om vissa undantag gällande lantbruk och taxiföretag.

Överträdelse av något av förbuden i lagen kan leda till åläggande vid vite att upphöra med överträdelsen, skyldighet att betala konkurrensskadeavgift eller till näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1986:436).

Därutöver innehåller lagen bestämmelser om förfarande och överklagande.

#### 4.10.3 Övervägande

**Utredningens bedömning:** Då Rådets förordningen (EG) nr 169/2009 är direkt tillämplig på avtal och förfaranden och ska tillämpas parallellt med nationell lagstiftning i de fall samhandelsrekvisitet är uppfyllt samt då behov av ytterligare nationella bestämmelser avseende konkurrens för transporter på inre vattenvägar inte framkommit finns inget behov av kompletterande nationell lagstiftning.

EU:s bestämmelser om konkurrens är tillämpliga endast om ett förfarande kan påverka handeln mellan medlemsstater<sup>15</sup>. I dessa fall får svensk konkurrensrätt tillämpas samtidigt med den europeiska, s.k. parallell tillämpning. Vid ett genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i Sverige blir således Rådets förordning (EG) nr 169/2009 parallellt med den svenska lagstiftningen tillämplig i trafiken på inre vattenvägar i de fall ett avtal mellan företag eller ett förfarande kan påverka handeln med andra medlemsstater, t.ex. hindra import. I övriga fall blir endast nationell konkurrens-

<sup>15</sup> Prop. 2003/04:80 s. 48 f, prop. 2007/08:135 s. 68 f och Ulf Bernitz och Anders Kjellgren; Europarättens grunder, 3:3 uppl. 2007 s. 344.

lagstiftning tillämplig. Någon skyldighet att anpassa den svenska lagstiftningen efter förordningen finns därför inte. Inte heller har det framkommit behov av ytterligare nationella bestämmelser avseende konkurrens för transporter på inre vattenvägar. Rådets förordningen (EG) nr 169/2009 föranleder således inte någon kompletterande nationell lagstiftning.

## 5 Direktivet om tillstånd att utföra varutransporter i inlandssjöfart

Rådets direktiv 87/540/EEG av den 9 november 1987 om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis publicerades i Europeiska gemenskapernas officiella tidning den 12 november 1987 (L 322).

Direktivet, som reglerar fysiska och juridiska personers tillträde till transportnäringen i inlandssjöfarten, syftar till att höja fraktförarnas kompetensnivå och därigenom bidra till en sanering av marknaden genom att strukturell överkapacitet försvinner och tjänsternas kvalitet förbättras.

### 5.1 Direktivets innehåll

Direktivet består av fyra kapitel, definitioner och tillämpningsområde (artiklarna 1–2), rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet (artiklarna 3–6), ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis för formell yrkeskompetens (artiklarna 7–9) och slutbestämmelser (artikel 11). I tillhörande bilaga till direktivet finns en förteckning över de ämnen som avses i artikel 3.2 och för vilka bevis på yrkesmässig kompetens ska företes. Sammanfattningsvis har direktivet följande innehåll.

Rätt att yrkesmässigt utföra varutransporter i inlandssjöfart ska styras av de föreskrifter som antagits av medlemsstaterna i enlighet med de regler som fastställts i direktivet. Med *varutransport med fartyg avsett för transport på vattenväg* avses den verksamhet som bedrivs av en fysisk person eller företag som transporterar gods på inre vattenväg mot vederlag. Direktivet gäller inte fraktförare som utför varutransporter på vattenväg med fartyg med dödvikt om



högst 200 ton vid största djupgående. Inte heller omfattas fysiska personer eller företag som bedriver färjetrafik<sup>1</sup>.

Fysiska personer eller företag som yrkesmässigt önskar utföra varutransporter i inlandssjöfart ska uppfylla krav på yrkeskompetens. De kunskaper som ska beaktas för ett erkännande av yrkeskompetens måste minst omfatta de ämnen (juridik, företagsledning, tillträde till marknaden, tekniska normer och tekniska aspekter på driften, säkerhet) som tas upp i bilagan till direktivet. Enligt uppräkningsen i bilagan ställs ytterligare krav på den fraktförare som har för avsikt att även utföra internationella transporter.

Fraktförarens kompetens i ämnena måste nå upp till den nivå som godtas av den myndighet eller organ som varje medlemsstat utsett för ändamålet. De nödvändiga kunskaperna kan förvärfvas genom deltagande i kurser eller genom praktisk erfarenhet. När kontroll gjorts av att vederbörande har erforderliga kunskaper ska myndigheten eller organet utfärda ett intyg.

Möjlighet finns, efter att ha rådfrågat kommissionen, för en medlemsstat att undanta fraktförare som enbart är verksamma inom dess territorium på vattenvägar som saknar förbindelse med vattenvägssystem i någon annan medlemsstat från tillämpningen av direktivet.

Om en ansökan om att få rätt att utföra transport i inlandssjöfart avslås ska skälen härför anges. Om villkoren för yrkeskompetensen inte längre är uppfyllda ska berörd myndighet återkalla rätten att utföra varutransport i inlandssjöfart. Medlemsstaterna ska se till att de fysiska personer och företag som avses i direktivet får möjlighet att tillvarata sin intressen på lämpligt sätt när det gäller nämnda beslut.

Medlemsstaterna ska erkänna intyg utfärdade av en annan medlemsstat som tillräckliga bevis på yrkeskompetens.

Medlemsstater som ställer vissa krav beträffande sina medborgares goda anseende, frånvaro av konkurs eller ekonomiska ställning, ska då det gäller medborgare från andra medlemsstater, godta företeende av tillämpliga handlingar utfärdade av behörig myndighet i det land fraktföraren hör hemma eller tidigare varit etablerad.

---

<sup>1</sup> The term "ferry-boat" means any vessel providing a transport service across a waterway, that is classed as a ferry-boat by the competent authorities. Vessels providing such a service which do not move independently shall in any case be classified as "ferry-boats" (artikel 1.01 punkten 4 European Code for Inland Waterways).

## 5.2 Gällande reglering i svensk rätt

Någon motsvarighet till direktivets bestämmelser om särskilda krav på fraktförarens yrkeskompetens för att utföra varutransporter i inlandssjöfart saknas i svensk rätt.

Viss jämförelse kan göras med bestämmelserna om trafik-tillstånd som införts i yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafik-förordningen (1998:779). Lagen och förordningen är tillämpliga på trafik som bedrivs med bl.a. bilar, lastbilar och bussar och innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Lagen vilar till stora delar på Rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter<sup>2</sup>. I lagen finns bestämmelser om trafik-tillstånd som motsvarar det bevis på yrkeskompetens som regleras i direktivet 87/540/EEG. Ett sådant tillstånd får endast ges den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Kravet på yrkeskunnande ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Trafikverket. Frågor om trafik-tillstånd prövas av Transportstyrelsen.

## 5.3 Överväganden

### 5.3.1 Undantag från tillämpningen av direktivet

**Utredningens förslag:** Sverige ska utnyttja möjligheten till undantag enligt artikel 3.3 i direktivet. Kommissionen ska rådfrågas.

Sveriges vattenvägar saknar förbindelse med vattenvägssystem i annan medlemsstat. Enligt artikel 3.3 i direktivet finns således möjlighet att undanta fraktförare som enbart är verksamma inom Sveriges territorium. I Sverige uppställs inga krav om särskilda

<sup>2</sup> Sista giltighetsdag för direktivet är den 3 december 2011 då det ersätts av Europaparlamentets och rådets förordning 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik.

tillstånd att utföra varutransporter varken till havs eller i inlandssjöfart. Det behov av att sanera marknaden och förhindra strukturell överkapacitet som är syftet med direktivet saknas än så länge för Sveriges del. En risk med avsaknaden av ett sådant regelverk kan vara att fraktförare från andra medlemsstater, som av olika anledningar inte anses uppfylla villkoren och förutsättningarna för ett sådant tillstånd i den egna medlemsstaten, väljer att etablera sig i Sverige. Mot bakgrund av att direktivet endast reglerar frågor om tillträde till transportnäringen och inte frågor om t.ex. behörigheter att föra fartyg eller andra frågor som är av direkt betydelse för säkerheten kan denna risk, enligt utredningens uppfattning, inte tillmätas sådan betydelse att den är avgörande vid bedömningen av om möjligheten till undantag ska nyttjas eller inte. Sverige bör därför utnyttja möjligheten att undanta fraktförare som enbart är verksamma inom Sveriges territorium från tillämpningen av direktivet. Kommissionen måste rådfrågas.

Utredningen har konstaterat att Finland utnyttjat möjligheten till undantag<sup>3</sup>.

### 5.3.2 Begreppet inlandssjöfart

Direktivet reglerar fysiska och juridiska personers tillträde till transportnäringen i inlandssjöfart. Vad som avses med begreppet inlandssjöfart avhandlades i den tidigare utredningen<sup>4</sup>. Utredningen tolkade uttrycket som *transporter som så gott som uteslutande går på inre vattenvägar med fartyg som är avsedda för inlandssjöfart*. Därvid drogs slutsatsen att den trafik på inre vattenvägar som sker med havsgående fartyg inte omfattas av direktivet. Något skäl att frångå denna tolkning har inte framkommit varför den, enligt utredningens uppfattning, bör bestå. I utredningens kontakter med Holland har framkommit att man där anser direktivet endast är tillämpligt på fartyg som är registrerade för fart på inre vattenvägar.

---

<sup>3</sup> 4 § Statsrådets förordning nr 121 om genomförande av vissa av Europeiska gemenskapens direktiv om inlandssjöfart. Given i Helsingfors den 14 februari 2002.

<sup>4</sup> SOU 1996:183 EU, *Sverige och de inre vattenvägarna*, s. 50–51.

### 5.3.3 Behov av genomförande av direktivet

**Utredningens bedömning:** Behov av genomförande av direktivet föreligger i syfte att svenska fraktförare, som önskar utföra transporter på inre vattenvägar i andra medlemsstater, ska kunna få ett bevis om yrkeskompetens av svensk behörig myndighet.

Beviset om yrkeskompetens är enligt bilagan till direktivet uppdelat i två delar, dels fraktförare som enbart utför nationella transporter, dels fraktförare som har för avsikt att utföra internationella transporter. Om Sverige nyttjar möjligheten till undantag enligt ovan kvarstår frågan hur de svenska fraktförare, som önskar utföra internationella transporter på inre vattenvägar i medlemsstater där direktivet tillämpas på samtliga fraktförare, ska få ett bevis om yrkeskompetens. Behov av genomförande av direktivet i denna del föreligger.

När det gäller dessa fraktförarens möjligheter att, i förekommande fall, förete intyg om gott anseende, frånvaro av konkurs eller intyg om sin ekonomiska ställning, se avsnitt 5.5 nedan.

## 5.4 Genomförande i svensk rätt

**Utredningens förslag:** Direktivet bör införlivas i svensk rätt genom en ny förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen. Förordningen bör kompletteras av föreskrifter på myndighetsnivå.

För genomförande av direktivet i ovan angivet hänseende krävs nya föreskrifter. De nya föreskrifterna får anses vara av sådant slag att de omfattas av regeringens restkompetens (jfr 8 kapitlet 13 § punkten 2 RF). Föreskrifterna kan därför genomföras i en förordning. Möjlighet finns för regeringen att överlåta åt myndighet under regeringen att meddela bestämmelser i ämnet (8 kapitlet 13 § tredje stycket RF).

Bestämmelser om tillstånd att utföra varutransport är nytt inom sjöfartsnäringen. Utredningen har övervägt att införa de nya bestämmelserna i förordning (2007:237) om behörigheter för

sjöpersonal. Förordningen gäller, enligt dess 1 §, behörigheter, certifikat och övriga intyg för sjöpersonal. Ett yrkeskompetensbevis kan, enligt vad som följer av artikel 3.1 i direktiv 87/540/EEG, sökas av en person eller företag som inte är att anse som sjöpersonal varför de nya bestämmelserna inte anses ha en självklar plats i förordningen.

Med hänsyn härtill och till att det inte torde bli särskilt vanligt förekommande med ansökningar om intyg om bevis om yrkeskompetens enligt direktivet anser utredningen därför att bestämmelserna bör tas upp i en ny egen förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen. Förordningen bör kompletteras av föreskrifter på myndighetsnivå.

#### **5.4.1 Behörig myndighet att anordna kunskapskontroll och att utfärda intyg om tillstånd att utföra varutransport i inlandssjöfart**

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen utfärdar efter ansökan intyg som avses i artikel 3 Rådets direktiv 87/540/EEG samt bestämmer vilka krav som ska vara uppfyllda i de ämnen som följer av bilaga till direktivet för att sökanden ska kunna få ett sådant intyg.

I den tidigare utredningen från 1996 diskuterades fyra alternativ när det gäller val av myndighet som ska ha till uppgift att utfärda bevis om yrkeskompetens, Generaltullstyrelsen, Kommerskollegium, Sjöfartsverket och handelskamrarna. Efter en sammantagen bedömning föreslogs att Kommerskollegium skulle anförtros uppgiften att dels utfärda intyg om en sökandes allmänna kompetens som fraktförare, dels fastställa de nivåer som ska gälla för att intyg ska kunna utfärdas. Kommerskollegiet avstyrkte i sitt remissvar förslaget då ifrågavarande uppgift inte ligger inom kollegiets nuvarande verksamhet.

Som framgår ovan har direktivets bestämmelser om vad som krävs för att få ett tillstånd att utföra varutransport i inlandssjöfart stora likheter med vad som gäller för trafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen. Till viss del sammanfaller de kunskaper om t.ex. juridik, företagsledning m.m. som krävs för utfärdande av

tillståndet enligt direktivet med vad som krävs för utfärdande av trafikstillstånd enligt yrkestrafiklagen. Det talar för att ett system liknande det som gäller för trafikstillstånd, dvs. Trafikverket anordnar kunskapskontrollen och Transportstyrelsen prövar frågan om utfärdande av trafikstillstånd, bör gälla även för utfärdande av tillstånd för varutransport på inlandssjöfart.

Det kan dock ifrågasättas hur vanligt förekommande det kommer att bli med ansökningar om utfärdande av tillstånd att driva varutransport i inlandssjöfart i annan medlemsstat. Det kan därför anses försvarbart ur såväl organisatorisk som ekonomisk synvinkel att lägga båda delarna på en myndighet och lämpligast är då, enligt utredningens uppfattning, Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen bör medges rätt att genom egna föreskrifter bestämma vilka krav på kompetensnivå som ska uppställas i de ämnen som följer av bilaga till direktivet för att krav på yrkeskompetens enligt artikel 3.2 ska anses vara uppfyllt.

#### 5.4.2 Återkallande av rätten att utföra varutransport

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen får återkalla rätten att utföra varutransport i inlandssjöfart, om den som avses med intyget inte längre uppfyller kraven för att få ett intyg.

Enligt artikel 6.2 direktivet ska möjlighet finnas för den behöriga myndigheten att återkalla ett utfärdat tillstånd. Det är, enligt utredningens uppfattning, lämpligt att det är samma myndighet som utfärdar tillstånd som även får återkalla det. Således föreslås att Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd.

#### 5.4.3 Bemyndigande till Transportstyrelsen

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen får meddela de ytterligare föreskrifter om utfärdande av intyg eller återkallande av rätten att utföra varutransport i inlandssjöfart som behövs för tillämpningen och verkställigheten av Rådets direktiv 87/540/EEG.

Av artikel 1.1 följer att rätt att yrkesmässigt utföra varutransporter i inlandssjöfart ska styras av de föreskrifter som antagits av medlemsstaterna. Utredningen har föreslagit att behörig myndighet, rätt till överklagande m.m. regleras i en förordning. Dock krävs ytterligare föreskrifter när det gäller tillämpningen och verkställigheten enligt direktivet, exempelvis när det gäller på vilka villkor ett transportföretag får bedriva verksamhet om den fysiska person som utför transporten avlider eller blir fysiskt eller rättsligt ur stånd att bedriva verksamheten (artikel 4.1) eller när medlemsstaterna får befria innehavarna av vissa utbildningsbevis från att förete bevis på sina kunskaper i de ämnen som tas upp i bilaga till direktivet och som omfattas av de nämnda utbildningsbevisen (artikel 3.2).

Utredningen föreslår därför att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela de ytterligare föreskrifter om utfärdande eller återkallande av tillstånd som behövs för verkställigheten och tillämpningen av Rådets direktiv 87/540/EEG.

#### 5.4.4 Rätt till överklagande

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen beslut om avslag på ansökan om rätt att utföra varutransport i inlandssjöfart och återkallande av denna rätt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Någon uttrycklig rätt till domstolsprövning anges inte i direktivet. När det gäller beslut enligt direktivet där en ansökan om tillstånd avslås eller när ett tillstånd återkallas ska de fysiska personer och företag som avses i direktivet få möjlighet att tillvarata sina intressen på lämpligt sätt (artikel 6.3).

Utredning föreslår därför att dessa beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol samt att det föreskrivs att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## 5.5 Intyg om gott anseende, frånvaro av konkurs och ekonomisk ställning

Direktivet ger möjlighet för medlemsstater att, utöver de krav på yrkeskompetens som följer av bilagan till direktivet, ställa ytterligare krav om gott anseende, frånvaro av konkurs eller ekonomisk ställning. I artiklarna 8 (gott anseende och frånvaro av konkurs) och 9 (ekonomisk ställning) i direktivet finns bestämmelser i vilken mån en medlemsstat, som uppställer sådana krav på sina egna medborgare, ska erkänna intyg i dessa avseenden som företes av en fraktförare från en annan medlemsstat.

Nedan följer en redogörelse av vilka möjligheter de svenska fraktförare, som önskar utföra internationella transporter på inre vattenvägar i medlemsstater där direktivet tillämpas på samtliga fraktförare och där krav i förekommande fall uppställs om företeende av intyg om gott anseende, frånvaro av konkurs eller intyg om sin ekonomiska ställning, har att få sådana intyg utfärdade i Sverige.

### 5.5.1 Gott anseende

**Utredningens bedömning:** För en svensk fraktförare som vill visa att han inte dömts för allvarliga brott finns, enligt 9 § lagen (1998:620) om belastningsregister, möjlighet att begära utdrag ur belastningsregistret. Någon anpassning i förhållande till direktivet i denna del krävs inte.

Vad som avses med gott anseende definieras inte närmare i direktivet utan det är upp till varje medlemsstat att, för det fall ett sådant krav ställs, göra den närmare preciseringen därav. Av Rådets direktiv 96/26/EG följer att med gott anseende avses att sökanden inte har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, att han inte har förklarats olämplig att utöva yrket och att han uppfyller de föreskrifter som är tillämpliga på yrkesmässiga transporter på väg (art. 3.2). Det torde vara fråga om liknande krav som kan komma att ställas när det gäller intyg om gott anseende i fråga om tillstånd att utföra varutransporter på inre vattenvägar. För en enskild person som vill visa att han inte dömts för allvarliga brott finns, enligt 9 § lagen (1998:620) om belastningsregister,



möjlighet att begära utdrag ur belastningsregistret. Någon anpassning i förhållande till direktivet i denna del krävs inte.

### 5.5.2 Frånvaro av konkurs

**Utredningens bedömning:** Svenska medborgare, som vill utöva sin rätt att bedriva verksamhet i annan medlemsstat, vilken kräver bevis om konkursfrihet, kan tillgodose detta krav genom domstolsprotokoll om ed i enlighet med 1 § andra stycket lagen (1946:819) om upptagande av ed för rättighets tillvaratagande i utlandet. Någon anpassning i förhållande till direktivet i denna del krävs inte.

Något generellt krav på att den som avser att etablera näringsverksamhet måste visa att han inte är försatt i konkurs finns inte i svensk lagstiftning. Svenska medborgare, som vill utöva sin rätt att bedriva verksamhet i annan medlemsstat, vilken kräver bevis om konkursfrihet, kan tillgodose detta krav genom domstolsprotokoll om ed i enlighet med 1 § andra stycket lagen (1946:819) om upptagande av ed för rättighets tillvaratagande i utlandet. Någon anpassning i förhållande till direktivet i denna del krävs inte.

### 5.5.3 Intyg om ekonomisk ställning

**Utredningens bedömning:** Det förutsätts att banker och liknande institut kan ta fram utdrag varav en persons eller företags ekonomiska ställning framgår. Någon anpassning i förhållande till direktivet i denna del krävs inte.

För det fall en medlemsstat uppställer krav om bevis om ekonomisk ställning får det förutsättas att banker och liknande institut kan ta fram utdrag varav en persons eller företags ekonomiska ställning framgår. Någon anpassning i förhållande till direktivet i denna del krävs inte.

## 6 Direktivet om system för befraktning och prissättning

Rådets direktiv 96/75/EG av den 19 november 1996 om system för befraktning och prissättning inom området nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen publicerades i Europeiska unionens tidning den 27 november 1996 (L 304).

Syftet med direktivet är att förbättra konkurrenskraften för nationella och internationella varutransporter på inre vattenvägar inom gemenskapen genom skapandet av ett system med fri befraktning och fri prissättning för transporter.

Med system med befraktning i turordning avses ett system som består i att transportförfrågningar från kundkretsen fördelas i en befraktningspool till fastställda priser och enligt offentliggjorda villkor, i den ordning som fartygen blir tillgängliga efter lossning. Transportörerna, dvs. den som äger eller bedriver transport med ett eller flera fartyg på inre vattenvägar, erbjuds i den ordning de anmält sig till turordningen, att välja ut en transport bland dem som bjuds ut. De som inte väljer behåller likväl sin plats i turordningen (artikel 1). System för befraktning i turordning är sedan 1999 helt avskaffade. Detta har framkommit i utredningens kontakter med holländska myndigheter.

### 6.1 Svenska förhållanden

Sverige har inte någon reglering som begränsar friheten att fritt ingå avtal inom området nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar. Inte heller finns något system som begränsar friheten att förhandla priser mellan berörda parter. Den svenska transportstrukturen skiljer sig således på så sätt från den tidigare europeiska transportstrukturen som föranlett direktivets

tillkomst. Sverige har i underrättelse av den 27 februari 1997 (EUK97/636/RS) informerat kommissionen om de svenska förhållandena.

## 6.2 Direktivets innehåll

Inom området nationella och internationella varutransporter på inre vattenvägar inom gemenskapen, ska avtal ingås fritt mellan berörda parter och priser förhandlas fritt (artikel 2). För att transportörerna skulle kunna anpassa sig till den fria marknaden ansågs det vid genomförandet av direktivet nödvändigt att föreskriva en tidsplan för en successiv begränsning av tillämpningsområdet för system med befraktning i turordning (artiklarna 3–4). Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att avlastarna fritt ska kunna välja mellan tidsavtal, tonnageavtal eller avtal om enstaka eller upprepade transporter (artikel 6). Vid en allvarlig störning på marknaden<sup>1</sup> får kommissionen, på en medlemsstats begäran, vidta lämpliga åtgärder som syftar till att förhindra alla nya ökning av den transportkapacitet som erbjuds på den ifrågavarande marknaden (artikel 7). Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet före den 1 januari 1997 och underrätta kommissionen om detta (artikel 9).

## 6.3 Överväganden

**Utredningens bedömning:** Rådets direktiv 96/75/EG av den 19 november 1996 om system för befraktning och prissättning inom området nationella och internationella transporter av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

<sup>1</sup> Med en allvarlig marknadsstörning avses uppträdande på marknaden för varutransport för inre vattenvägar av specifika problem av ett slag som kan medföra ett allvarligt och eventuellt bestående överskott av utbud i förhållande till efterfrågan och som innebär ett allvarligt hot mot den ekonomiska stabiliteten och överlevnaden för ett betydande antal företag som transporterar varor på inre vattenvägar, under förutsättning att de kort- och medellångsiktiga prognoserna på den aktuella marknaden inte visar betydande och varaktiga förbättringar (art 1).

Sverige har, som framgår ovan, inte någon reglering om turordningssystem med befraktning och prissättning som direktivet syftar till att förhindra. Befintliga nationella bestämmelser uppfyller således redan direktivets målsättning. Behov av att utse behörig myndighet saknas. Några ytterligare åtgärder för att genomföra direktivet behöver, enligt utredningens uppfattning, inte vidtas.

## 7 Direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen publicerades i Europeiska unionens tidning den 30 september 2005 (L 255/152-159).

### 7.1 Direktivets innehåll

Direktivet, som kompletteras av minst fyra kommissionsförordningar (414/2007, 415/2007, 416/2007 och 164/2010), fastställer ett ramverk för införande och användning av harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) inom gemenskapen. Syftet är att främja transporter på inre vattenvägar, vilket ska leda till ökad säkerhet, effektivitet och miljövänlighet samt underlätta samverkan med andra transportslag.

Tillämpningsområdet för direktivet är enligt artikel 2.1 samtliga inre vattenvägar av klass IV eller högre i medlemsstaterna som är förbundna med en vattenväg av klass IV eller högre till en vattenväg av klass IV eller högre i en annan medlemsstat. Vad en inre vattenväg av klass IV är ska bestämmas enligt UNECE:s resolution 30 av den 12 november 1992.

I artikel 2.2 stadgas att en medlemsstat får tillämpa direktivet på andra inre vattenvägar än de som angivits i artikel 2.1.

## 7.2 Överväganden

**Utredningens bedömning:** Skäl saknas för ett genomförande av direktivet i svensk rätt.

Det angivna tillämpningsområdet för direktivet innebär att svenska inre vattenvägar faller utanför eftersom de inte är förbundna med något annat lands inre vattenvägar. Enligt artikel 2.2. får en medlemsstat tillämpa direktivet på andra inre vattenvägar än vad som följer av artikel 2.1. Utredningen måste därför ta ställning till om ett genomförande ska föreslås.

Direktivet med de tillhörande kommissionsförordningarna är mycket omfattande och har ett uppenbart syfte på att underlätta för fartyg av olika nationaliteter på det kontinentaleuropeiska nätverket av större inre vattenvägar. Den trafik, som går och kommer att gå på de svenska inre vattenvägarna, kommer att vara en blandning av havsgående fartyg och fartyg avsedda för trafik enbart på inre vattenvägar. Trafiken kommer att vara jämförelsevis begränsad. Det finns inget skäl, enligt utredningens uppfattning, att genomföra direktivet i Sverige. De informationstjänster, som behövs av säkerhetsskäl, kan tillhandahållas av Sjöfartsverket enligt de föreskrifter som Transportstyrelsen har beslutat eller kan komma att besluta om rapporteringskrav och informationstjänster till sjöfarten. Det finns inte skäl att ha två olika system för de två typerna av fartyg.

Del III

EU:s regelverk avseende  
säkerhet

## 8 Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart

Det gällande svenska regelverket för fartygs byggnation och utrustning samt besiktning av lastfartyg i nationell trafik, i de fartområden som är aktuella i utredningen, består av nationella regler. Det har under en längre tid funnits ett aktivt internationellt arbete i den internationella sjösäkerhetsorganisationen (IMO) där regler för fartyg i internationell trafik utarbetas. En del av denna utveckling har utnyttjats även för fartyg i nationell trafik, men huvuddelen av det regelverk som gäller för fartyg i nationell trafik är inte möjligt att direkt översätta till ett annat lands regelverk för fartyg i motsvarande trafik. Anledning till att regelverken ser olika ut beror förmodligen på skillnader i kustområdets geografi, vind- och vågförhållanden, tradition, kulturskillnader avseende i vilken utsträckning olika områden ska regleras samt ett begränsat internationellt utbyte i dessa frågor.

Situationen har för passagerarfartyg varit liknande men är i dag i större utsträckning enad för länderna inom EU då direktiv 2009/45/EG<sup>1</sup> reglerar detta område för passagerarfartyg certifierade för fartområde D eller mer vidsträckt fart. Direktivet gäller fartyg byggda 1 juli 1998 eller senare. För passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1998 ger direktiv 2009/45/EG utrymme till nationella tolkningar.

Den myndighet som är bemyndigad att utfärda regler för dessa fartyg är Transportstyrelsen<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 9 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

<sup>2</sup> Transportstyrelsen bildades den 1 januari 2009. Dessförinnan var Sjöfartsverket ansvarig myndighet.



## 8.1 Innehåll och uppbyggnad – Det nuvarande svenska regelverket

Fartygs konstruktion och utrustning regleras genom fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och av Transportstyrelsens (och Sjöfartsverkets) föreskrifter.

Fartyg indelas i olika klasser beroende på vilka sjöområden de trafikerar. Dessa sjöområden benämns fartområden och är definierade i fartygssäkerhetsförordningen. De indelas efter de våghöjder som förekommer samt avstånd till strand och plats där fartyg kan söka skydd. Det finns fartområde A, B, C, D och E där A är det mest vidsträckt område. För fartområdena E, D och vissa delar av C har de generella fartområdesindelningarna översatts till koordinater genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:8) om fartområdenas indelning, som ger gränslinjer för dessa fartområden längs den svenska kusten. Definitionen för fartområde A-D har sitt ursprung i direktiv 98/18/EG<sup>3</sup> medan fartområde E är ett nationellt begrepp som infördes för att ta hänsyn till de skyddade farvatten som finns i de svenska skärgårdarna. Även våra insjöar definieras som fartområde E, med undantag för stora delar av Väneren där Dalbosjön är fartområde D och Värmlandssjön till övervägande del är fartområde C samt Vättern där i stor sett hela sjön är fartområde D. Mälaren definieras som fartområde E.

Göta älv (och andra naturliga flodsystem) och grävda och sprängda kanaler ingår i begreppet hamnar, floder, kanaler och insjöar vilket är ett begrepp som förekommer i vissa sammanhang och även beskrivs som ett begränsat E-område. Detta område är definierat i ett beslut från sjöfartsdirektören<sup>4</sup> på Transportstyrelsen vilket i första hand är ett internt styrdokument för Transportstyrelsens sjöfartsavdelning men begreppet det begränsade E-området används i några av Transportstyrelsens föreskrifter. Om fartyget är certifierat för hamnar, floder, kanaler och insjöar har det åtminstone inverkan på fribordskrav och krav på livräddningsutrustning.

De tekniska kraven för fartyg återfinns i ett antal föreskrifter utgivna av Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Detaljnivån är inte enhetlig utan kravens detaljnivå varierar från att vara av ramkaraktär till detaljkrav. I regelverket förekommer hänvisningar

<sup>3</sup> Direktivet är numera upphävt och ersatt av direktiv 2009/45/EG.

<sup>4</sup> CSF-Beslut Nr.2/2010, Tillämpning av våra fartområden och beslut på mindre insjöar m.m.

till regler utgivna av andra organisationer samt hänvisningar till standarder.

Bestämmelser om fartcertifikat finns i fartygssäkerhetslagen. Med fartcertifikat avses ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt (1 kap. 4 § punkten 1). Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor (2 kap. 1 §). Bemyndigande finns för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om sjövärdigheten hos fartyg (7 kap. 2 § punkten 1 jämfört med 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen).

Svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat.

Ett fartygs resa *får* förbjudas om det bl.a. inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten, i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa och olycksfall, medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet eller om det saknas ett certifikat som fartyget ska ha enligt lagen (6 kap. 1–2 §§). Under vissa angivna omständigheter *ska* ett fartygs resa förbjudas (6 kap. 3 §). Om det föreligger en brist som avses i 6 kap 1–2 §§, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, finns möjlighet att förordna om föreläggande att avhjälpa bristen inom viss tid (6 kap. 11 §). Ett beslut om förbud eller föreläggande får förenas med vite (6 kap. 14 §). Ett beslut om förbud av fartygs resa meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse (6 kap. 7 §).

Ett beslut om förbud som meddelats av annan myndighet än Transportstyrelsen, ska omedelbart underställas styrelsen (9 kap. 2 §). Beslut meddelade av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (9 kap. 3 §).

Transportstyrelsen får, enligt 3 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen, föreskriva vilka certifikat utfärdade av en behörig utländsk myndighet eller vilka motsvarande handlingar som utländska fartyg ska ha vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. I Transportstyrelsens föreskrift om tillsyn (TSFS 2009:2) anges att ett utländskt fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ska ha certifikat eller motsvarande handlingar samt övriga handlingar

ombord som framgår av Rådets direktiv 95/21/EG<sup>5</sup>, ICLL, MARPOL 73/78, SOLAS 1974, STCW 95 eller andra internationella överenskommelser.

## 8.2 Direktiv 2006/87/EG

### 8.2.1 Direktivets uppbyggnad

Direktiv 2006/87/EG innehåller tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Direktivet bygger i allt väsentligt på tekniska regler beslutade enligt Rhenkonventionen. Vattenvägarna är indelade i fyra zoner och indelningen av zonerna baseras på våghöjden i en zon. Zon 1 är det område med den största våghöjden och i zon 4 anses våghöjden i stort sett obefintlig. Varje enskilt land klassificerar sina egna farvatten i enlighet med kriterierna för zonerna. Kriterierna, som ska tillämpas, återfinns i *Recommendations on Technical Requirements for Inland Navigation Vessels, addendum 2*<sup>6</sup>. Även vilka farvatten som ska klassificeras som inre vattenvägar bestäms av varje enskilt land och ska meddelas kommissionen i enlighet med artikel 1.2. En detaljerad geografisk beskrivning av zonklassificeringen av respektive lands vattenvägar finns i bilaga I till direktivet.

De tekniska kraven i direktivet är omfattande. Även här är detaljnivån skiftande, från att vara av ramkaraktär till detaljkrav. Hänvisningar görs också till andra regelverk och standarder.

Direktivet innehåller tekniska krav för ett antal områden, exempelvis skrovstyrka, maskineri och utrustning. Dessa krav gäller alla fartygstyper och -storlekar. Tilläggskrav finns för vissa fartygstyper, såsom passagerarfartyg och fartyg med en längd större än 110 m.

---

<sup>5</sup> Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).

<sup>6</sup> TRANS/SC.3/104/Add.2 av UNECE.

### 8.2.2 Tillämpningsområde

Direktivet gäller för fartyg med en längd av 20 meter eller mer och fartyg för vilka produkten L·B·T (längd, bredd och djupgående) ger en volym överstigande 100 kubikmeter<sup>7</sup>. Dessutom gäller direktivet för alla bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera eller påskjuta fartyg enligt ovan. Vidare omfattas fartyg avsedda för persontransport, som transporterar fler än tolv passagerare förutom besättningen, och flytande anläggningar av direktivet.

Färjor och militärfartyg omfattas inte av direktivet. Vad som avses med färja definieras inte i direktivet<sup>8</sup>. Vidare omfattas inte havsgående fartyg (inbegripet havsgående bogserfartyg och skjutbogserare) som trafikerar eller befinner sig på vattenvägar inom tidvattensområden eller som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och medför i direktivet angivna giltiga fart- och säkerhetscertifikat för havsgående fartyg.

### 8.2.3 Gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

För fartyg som följer de tekniska föreskrifterna i direktivet ska den av medlemsstaten utsedda behöriga myndigheten utfärda ett certifikat som benämns *gemenskapscertifikat för inlandssjöfart*.

Fartyg som trafikerar de i bilaga 1 till direktivet angivna vattenvägarna i zonerna 1 till 4 ska medföra ett sådant certifikat, inklusive vid behov de specifikationer som avses i artikel 5 (jfr avsnitt 8.2.4 och 8.2.5).

Alla fartyg som medför ett giltigt certifikat, utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, får trafikera gemenskapens inre vattenvägar enbart försedda med det certifikatet. Fartyg försedda med det certifikatet ska dock också vara försedda med ett *kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart* då de trafikerar vattenvägarna i zonerna 3 och 4, om de vill dra fördel av att de tekniska kraven är mindre

---

<sup>7</sup> För fartyg med en längd som inte överstiger 20 meter eller för vilka produkten L·B·T (längd, bredd och djupgående) ger en volym som inte överstiger 100 m<sup>3</sup> är direktiv 2009/100/EG om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart tillämpligt (jfr avsnitt 9).

<sup>8</sup> The term "ferry-boat" means any vessel providing a transport service across a waterway, that is classed as a ferry-boat by the competent authorities. Vessels providing such a service which do not move independently shall in any case be classified as "ferry-boats" (artikel 1.01 punkten 4 European Code for Inland Waterways).

omfattande på dessa vattenvägar. Fartygen ska även vara försedda med ett kompletterande gemenskapscertifikat då de trafikerar vattenvägarna i zonerna 1 och 2 eller, för passagerarfartyg, då de trafikerar vattenvägar i zon 3 som inte är förbundna med en annan medlemsstats navigerbara inre vattenvägar, om den berörda medlemsstaten har antagit ytterligare tekniska krav för dessa vattenvägar i enlighet med artikel 5.1 till 5.3 (jfr avsnitt 8.2.4).

Möjlighet finns för varje medlemsstat att utfärda *tillfälliga gemenskapscertifikat för inlandssjöfart* (tillfälligt gemenskaps-certifikat). I vilka fall ett sådant certifikat får utfärdas anges i artikel 2.05 i bilaga II till direktivet.

Gemenskapscertifikatet, det kompletterande gemenskaps-certifikatet och det tillfälliga gemenskapscertifikatet ska utformas enligt förlagorna i del I, del II respektive del III i bilaga V till direktivet.

Vid utfärdandet av ett gemenskapscertifikat ska den behöriga myndigheten, på gemenskapscertifikatet, ange ett unikt europeiskt identifieringsnummer för varje fartyg. Bestämmelser om europeiska identifieringsnummer för fartyg finns i artikel 2.18 och tillägg III i bilaga II till direktivet.

#### **8.2.4 Möjlighet till ytterligare tekniska krav**

Artikel 5.1 till 5.4 i direktivet ger varje medlemsstat, efter samråd med kommissionen, rätt att för de teknikområden som specificeras i bilaga III, bl.a. skrovkonstruktion, fribord och vissa utrustningskrav, anta ytterligare tekniska krav utöver dem i bilaga II för fartyg som trafikerar zon 1 och 2 inom dess territorium.

Medlemsstaterna får vidare, för passagerarfartyg som inom dess territorium trafikerar vattenvägar i zon 3 som inte är förbundna med en annan medlemsstats navigerbara inre vattenvägar, behålla eventuella egna tekniska krav för de teknikområden som specificeras i bilaga III.

De ytterligare kraven ska senast sex månader innan de träder i kraft anmälas till kommissionen. Om ett fartyg uppfyller de ytterligare kraven ska det anges i gemenskapscertifikatet och i förekommande fall i det kompletterande gemenskapscertifikatet. Bevis om överensstämmelse ska erkännas på gemenskapens vattenvägar i den aktuella zonen.

### 8.2.5 Möjlighet till sänkta tekniska krav

Artikel 5.7 i direktivet ger en medlemsstat, efter samråd med kommissionen, tillåtelse till sänkta tekniska krav i förhållande till direktivet. Detta gäller endast fartyg som trafikerar zonerna 3 och 4 inom det egna territoriet. Sådana sänkta krav ska endast omfatta vissa i bilaga IV till direktivet angivna områden, t.ex. ankringsutrustning, hastighet, livräddningsredskap, skadestabilitet och sikt från styrhytten. Sänkta krav ska anmälas till kommissionen senast sex månader innan de träder i kraft. Om ett fartygs tekniska egenskaper motsvarar dessa sänkta krav ska det anges i gemenskapscertifikatet och i förekommande fall i det kompletterande gemenskapscertifikatet.

### 8.2.6 Undantag från tillämpning av direktivet

Av artikel 7 följer att medlemsstaterna får medge undantag från hela eller delar av direktivet dels för fartyg, skjutbogsere och flytande utrustning som trafikerar farbara vattenvägar utan förbindelse med vattenvägarna i övriga medlemsstater via en inre vattenväg, dels för fartyg med en dödvikt om högst 350 ton eller fartyg som inte är avsedda för godstransport med ett displacement på mindre än 100 m<sup>3</sup>, vilka kölsträcktes före den 1 januari 1950 och enbart trafikerar en nationell vattenväg.

Möjlighet finns även för en medlemsstat att i fråga om trafik på deras nationella vattenvägar medge undantag för begränsade resor av lokalt intresse eller inom hamnområden.

Kommissionen ska underrättas om medgivna undantag.

En medlemsstat som medgivits undantag enligt ovan och som därför inte har några fartyg i trafik på sina vattenvägar som omfattas av föreskrifterna i direktivet behöver inte följa artiklarna 9 (behöriga myndigheter), 10 (genomförande av tekniska inspektioner) och 12 (ersättande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart) i direktivet.

### 8.2.7 Utfärdande av gemenskapscertifikat m.m.

För fartyg som kölsträcks den 30 december 2008 eller senare ska gemenskapscertifikat utfärdas efter en teknisk inspektion för att innan fartyget sätts i trafik kontrollera om det uppfyller de

tekniska föreskrifterna i direktivet. Om det är lämpligt ska det även kontrolleras om ett fartyg uppfyller de ytterligare krav som en medlemsstat kan ha antagit i enlighet med vad som följer av artikel 5.1 till 5.3 (jfr avsnitt 8.2.4).

Särskilda bestämmelser finns om utfärdande av gemenskaps-certifikat för fartyg som inte omfattades av tillämpningsområdet för direktiv 82/714/EEG, dvs., föregångaren till direktiv 2006/87/EG, men som nu omfattas av direktiv 2006/87/EG.

Om ett fartyg genomgår större ändringar eller reparationer som påverkar skrovstyrkan, fartygets framdrivnings- eller manöveregenskaper eller de krav som följer av direktivet ska en ny teknisk inspektion genomföras innan fartyget åter tas i drift och ett nytt gemenskapscertifikat utfärdas.

När en begäran om att utfärda eller förnya ett gemenskaps-certifikat avslås ska skälen för beslutet anges. Den person som berörs av beslutet ska underrättas och upplysas om hur beslutet kan överklagas och vilka frister för överklagande som gäller i berörd medlemsstat.

Den behöriga myndighet som utfärdat eller förnyat ett gemenskaps-certifikat får återkalla certifikatet om fartyget inte längre uppfyller de tekniska föreskrifter som anges i dess certifikat.

Det är upp till varje medlemsstat att fastställa på vilka villkor ett giltigt gemenskaps-certifikat för inlandssjöfart som förkommit eller förstörts får ersättas.

### **8.2.8 Gemenskapscertifikatets giltighet**

Giltighetstiden för certifikaten ska fastställas av den myndighet som är behörig att utfärda sådana certifikat till högst fem år för passagerarfartyg och tio år för alla andra farkoster. (Punkten 1 artikel 11 och artikel 2.06 i bilaga II till direktivet).

När giltighetstiden löpt ut ska certifikatet förnyas. Olika övergångsbestämmelser är tillämpliga beroende på om gemenskaps-certifikatet utfärdats före eller efter den 30 december 2008 (artikel 13).

Den myndighet som utfärdat eller förnyat ett gemenskaps-certifikat får i vissa fall undantagsvis förlänga giltighetstiden utan teknisk inspektion (artikel 14).

### 8.2.9 Behörig myndighet

Medlemsstaterna ska utse de myndigheter som är behöriga att utfärda gemenskapscertifikat och att utföra tekniska inspektioner. Medlemsstaterna ska upprätta förteckningar över de utsedda myndigheterna samt överlämna förteckningarna till kommissionen.

I artikel 2.17 bilaga II till direktivet finns bestämmelser om att de behöriga myndigheterna ska föra register över utfärdade gemenskapscertifikat.

### 8.2.10 Tekniska inspektioner

I direktivet finns bestämmelser dels om tekniska inspektioner (artikel 10), dels om ytterligare inspektioner (artikel 17).

Den tekniska inspektion som ska göras i samband med utfärdande av gemenskapscertifikat ska genomföras av de av medlemsstaten utsedda behöriga myndigheterna. Om ett fartyget har ett giltigt intyg utfärdat av ett erkänt klassificeringssällskap som klart visar att fartyget helt eller delvis uppfyller de tekniska föreskrifterna enligt direktivet får myndigheten helt eller delvis avstå från teknisk inspektion. I artiklarna 2.01–2.03 och 2.09–2.10 i bilaga II till direktivet finns bestämmelser om inspektionsorgan, ansökan om inspektion, uppvisning av farkosten för inspektion samt regelbunden respektive frivillig inspektion.

De behöriga myndigheterna får, i enlighet med bilaga VIII till direktivet om förfaranderegler för genomförande av inspektion, när som helst kontrollera om ett fartyg medför ett certifikat som är giltigt enligt bestämmelserna i direktivet och uppfyller föreskrifterna i certifikatet eller utgör en uppenbar fara för de personer som befinner sig ombord, för miljön eller sjöfarten. De behöriga myndigheterna ska vidta åtgärder enligt bilaga VIII.

De tekniska inspektioner, som behandlas i artikel 10, är jämförbara med besiktningar enligt 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen. Ytterligare inspektioner enligt artikel 17 är jämförbara med inspektioner enligt 5 kap. 8 § nämnda lag.



### 8.2.11 Erkännande av certifikat för fartyg från tredje land

I avvaktan på att gemenskapen ingår överenskommelser med tredje land om ömsesidigt erkännande av certifikat får de behöriga myndigheterna i en medlemsstat erkänna de certifikat som utfärdats för fartyg från tredje land för fart på den medlemsstatens vattenvägar.

### 8.2.12 Övergångsbestämmelser

Direktivet innehåller omfattande övergångsbestämmelser. Dessa kan övergripande sammanfattas till att existerande fartyg kan, om de inte byggs om, ha den tekniska standard som de är byggda till fram till ett visst datum som varierar mellan nu och den 1:e januari 2045. Fartygen delas in i två huvudgrupper, fartyg som innehar ett giltigt certifikat utfärdat i enlighet med den förordningen om inspektion av fartyg på Rhen som gällde den 31 december 1994, samt övriga fartyg. Övergångsbestämmelser är specificerade för ett stort antal delkrav inom varje sakområde, t.ex. kollisionsskottets placering, ankringsutrustning, skydd för maskindelar, etc.

## 8.3 Erkända organisationer

Erkända organisationer (benämns också klassificeringssällskap, klassällskap eller populärt klassen) är inom sjöfartsnäringen benämningen på organisationer fristående från stater och företag med konkurrerande kommersiella intressen som har egna regelverk bl.a. för konstruktion och utrustning av fartyg. De skapar regler för konstruktion och byggande av fartyg samt bedriver besiktningsverksamhet. De har av många länder fått uppdrag att sköta en del eller stora delar av en stats tillsyn och certifiering av fartyg. Detta gäller främst för fartyg som omfattas av internationella konventioner. Hänvisningar till de erkända organisationernas regelverk görs i flera internationella konventioner och även i EU-lagstiftning och svenska föreskrifter. Inom området skrovkonstruktion, maskin- och elinstallation har de erkända organisationerna detaljerade regelverk som många enskilda stater saknar i sin lagstiftning. Senast Sverige publicerade egna skrovkonstruktionsregler var 1927, varför den ansvariga myndigheten

det senaste halvseket vanligen hänvisat till de erkända organisationernas regler avseende skrovkonstruktion.

I det regelverk som i dag gäller för svenska fartyg finns det två nivåer av erkända organisationer; en större grupp, vars certifikat om att ett fartyg uppfyller organisationens regler, Sverige och övriga EU-länder accepterar (fastställt genom direktiv 94/57/EG<sup>9</sup>), och en mindre grupp till vilken Sverige delegerat delar av det statliga besiktningensarbete och certifieringen för fartyg i internationell trafik<sup>10</sup>.

Direktiv 2006/87/EG har i bilaga VII kriterier för godkännande av erkända organisationer och en förteckning över vilka som är godkända (Bureau Veritas, Germanischer Lloyd och Lloyd's Register of Shipping). De erkända organisationerna har genom detta givits rätt att besiktiga fartyg i inlandssjöfart.

## 8.4 Skeppsmätning

Skeppsmätningen har inte någon direkt anknytning till fartygs konstruktion eller sjösäkerhet, men de mätetal som skeppsmätningen ger används i vissa regelverk för gränsdragning av vilka regler som ska tillämpas för respektive fartyg samt för att bestämma farleds- och hamnavgifter. Mätetalen grundar sig på fartygets totala volym respektive lastrumsvolym.

Den nu gällande förordningen (1994:1162) om skeppsmätning hänvisar till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.

För fartyg i inlandssjöfart finns konventionen, *Convention on the Measurement on Inland Navigation, of 15 February 1966*<sup>11</sup>, vilken är antagen av 15 länder<sup>12</sup>.

Skeppsmätningkonventionen för fartyg i inlandssjöfart liknar inte den för havsgående fartyg utan ligger närmare de krav som finns för fribordsmärke, och hydrostater (data relaterad till skrovgeometrin) samt en rekommendation om åmningar (djup-

---

<sup>9</sup> Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 319, 12.12.1994, s. 20, Celex 394L0057).

<sup>10</sup> Transportstyrelsens tillkännagivande (TSFS 2009:136) om att avtal har slutits med erkända organisationer för genomförande av viss flaggstatstillsyn.

<sup>11</sup> UNECE Transport Agreements and Conventions No. 33

<sup>12</sup> Antagen av Belgien, Bulgarien, Frankrike, Luxemburg, Moldavien, Montenegro, Nederländerna, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Serbien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Vitryssland.

gåendemarkeringar på skrovsidan). Konventionens grundregel är att följande ska fastställas: fartygets displacement som funktion av djupgåendet, fartygets största tillåtna displacement och, för fartyg som tar last, att dödvikten ska kunna bestämmas från fartygets djupgående. Fartyget ska förses med lastmärken och ett certifikat ska utfärdas av den ansvariga myndigheten.

Direktiv 2006/87/EG innehåller regler som till vissa delar motsvarar skeppsmättningskonventionen för fartyg i inlandssjöfart, men konventionen är fortfarande tillämplig.

Utredningen bedömer det inte nödvändigt för Sverige att ansluta sig till konventionen eftersom den inte har någon direkt koppling till EU:s regelverket för fartyg i inlandssjöfart och de avgifter som förekommer i svenska farvatten. Av skeppsmättningsförordningen följer att ett svenskt skepp ska mätas. Detta inbegriper också fartyg i inlandssjöfart varför någon ändring av förordningen inte är nödvändig.

## 8.5 Klassificering av sjöområden

Definitionen av sjöområden har i det nuvarande svenska regelverket och direktiv 2006/87/EG en gemensam parameter i den signifikanta våghöjden. Någon enhetlig definition av signifikant våghöjd finns inte men den mest tillämpade definitionen är att den signifikanta våghöjden är medelvärdet av den största tredjedelen av våghöjden från dal till topp under en tidsperiod.

Fartygssäkerhetsförordningen definierar fartområde C, D och E på följande sätt:

Fartområde C: Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får varken sträcka sig längre än 15 nautiska mil från en skyddad plats eller längre än 5 nautiska mil (vid medelvattenstånd) från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Fartområde D: Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får varken sträcka sig längre än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller längre än 3 nautiska mil (vid medelvattenstånd) från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Fartområde E: Ett fartområde som omfattar hamnar, floder, kanaler, insjöar och de områden i skärgård som erbjuder sjölä från påverkan av vågor från öppna havet samt skärgårdar i Väner och Vättern. Området omfattar även skyddade fjärdar där den signifikanta våghöjden inte överstiger 0,5 meter under mer än 10 procent av en ettårsperiod. Under perioden den 1 juni till och med den 31 augusti ingår öppna passager i ett i övrigt skyddat skärgårdsområde. Passagens oskyddade sträcka får inte vara större än en distansminut och den signifikanta våghöjden får inte överstiga 0,5 meter under mer än 10 procent av den perioden.

Fartygssäkerhetsförordningen saknar en definition av den signifikanta våghöjden men av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:8) om fartområdenas indelning, framgår att med signifikant våghöjd avses medelvärdet av den största tredjedelen vågor.

Direktiv 2006/87/EG innehåller inte någon definition av de zoner som används i direktivet. Zonerna definieras i stället i dokumentet, *Recommendations on Technical Requirements for Inland Navigation Vessels, addendum 2*<sup>13</sup>, enligt nedan.

Zon 1:  $H_{1/10} \leq 2,0$  m

Zon 2:  $H_{1/10} \leq 1,2$  m

Zon 3:  $H_{1/10} \leq 0,6$  m

Zon 4:  $H_{1/10} \approx 0$

Klassificeringen av zonerna är relaterad till den signifikanta höjden av vindgenererade vågor ( $H_{1/10}$ (m)), vilket innebär medelvärdet för de 10 % högsta vågorna under en tidsperiod. För att få en mer relevant jämförelse mellan våghöjderna i fartygssäkerhetsförordningen och direktivet bör en likvärdig definition användas. Om antaganden görs avseende fördelningen av vågenergin för oregelbundna vågor är det möjligt att göra en översättning mellan de två definitionerna av signifikant våghöjd.<sup>14</sup> En sådan översättning ger att medelvärdena av den största tiondelen vågor motsvarar följande medelvärden för den största tredjedelen av vågor under motsvarande tidsperiod:

Zon 1:  $H_{1/3} \leq 1,6$  m

Zon 2:  $H_{1/3} \leq 0,9$  m

Zon 3:  $H_{1/3} \leq 0,5$  m

Zon 4:  $H_{1/3} \approx 0$  m

<sup>13</sup> TRANS/SC.3/104/Add.2 av FN-ECE.

<sup>14</sup> M. Huss, Vågor och gensvar (KTH 1983).

En jämförelse ger, relaterat till signifikanta våghöjder, att zon 1 och 2 motsvarar fartområde D och zon 3 och 4 fartområde E. Fartområde C, vars definition innehåller ett gränsvärde på 2,5 m avseende signifikant våghöjd, kan därför inte anses omfattas av de zoner som tillämpas för de inre vattenvägar som direktivet är tillämpligt på.

Vad som även visar att de zoner som används i direktiv 2006/87/EG inte täcker in fartområde C är en skrivning som finns i det dokument som definierar zonerna, *Recommendations on Technical Requirements for Inland Navigation Vessels*. Där står att;

On inland waterways not listed in the appendix as belonging to navigational zones 1, 2 or 3, Administrations may establish technical requirements which differ from the provisions of these Recommendations. Such technical requirements should be adapted to the geographical, hydrological and navigational conditions prevailing on the respective inland waterway and should be equally applied to all vessels navigating on this waterway. It is understood, however, that vessels allowed to navigate on inland waterways belonging to zones 1, 2 and 3, satisfy the safety requirements applied on those unclassified inland waterways.

I en not finns följande förtydligande:

With the exception of the lakes Ladoga and Onega in the Russian Federation where the height of waves reaches 3 m.

Förtydligandet innebär att dessa två insjöar där den signifikanta våghöjden kan nå 3 m, vilket översatt till den definition som används i svensk lagstiftning motsvarar en signifikant våghöjd av 2,4 m, inte ryms inom begreppet inre vattenvägar, åtminstone inte på det sätt det används i direktiv 2006/87/EG.

En indikation i samma riktning ger ett nationellt belgiskt regelverk<sup>15</sup> vilket omfattar regler för fartyg som trafikerar flodmynningar utanför de inre vattenvägarna. Fartygen i denna trafik ska uppfylla alla krav som gäller för inlandssjöfart plus ett antal tillägsregler, delvis baserade på riskanalys, vilket ska ge fartyg som är bättre anpassade för trafik i mer oskyddade farvatten än de som ingår i direktiv 2006/87/EG.

Fartygssäkerhetsförordningen innehåller även begränsningar i form av största avstånd från skyddad plats och strandlinje vilket

---

<sup>15</sup> Arrêté royal relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer (8 Mars 2007).

zonindelningen för direktiv 2006/87/EG saknar. För fartygets skrovkonstruktion bedöms detta sakna relevans, men avseende fartygets utrustning, och i viss mån fribordsregler, har avstånden betydelse för möjligheten att söka skydd vid dåligt väder samt möjligheten för nödställda att ta sig iland.

## 8.6 Jämförelse mellan nu gällande regler och direktiv 2006/87/EG

För att kunna göra en bedömning av säkerhetsnivån i de tekniska föreskrifterna i direktiv 2006/87/EG har en jämförelse gjorts mellan direktivet och nu gällande regler för fartyg som bedriver trafik i fartområdena C, D och E. Jämförelsen är gjord för last- respektive passagerarfartyg. Jämförelsen är främst gjord inom konstruktiva områden. Skillnader i utrustningskrav har i mindre utsträckning jämförts då det anses praktiskt möjligt att åtgärda eventuella säkerhetsmässiga brister på detta område även om det kan medföra betydande kostnader.

Jämförelsen är gjord för ett antal enskilda teknikområden och för merparten av dessa har en färgkodning använts för att om möjlig tydliggöra var skillnaderna finns mellan direktivet och nu gällande lagstiftning (tabell 8.1).

**Tabell 8.1** I rapporten presenteras sammanfattningar med dessa färgkoder för respektive teknikområde. Mer detaljer av jämförelsen återfinns i bilaga 3.

	Direktivets kravnivå är åtminstone likvärdig med nu gällande regler.
	Direktivet uppfyller till viss del nu gällande regler.
	Direktivets kravnivå är lägre än nu gällande regler.
	Området är inte reglerat i direktivet.

### 8.6.1 Krav på uppfyllande av en erkänd organisations regler

Enligt nu gällande regler ska passagerarfartyg med 400 passagerare eller mer, samt fartyg med ett brutto av 500 eller mer certifierade för fartområde D eller mer vidsträckt fart, inneha giltigt

klasscertifikat med avseende på skrovkonstruktion. För lastfartyg med en längd av 24 meter eller mer ska konstruktion, tillverkning, installation och underhåll av maskinerier och elektriska installationer ske enligt en erkänd organisations tillämpliga regler.

Direktiv 2006/87/EG ställer endast krav på klasscertifikat för fartyg med en längd över 110 m och höghastighetsfartyg. För dessa fartyg ska ett godkänt klassificeringssällskap med intyg bestyrka att skrovets styrka är tillräcklig.

### 8.6.2 Besiktning

Besiktning	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Besiktningintervall (sjövärdighet)						
Besiktningintervall (bottenbesiktning)						

Reglerna i direktiv 2006/87/EG ger utrymme för ett betydligt längre besiktningintervall än nu gällande lagstiftning, men den behöriga myndigheten har rätt att föreskriva tätare besiktningintervall om så anses nödvändigt. Klassreglerna för fartyg certifierade för inre vattenvägar har krav på betydligt tätare intervall än direktiv 2006/87/EG och är mer i linje med vad nu gällande lagstiftning föreskriver.

### 8.6.3 Skrovkonstruktion

Skrovkonstruktion	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Grundregel						
Allmän skrovstyrka						
Antagande om dimensionering						
Isförstärkning						
Acceptabel avrostning						

Direktiv 2006/87/EG saknar i likhet med nu gällande svenska regler detaljkrav för fartygs skrovkonstruktion. I stället innehåller regelverken allmänna konstruktionskrav hänvisningar till klassregler eller motsvarande. Klassreglerna innehåller detaljerade skrovkonstruktionsregler.

När det gäller bedömning av avrostning innehåller direktiv 2006/87/EG och nu gällande svensk lagstiftning motsvarande möjligheter att utvärdera detta.

### 8.6.3.1 Antagande om dimensionering

För fartygs skrovkonstruktion (men även stabilitet, fribord och utrustning) görs i regelverk för fartyg vanligen antaganden som utgör grunden för hur fartyg ska konstrueras och utrustas. Dessa antaganden ska bland annat täcka in de väderrelaterade förhållanden som råder i de områden fartyget ska trafikera och relaterar vanligen till våghöjder, avstånd till land och årstid. För havsgående fartyg är vad man kan kalla normalkraven tillämpliga för fartyg som kan trafikera vilka isfria vatten som helst i världshaven. Kravnivån reduceras sedan stegvis och för svensk del är den lägsta nivån den nivå som gäller för fartyg som går i den inre skärgården och på insjöar.

De svenska farvatten som beaktas i utredningen ligger inom fartområde C, D och E. De antaganden som görs för dessa fartområden är antaganden om våghöjder och avstånd till land.

En jämförelse med direktivets zoner ger, relaterat till signifikanta våghöjder, att zon 1 och 2 motsvarar fartområde D och zon 3 och 4 fartområde E. Fartområde C, vars definition innehåller ett gränsvärde på 2,5 m avseende signifikant våghöjd, kan således inte anses omfattas av de zoner som direktivet är tillämpligt för.

En mer utförlig diskussion om zoner och fartområden finns under punkt 8.5.

### 8.6.3.2 Isförstärkning

Direktiv 2006/87/EG innehåller inga regler för isförstärkning men för att kunna bedriva åretruntrafik på svenska vatten och få tillgång till isbrytarassistans är isförstärkning av fartygen nödvändig. Klassregler för fartyg certifierade för inre vattenvägar



innehåller en frivillig tilläggsnotation "ICE" vilket innebär att fartygen förstärks för is men inte till samma nivå som för reglerna för finsk-svensk<sup>16</sup> isklass och den s.k. Vänerisklassen<sup>17</sup>. Klassreglerna från Bureau Veritas och Germanischer Lloyd informerar om att för fartyg avsedda för svårare isförhållanden än de vad notationen "ICE" är tillämplig för ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.

#### 8.6.4 Indelning

Indelning	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Förligt kollisionskott						
Akterligt kollisionskott						
Övriga skott						
Öppningar i skott						
Dubbelbotten						
Dubbelskrov						

Principerna för tvärskeppsindelningen är likvärdiga i direktivet och nu gällande regler. Skillnaderna finns i placeringen av förliga kollisionskottet och standarden för vattentäta dörrar där direktivet har en lägre kravnivå än nu gällande regler. Direktivet saknar ett generellt krav på dubbelbotten och dubbelskrov, men detta täcks till viss del in av klassreglerna för fartyg i inlandssjöfart, samt de krav som utredningen föreslår ska gälla för fartyg som transporterar farligt gods.

<sup>16</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:111) om finsk-svensk isklass.

<sup>17</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:23) om svensk isklass för trafik på Vänern.

### 8.6.5 Stabilitet

Stabilitet	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Intaktstabilitet, grundregel	■	■	■	■	■	■
Intaktstabilitet, kriterier	■	■	■	■	■	■
Skadestabilitet	■	■	■	■	■	■

För lastfartyg har direktivet en generell skrivning om intaktstabilitet men saknar kriterier för denna och krav på dokumentation. I jämförelse med nu gällande regler för passagerarfartyg i fartområde D och C är det betydande lättnader i direktivet avseende accepterad flödningsvinkel.

För passagerarfartyg i fartområde E ställer direktivet betydligt högre krav avseende skadestabilitet än nu gällande regler. En eventuell tillämpning av direktivets regler för passagerarfartyg i fartområde E skulle medföra en tätare indelning av fartygsskrovet än vad som i dag är brukligt vilket skulle medföra ökade kostnader vid byggnation av fartygen.

### 8.6.6 Fribord

Fribord	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Flödningsavstånd	■	■	■	■	■	■
Fribord	■	■	■	■	■	■
Boghöjd	■	■	■	■	■	■
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	■	■	■	■	■	■
Luckor	■	■	■	■	■	■
Skrovgenomföringar	■	■	■	■	■	■

Avseende fribordskrav har direktivet på ett flertal punkter en lägre kravnivå än nu gällande regler och direktivet saknar dessutom helt reglering inom vissa områden. Klassreglerna för fartyg på inre vattenvägar innehåller regler för vissa av dessa punkter.

De mest markanta skillnaderna är att direktivet saknar boghöjdskrav, vilket även klassreglerna saknar, samt att direktivet

accepterar att fartyg går utan lastluckor vilket inte nu gällande regelverk medger för fartyg certifierade för mer vidsträckt fart än fartområde E.

### 8.6.7 Maskininstallation

Maskininstallation	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Motorer						
Framdrivningsmaskineri						
Länssystem						
Tryckkärl mm.						

Nu gällande regler för emissioner är tillämpliga på motorer med en effekt över 130 kW och innehåller gränsvärden för kväveoxidutsläpp och krav på emissionsbegränsningscertifikat vilket är krav som direktiv 2006/87/EG saknar. För fartyg i inlandssjöfart regleras detta i stället genom direktiv 1997/68/EG vilket innehåller gränsvärden för fler ämnen och lägre utsläppsnivåer. Direktiv 1997/68/EG är även tillämpligt för motorer med en effekt av 130 kW eller mindre.

För mindre lastfartyg saknar direktivet krav på två oberoende läns-pumpar vilket är ett krav som nu gällande regelverk innehåller.

För övrigt bedöms kravnivån likvärd mellan direktivet och nu gällande regler.

### 8.6.8 Elinstallation

Elinstallation	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Elektrisk huvudkraftkälla						
Elektrisk reserv/nödkraftkälla						
Installationer						

Skillnader mellan direktivet och nu gällande regler finns i vilken utrustning som ska ha nödkraft, samt hur länge nödkraften ska fungera. Totalt sett bedöms kravnivån vara jämförbar.

### 8.6.9 Brandskydd

Brandskydd	Lastfartyg			Passagerarfartyg		
	E	D	C	E	D	C
Konstruktivt brandskydd						
Brandpump						
Fast brandbekämpningsutrustning i maskin						
Fast brandbekämpningsutrustning i inredningen						
Utrymningsvägar						

För lastfartyg saknar direktivet krav på konstruktivt brandskydd. Inte heller klassreglerna har isoleringskrav.

För lastfartyg saknas krav på brandpump i direktivet. Även klassreglernas kravnivå för brandpumpskapacitet är betydligt lägre än nu gällande regler. Det är även betydande skillnader i brandpumpskapaciteten för passagerarfartyg där direktivets kravnivå oftast är betydligt lägre.

### 8.6.10 Övriga teknikområden

Det tekniska direktivet innehåller även regler inom andra teknikområden t.ex. fartygets manöverförmåga, livräddningsutrustning, bostäder, skyddsanordningar, arbetsmiljö och nautisk utrustning. För dessa områden har ingen detaljerad jämförelse med nu gällande regler gjorts men stickprov visar att det finns skillnader i kravnivå och att direktivet i flera fall har en lägre säkerhetsnivå och lägre krav på arbetsmiljö än nu gällande regler.

### 8.6.11 Sammanfattning avseende direktivets säkerhetsnivå

Även om kravbildningen i direktiv 2006/87/EG till stora delar är jämförbar med nu gällande svenska regelverk finns det skillnader, dels i kravnivå, dels avseende grundprinciper. Troligen kan skillnaderna härledas till de faktiska skillnaderna mellan de farvatten fartygen är avsedda att trafikera. Det nu gällande regelverket är framtaget för fartyg där uppkomna situationer i högre grad måste lösas med den interna utrustningen ombord då

snabb hjälp från andra enheter inte kan förväntas. Direktivet däremot är framtaget för fartyg som vanligen befinner sig nära land och därför bör ha större möjligheter till snabb evakuering. Sammantaget bedöms direktiv 2006/87/EG ha en lägre säkerhetsnivå än nu gällande regelverk. För några områden är säkerhetsnivån betydligt lägre men det förekommer även teknikområden där direktivets säkerhetsnivå är högre än i nu gällande regelverk.

Dessutom är en del områden inte reglerade i direktivet, men för fartyg som innehar klasscertifikat är det till viss del täckt då klassreglerna innehåller krav för vissa av dessa områden. För följande teknikområden bedöms direktivets säkerhetsnivå vara betydligt lägre, eller reglering helt saknas, i förhållande till nu gällande svensk lagstiftning:

- besiktningsintervall,
- konstruktivt brandskydd på lastfartyg,
- brandpumpskapacitet,
- vissa fribordskrav,
- krav på dubbelbotten/dubbelskrov för vissa fartygstyper,
- flödningsvinkelkrav för passagerarfartyg och
- intaktstabilitetskriterier för lastfartyg.

## 8.7 Övervägande

### 8.7.1 Undantag från tillämpningen av direktivet

**Utredningens bedömning:** Frågan om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart är av central betydelse vid ett genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. Utredningen anser därför att utgångspunkten är att direktiv 2006/87/EG ska införlivas i svensk rätt och att möjligheten till undantag således inte ska nyttjas fullt ut.

Dock bör, vid ett genomförande av direktivet i svensk rätt, passagerarfartyg undantas från tillämpningsområdet.

Enligt artikel 7 i direktivet får medlemsstaterna medge undantag från hela eller delar av direktivet bl.a. för fartyg som enbart trafikerar farbara vattenvägar utan förbindelse med vattenvägarna i övriga medlemsstater via en inre vattenväg.

Regeringen har i underrättelse den 16 oktober 1996 (EUK96/3027/RS) meddelat Europeiska kommissionen att Sverige, med hänvisning till ovan angivna artikel, undantagit fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar från tillämpningen av hela direktivet.

Frågan om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart är av central betydelse för om EU:s regelverk om inre vattenvägar ska införlivas i svensk rätt. Utredningen anser därför att utgångspunkten är att direktiv 2006/87/EG ska införlivas i svenska rätt och att möjligheten till undantag således inte ska nyttjas fullt ut.

Vid genomförandet av direktivet i Holland har undantag från direktivet bl.a. gjorts för bunkerfartyg, sightseeingfartyg och färjor. För dessa fartyg, som endast trafikerar nationella vatten, finns särskild nationell lagstiftning. Utredningen har vid sina kontakter med de holländska myndigheterna fått bekräftat att direktivet främst har betydelse för fartyg som transporterar gods. Utredningen anser att även för svensk del skulle det tekniska direktivet främst ha betydelse för fartyg som utför godstransporter. Något behov av att dessa bestämmelser ska vara tillämpliga på den passagerartrafik som går på t.ex. Göta kanal och i skärgården har inte framkommit. Viktigt att påpeka vad gäller passagerarfartyg som trafikerar kustskärgårdarna är att denna trafik inte endast berör vatten som kan komma att klassas som inre vattenväg.

Mot bakgrund härav anser utredningen att vid ett genomförande av direktivet i svensk rätt bör passagerarfartyg som endast trafikerar svenska inre vattenvägar undantas från tillämpningsområdet. För dessa fartyg ska de bestämmelser som är tillämplig i dag fortsatt vara tillämpliga. Det måste dock beaktas att ett passagerarfartyg, som omfattas av direktivets tillämpningsområde och som innehar ett gemenskapscertifikat utfärdat i enlighet med direktivet i en annan medlemsstat, inte får nekas att trafikera svenska inre vattenvägar.

### 8.7.2 Behov av säkerhetshöjande åtgärder

**Utredningens bedömning:** I de fall utrymme finns i direktivet bör möjlighet till ytterligare tekniska krav införas när det gäller konstruktivt brandskydd på lastfartyg, möjligheten att gå med öppna lastrum och krav på dubbelbotten/dubbelskrov för fartyg som transporterar olja.

Den tekniska miniminivån i direktivet innehåller ett antal säkerhetsmässiga brister i förhållande till det nu gällande svenska regelverket. Utredningen föreslår därför att, i de fall direktivet medger detta, säkerhetshöjande tilläggskrav bör införas. Även Belgien, Frankrike, Nederländerna, Tyskland och Storbritannien har utnyttjat denna möjlighet till tilläggskrav som direktivet ger.

Behovet av säkerhetshöjande åtgärder kan graderas i två nivåer. För den första nivån finner utredningen att säkerhetshöjande åtgärder är nödvändiga, om möjlighet ges i direktivet, då skillnaderna i säkerhetsnivå mellan nu gällande regler och direktivet är betydande.

Detta gäller både i säkerhets- och miljöhänseende. Både Vänern och Mälaren är viktiga dricksvattentäkter varför särskild miljöhänsyn tas i nu gällande regelverk, vilket även bör gälla fartyg i inlandssjöfart.

För den andra nivån bör den föreskrivande myndigheten särskilt utvärdera eventuellt behov av säkerhetshöjande åtgärder.

Till den första nivån hör:

- konstruktivt brandskydd på lastfartyg,
- möjligheten att gå med öppna lastrum, och
- krav på dubbelbotten/dubbelskrov.

Till den andra nivån hör:

- besiktningintervall,
- brandpumpskapacitet,
- vissa fribordskrav,
- flödningsvinkelkrav för passagerarfartyg, och
- intaktstabilitetskriterier för lastfartyg.

Direktivet ger varje medlemsstat rätt att besluta ytterligare tekniska krav för fartyg som certifieras för zon 1 eller 2 (motsvarar fartområde D), men detta gäller bara för vissa specificerade teknikområden (se avsnitt 8.2.4). Redogörelse för vilket utrymme som finns i direktivet för ytterligare tekniska krav för punkterna ovan finns i avsnitt 8.9.

### **8.7.3 Behov av genomförande i svensk rätt**

Utredningen har, som ovan redovisats, utgångspunkten att direktivet ska införlivas i svensk rätt. Det innebär att, förutom de tekniska detaljkraven, förfaranderegler avseende gemenskaps-certikat för fartyg i inlandssjöfart och förfaranderegler avseende inspektioner enligt direktivet behöver genomföras i svensk rätt. Vidare bör bestämmelser för att bibehålla säkerhetsnivån inom vissa teknikområden införas i den mån utrymme finns i direktivet.

## **8.8 Genomförande i svensk rätt**

Direktivet inklusive dess bilagor är omfattande med detaljkrav vad gäller de tekniska föreskrifter som ska vara uppfyllda för att ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart ska utfärdas. Utredningens utgångspunkt är därför att dessa detaljkrav, i den mån det är möjligt, ska genomföras på myndighetsnivå, dvs. genom föreskrifter efter bemyndigande från regeringen samt att hänvisning i den omfattning som är möjlig görs direkt till direktivet och dess bilagor. Att lägga många bestämmelser på föreskriftsnivå har den fördelen att dessa lättare kan ändras och kompletteras när så blir aktuellt. Metoden för genomförandet bör vara en blandning mellan tranformering och inkorporering av direktivet i svensk rätt.

Då det i svensk rätt saknas bestämmelser om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart inklusive bestämmelser om gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart anser utredningen det nödvändigt, vid ett genomförande av direktivet, att vissa tillägg görs i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen.



### 8.8.1 Fartyg i inlandssjöfart

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse om vad som avses med fartyg i inlandssjöfart införs i 1 kap. fartygssäkerhetslagen.

Fartyg i inlandssjöfart i den mening som avses i direktivet saknar motsvarighet i svenska bestämmelser. I syfte att klargöra vad som avses med fartyg i inlandssjöfart bör därför en definition av begreppet införas i fartygssäkerhetslagen. Fartyg i inlandssjöfart definieras i artikel 1.01 i bilaga II till direktivet.

### 8.8.2 Gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen om vad som avses med gemenskapscertifikat, kompletterande gemenskapscertifikat och tillfälligt gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

Av del I bilaga V till direktivet framgår vad ett gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart ska innehålla. Med ett kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart avses ett bevis om att ett fartyg, som har ett giltigt certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, uppfyller de ytterligare och sänkta krav för fartyg som Transportstyrelsen, enligt utredningens förslag i avsnitt 8.8.3, får meddela. I avsnitt 8.2.3 ovan redogörs för direktivets bestämmelser om gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

### 8.8.3 Sjövärdighet

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att vid bedömningen av om ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt ska de tekniska krav som följer av bilaga II till det tekniska direktivet beaktas.

Tillägg görs i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen och i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen med innebörden att Transportstyrelsen får meddela ytterligare eller sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart enligt vad som följer av artikel 5 i direktivet.

Kraven för sjövärdigheten för ett fartyg i inlandssjöfart skiljer sig i vissa avseenden, som framgår av avsnitt 8.6, från när ett fartyg anses vara sjövärdigt enligt nu gällande svenska bestämmelser. Nivån för när ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt följer av direktivet. Detta bör klargöras i fartygssäkerhetslagen genom en direkt hänvisning till direktivet.

Direktivet medger dock utrymme för Sverige att anta ytterligare eller sänkta tekniska krav. I fartygssäkerhetslagen bör därför ett tillägg göras med möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva ytterligare eller sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart inom de zoner och på de områden som följer av artikel 5 i direktivet. Vidare bör det i fartygssäkerhetsförordningen införas en bestämmelse om att Transportstyrelsen får meddela dessa krav.

Samråd vid antagande av ytterligare eller sänkta tekniska krav ska ske med kommissionen. Vidare ska de anmälas till kommissionen sex månader innan de träder i kraft.

#### 8.8.4 Vilka fartyg är skyldiga att ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse om vilka fartyg som är skyldiga att ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart införs i 3 kap. fartygssäkerhetslagen.

Tillägg görs i samma kapitel 1–2 och 7 §§ om att fartyg som är skyldiga att ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart enligt den nya bestämmelsen undantas från krav på fartcertifikat, passagerarcertifikat och fribordscertifikat.

Vilka fartyg som omfattas av respektive undantag från direktivet följer av artikel 3 i direktivet (jfr avsnitt 8.2.2). För att de fartyg som omfattas av direktivets tillämpningsområde ska få trafikera de inre vattenvägar som anges i bilaga I till direktivet krävs att fartyget kan uppvisa ett giltigt gemenskapscertifikat för inlandssjöfart (jfr avsnitt 8.2.3) eller ett giltigt certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

Gemenskapscertifikatet för fartyg i inlandssjöfart ersätter, när det gäller de fartyg som omfattas av direktivets tillämpnings-

område, fartygssäkerhetslagens bestämmelser om fartcertifikat, passagerarcertifikat och fribordscertifikat. Fartyg som är skyldiga att ha gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart ska därför undantas från de krav på fartcertifikat och passagerarfartygscertifikat som följer av 3 kap. 1 respektive 2 §§ fartygssäkerhetslagen. Inte heller ska bestämmelsen i 3 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen om fribordscertifikat tillämpas på fartyg som ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Bestämmelsen om minsta tillåtna fribord i 3 kap. 4 § ska tillämpas på fartyg som har ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

Enligt utredningens förslag ovan (avsnitt 8.7.1) ska fartyg i inlandssjöfart som avser att transportera passagerare enbart på svenska inre vattenvägar undantas från tillämpningsområdet. För dessa fartyg är krav om fart- respektive passagerarcertifikat samt krav om fribordscertifikat alltså tillämpliga.

#### 8.8.5 Krav på kompletterande gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse om att fartyg som medför ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska få trafikera de inre vattenvägarna enbart försedda med det certifikatet bör införas i 3 kap. fartygssäkerhetslagen. Därvid bör även förtydligas att när det är särskilt föreskrivet ska fartyg som har ett sådant certifikat även vara försedda med ett kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

Ett tillägg bör göras i 7 kap. fartygssäkerhetslagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av artikel 4 i direktivet. Som en följd härav bör en ny bestämmelse även införas i 3 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

Fartyg som medför ett giltigt certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska få trafikera de inre vattenvägarna enbart försedda med det certifikatet. Om dessa fartyg, när de trafikerar zoner 3 och 4, vill

dra fördel av att de tekniska föreskrifter är mindre omfattande på dessa vattenvägar krävs att de är försedda med ett kompletterande gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Krav på kompletterande gemenskapscertifikat uppställs även för dessa fartyg i de fall en medlemsstat meddelat ytterligare tekniska krav enligt artikel 5.1, 5.2 och 5.3. I praktiken torde det innebära att fartyg försedda med ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen behöver ett kompletterande gemenskapscertifikat för att trafikera svenska inre vattenvägar.

Ett tillägg om att fartyg som medför ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska få trafikera de inre vattenvägarna enbart försedda med det certifikatet bör göras i fartygssäkerhetslagen. Därvid bör även förtydligas att när det är särskilt föreskrivet ska fartyg som medför ett sådant certifikat även vara försedda med ett kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

Ett tillägg bör göras i 7 kap. fartygssäkerhetslagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av artikel 4 i direktivet. Som en följd härav bör ett tillägg även göras i fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

#### 8.8.6 Tillfälliga gemenskapscertifikat

**Utredningens förslag:** Ett tillägg bör göras i 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen och en ny bestämmelse föras in i 3 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen, i enlighet med vad som följer av direktivet, får meddela föreskrifter om att ett fartyg ska ha ett tillfälligt gemenskapscertifikat.

Möjlighet finns för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar utfärda tillfälliga gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. I vilka fall ett sådant kan utfärdas anges i art 11.2 i direktivet och i art 2.05 i bilaga II till direktivet. Således är det upp till varje medlemsstat att bestämma dels om tillfälliga gemenskapscertifikat ska få utfärdas, dels i vilka av de i direktivet angivna fallen det i

sådant fall ska utfärdas. Utredningens uppfattning är att Transportstyrelsen bör bemyndigas att utfärda sådana föreskrifter. Ett tillägg bör göras i 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen och en ny bestämmelse föras in i 3 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen, i enlighet med vad som följer av direktivet, får meddela föreskrifter om att ett fartyg ska ha ett tillfälligt gemenskapscertifikat.

#### 8.8.7 Behörig myndighet att utfärda certifikat enligt direktivet samt att utföra tekniska inspektioner

**Utredningens bedömning:** Om bestämmelser om gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart införs i fartygssäkerhetslagen enligt ovan blir lagens befintliga bestämmelser om att Transportstyrelsen utfärdar certifikat samt utövar tillsyn enligt lagen även tillämpliga för fartyg i inlandssjöfart. Behov av nya bestämmelser saknas.

Information om att Transportstyrelsen är behörig myndighet att utfärda gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart samt att utföra tekniska inspektioner ska överlämnas till kommission.

Av direktivet följer att behöriga myndigheter att utfärda gemenskapscertifikat samt att utföra tekniska inspektioner ska utses (artikel 9 och 10 i direktivet). Utredningen anser det lämpligt att dessa frågor bör innefattas i Transportstyrelsens ansvarsområde. Av 2 kapitlet 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen följer att certifikat utfärdas av Transportstyrelsen, om inte regeringen föreskriver något annat. Behov av nya bestämmelser saknas. Vidare följer av 5 kapitlet 1 § samma lag att Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt lagen och föreskrifter med stöd av lagen. Något behov av att införa ytterligare bestämmelser vad gäller behörig myndighet saknas.

### 8.8.8 Utfärdande av gemenskapscertifikat m.m.

**Utredningens förslag:** Tillägg görs i 7 kap fartygssäkerhetslagen och en ny bestämmelse införs 3 kap. fartygssäkerhetsförordningen för att bemyndiga Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter, i enlighet med direktivet, avseende utfärdande av gemenskapscertifikat.

Direktivet innehåller olika bestämmelser som anknyter till utfärdandet av gemenskapscertifikaten, t.ex. att gemenskaps-certifikaten ska förnyas när giltighetstiden löpt ut (art. 13), utfärdande av nya gemenskapscertifikat när fartyget undergått större ändringar eller reparationer (art 15), ersättande av gemenskapscertifikat som förkommit eller förstörts (art 12) samt kostnader i samband med inspektion och utfärdande av certifikat (art. 2.15 i bilaga II). Direktivet medger och i vissa fall förutsätter att medlemsstaterna ska fylla ut delar av dessa bestämmelser. Utredningen anser att Transportstyrelsen bör bemyndigas att meddela föreskrifter om utfärdande av gemenskapscertifikat i enlighet med vad som följer av direktivet. Nya bestämmelser bör därför införas i 7 kap. fartygssäkerhetslagen och i 3 kap. fartygssäkerhetsförordningen.

### 8.8.9 Utformningen av gemenskapscertifikat

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 3 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen om att gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, kompletterande gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och tillfälliga gemenskapscertifikat ska utformas enligt förlagorna i del I–III i bilaga V till direktivet.

Enligt direktivet är det tre olika certifikat som kan komma att utfärdas av Transportstyrelsen, nämligen gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, kompletterande gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart samt tillfälligt gemenskapscertifikat för inlandssjöfart.

Förlagor till hur dessa certifikat ska utformas finns i del I–III i bilaga V till direktivet. En bestämmelse om utformningen av

certifikaten med hänvisning till bilaga V till direktivet bör införas i fartygssäkerhetsförordningen.

#### 8.8.10 Fastställande av giltighetstid för gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 3 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen vid meddelande av föreskrifter om giltighetstiden för gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart ska iaktta vad som följer av art. 14 samt de tidsbegränsningar som följer av artikel 2.06 i bilaga II till direktivet.

När det gäller giltighetstiden för certifikaten ska den fastställas av den behöriga myndigheten, dock med vissa tidsbegränsningar som följer av art. 2.06 i bilaga II till direktivet (avsnitt 8.2.8).

Av art. 14 följer att giltighetstiden, undantagsvis, får förlängas i enlighet med bilaga II utan teknisk inspektion. Av art. 2.09 punkten 2 i bilaga II till direktivet följer att den behöriga myndigheten i undantagsfall kan bevilja en förlängning av gemenskapscertifikatets giltighet i högst sex månader utan ytterligare inspektioner.

En bestämmelse om att Transportstyrelsen är skyldig att rätta sig efter dessa tidsbegränsningar bör införas i fartygssäkerhetsförordningen.

#### 8.8.11 Tekniska inspektioner

**Utredningens förslag:** Tillägg görs i 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen för att förtydliga att besiktning ska göras för att undersöka om ett fartyg i inlandssjöfart uppfyller de tekniska föreskrifter som följer av direktivet.

Tillägg görs i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen vid meddelande av föreskrifter om tillsynsförrättningar för fartyg i inlandssjöfart ska iaktta vad som följer av bilaga II till direktivet.

Artikel 9 i direktivet omfattar tekniska inspektioner som ska genomföras av den behöriga myndigheten i samband med utfärdande av gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Själva inspektionen ska utföras av ett särskilt inspektionsorgan som ska inrättas av medlemsstaten (artikel 2.01 i bilaga II till direktivet). Ett inspektionsorgan ska bestå av en ordförande och experter. Den myndighet som utfärdar gemenskapscertifikaten ska besluta om hur ansökan om inspektion ska ske och vilka dokument som ska lämnas.

I 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen anges avseende tillsynsmyndigheter att Transportstyrelsen, om något annat inte anges, utövar tillsyn enligt denna lag, bl.a. när det gäller fartyg och deras utrustning. Av 5 kapitlet 4 § fartygssäkerhetslagen framgår att tillsynsförrättningar utförs som besiktningar, inspektioner, värdestatskontroller eller rederikontroller. Av 5 § samma kapitel följer att *besiktningar* görs främst för att undersöka om ett fartyg är sjövärdigt. Av 7 kapitlet 6 § fartygssäkerhetslagen följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bl.a. tillsynsförrättningar och av 6 kapitlet 4 § fartygssäkerhetsförordningen följer att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynsförrättningar.

Direktivets bestämmelser om tekniska inspektioner i samband med utfärdande av ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart motsvarar närmast fartygssäkerhetslagens bestämmelser om besiktning. För att klargöra detta bör ett tillägg göras i 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen om att besiktning ska göras för att undersöka om ett fartyg i inlandssjöfart uppfyller de tekniska föreskrifter som följer av direktivet.

I artiklarna 2.09 och 2.10 i bilaga II till direktivet finns ytterligare bestämmelser om regelbundna och frivilliga inspektioner.

Ett tillägg bör göras i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen om att vid meddelande av sådana föreskrifter som avser fartyg i inlandssjöfart ska Transportstyrelsen iaktta vad som följer av bilaga II till direktivet.

Det föreslagna tillägget innefattar även bemyndigande för Transportstyrelsen att föreskriva om hur tillsynsförrättningar ska genomföras. Enligt utredningens uppfattning kan dessa, trots vad som i direktivet sägs om besiktningsorganets organisation, genomföras i Transportstyrelsens befintliga tillsynsorganisation.



### 8.8.12 Ytterligare inspektioner

**Utredningens förslag:** Ett tillägg införs i 6 kap. 1 § fartygs-säkerhetslagen om att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att ett fartyg inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten eller *zonen*.

De behöriga myndigheterna får, i enlighet med bilaga VIII till direktivet om förfaranderegler för genomförande av inspektion, när som helst kontrollera om ett fartyg medför ett certifikat som är giltigt enligt bestämmelserna i direktivet och uppfyller föreskrifterna i certifikatet eller utgör en uppenbar fara för de personer som befinner sig ombord, för miljön eller sjöfarten. De behöriga myndigheterna ska vidta åtgärder enligt bilaga VIII. Om det vid en inspektion visar sig att certifikat inte finns ombord på fartyget eller om fartyget utgör en uppenbar fara får fartygets vidare resa stoppas. Skälen för ett sådant beslut ska anges noggrant samt att den som berörs ska underrättas om möjligheterna att överklaga enligt gällande lagstiftning hos medlemsstaterna.

I 6 kapitlet 1 till 4 §§ fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om förbud mot resa. I 6 kap. 1 § anges när ett fartygs resa får förbjudas, bl.a. om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten. Av 2 § samma kapitel följer att ett fartygs resa får förbjudas om fartyget ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt lagen. Av 7 § samma kapitel följer att ett beslut enligt 1 eller 2 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse. Om tillräckliga skäl för att meddela ett förbud för ett fartygs resa inte föreligger får myndigheten, enligt 11 §, i stället förelägga fartygets ägare eller redare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid. Ett beslut om förbud eller föreläggande får, enligt 14 §, förenas med vite. Av 9 kap. följer att beslut om förbud om fartygs vidare resa får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol samt att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

För att tydliggöra att bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen även ska tillämpas på fartyg i inlandssjöfart bör ett tillägg göras i 6 kap. 1 § om att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att ett fartyg inte är sjövärdigt för resa i den

avsedda farten eller *zonen*. I övrigt anser utredningen inte att direktivets bestämmelser i dessa frågor föranleder några ändringar i lag eller förordning.

### 8.8.13 Uppdrag till erkända organisationer

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse införs i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra besiktning av fartyg i inlandssjöfart.

Av den nya bestämmelsen bör vidare framgå att ett sådant avtal får, när det avser fartyg som uteslutande trafikerar nationella inre vattenvägar, slutas med en organisation som erkänts och godkänts av Sverige enligt direktiv 94/57/EG. I annat fall får avtal endast slutas med klassificeringssällskap som finns angivna i Del III till bilaga VII till direktivet.

Av artikel 10 i direktivet följer att en behörig myndighet helt eller delvis kan avstå från besiktning i samband med utfärdande av ett gemenskapscertifikat om fartyget kan visa upp ett giltigt intyg utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap som klart visar att fartyget helt eller delvis uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II.

Med ett godkänt klassificeringssällskap avses ett klassificeringssällskap som godkänts i enlighet med kriterierna och förfarandena i bilaga VII till direktivet. Del I i bilaga VII innehåller kriterier för godkännande av klassificeringssällskap, del II innehåller förfarande för godkännande av klassificeringssällskap och del III innehåller en förteckning över godkända klassificeringssällskap. För närvarande har Bureau Veritas, Germanischer Lloyd och Lloyd's Register of Shipping godkänts.

Klassificeringssällskap som erkänts och godkänts av en medlemsstat enligt rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och sjöadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed<sup>18</sup> ska tills de har godkänts enligt del I och del II för närvarande godkännas

<sup>18</sup> Direktivet kommer att ersättas av en EU förordning (39/2009/EG) och ett direktiv (2009/15/EG) som ska sättas i kraft nationellt senast den 17 juni 2011.

enligt artikel 10 i direktiv 2006/87/EG endast för fartyg som uteslutande trafikerar vattenvägar i denna medlemsstat (Del III andra stycket i bilaga VII till direktivet).

Av 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen följer att med erkänd organisation avses i lagen en sådan organisation som erkänts av Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med rådets direktiv 94/57/EG samt att en organisation enligt lagen kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar. I teorin är detta nödvändigtvis inte detsamma som en organisation, godkänd enligt direktiv 2006/87/EG, men i praktiken har detta enligt utredningens uppfattning ingen betydelse; det är frågan om välrenommerade klassificeringssällskap enligt både direktiv 94/57/EG och direktiv 2006/87/EG. Dessutom följer av direktiv 2006/87/EG att klassificeringssällskap som erkänts och godkänts av Sverige enligt direktiv 94/57/EG får godkännas till att utföra besiktningar enligt artikel 10 för fartyg som uteslutande trafikerar svenska inre vattenvägar.

Av 9 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetsförordningen framgår att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. När det gäller bestämmelser om förfarandet om erkännande av en organisation hänvisas till direktiv 94/57/EG. Transportstyrelsen ska vidare i sin författningssamling tillkännage med vilka organisationer som avtal slutits och upplysa Europeiska gemenskapernas kommission om det fullständiga innehållet i avtalen. Direktiv 2006/87/EG medger att den behöriga myndigheten (Transportstyrelsen) helt eller delvis får avstå från besiktning vid utfärdande av gemenskapscertifikat när det finns ett giltigt utfärdat intyg från ett i direktivet angivet godkänt klassificeringssällskap. Direktivet medger således inte att klassificeringssällskap, till skillnad från vad som följer av 9 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen, ges rätt att utfärda certifikat.

En ny bestämmelse bör införas i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen innebärande att Transportstyrelsen när det gäller direktiv 2006/87/EG genom avtal får bemyndiga erkända organisationer att utföra besiktningar. Vidare bör förtydligas att när det gäller fartyg i inlandssjöfart som endast ska trafikera svenska inre vattenvägar får sådant avtal slutas med en organisation som erkänts och godkänts av Sverige enligt direktiv 94/57/EG. I

övriga fall får avtal endast slutas med klassificeringssällskap som finns angivna i Del III till bilaga VII till direktivet.

#### 8.8.14 Erkännande av certifikat för fartyg från tredje land

**Utredningens bedömning:** Möjlighet finns för Transportstyrelsen att, genom befintligt bemyndigande, föreskriva om i vilken omfattning certifikat som utfärdats i ett icke EU-land ska erkännas för fart på svenska inre vattenvägar. Artikel 18 medför således inga ändringar i lag eller förordning.

I avvaktan på att gemenskapen ingår överenskommelser med tredje land om ömsesidigt erkännande av certifikat får de behöriga myndigheterna i en medlemsstat erkänna de certifikat som utfärdats för fartyg från tredje land för fart på den medlemsstatens vattenvägar.

Av 7 kap. 3 § 2 fartygssäkerhetslagen och 3 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen följer att Transportstyrelsen får föreskriva vilka certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller vilka motsvarande handlingar som utländska fartyg ska ha vid sjöfart inom Sveriges territorium.

Möjlighet finns således för Transportstyrelsen att, genom redan befintligt bemyndigande, föreskriva om i vilken omfattning certifikat som utfärdats i ett icke EU-land ska erkännas för fart på svenska inre vattenvägar. Artikel 18 medför således inga ändringar i lag eller förordning.

#### 8.8.15 Klassificering av vattenvägar

**Utredningens förslag:** Tillägg görs i 7 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen och i 1 kap. 6 § fartygssäkerhetsförordningen med innebörden att Transportstyrelsen, i enlighet med vad som följer av direktivet, får meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och omfattningen av de olika zonerna.

Direktivets klassificering av inre vattenvägar i zoner skiljer sig från de svenska bestämmelserna om fartområden. För en närmare redogörelse av vad dessa skillnader består i hänvisas till avsnitt 8.5.

I direktivet finns inte någon definition av de olika zonerna. En sådan finns i en rekommendation från UNECE<sup>19</sup>. Det är varje medlemsstat som utifrån denna rekommendation anger vilka vattenområden inom dess territorium som är att hänföra till respektive zon (artikel 1 jämfört med bilaga I till direktivet). En ny bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka vattenområden som ska omfattas av dessa zoner bör införas i fartygssäkerhetslagen. Vidare bör det införas en bestämmelse i fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och omfattningen av dem.

#### 8.8.16 Register över utfärdade gemenskapscertifikat

**Utredningens förslag:** Ett tillägg införs i förordningen (2009:1300) med instruktion för Transportstyrelsen om att Transportstyrelsen ska föra ett register över utfärdade gemenskapscertifikat enligt förlaga i bilaga VI till direktivet.

Enligt artikel 2.17 i bilaga II till direktivet ska den behöriga myndigheten föra ett register enligt förlagan i bilaga VI över alla gemenskapscertifikat som den utfärdar. Ett tillägg om detta bör införas i förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

#### 8.8.17 Vägran att utfärda eller förnya samt återkallande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

**Utredningens bedömning:** Behov av nya bestämmelser i lag eller förordning med anledning av vad som följer av artikel 16 i direktivet saknas.

Av artikel 16 i direktivet följer att i ett beslut om avslag på en begäran att utfärda eller förnya ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart ska skälen till avslaget anges. Den person som berörs ska underrättas och få upplysning om hur beslutet kan överklagas

<sup>19</sup> Recommendations on Technical Requirements for Inland Navigation Vessels, addendum 2 (TRANS/SC.3/104/Add.2 av UNECE).

och vilka frister för överklagande som gäller i den berörda medlemsstaten. Vidare följer att ett gemenskapscertifikat får återkallas av den behöriga myndighet som utfärdade eller förnyade det, om fartyget inte längre uppfyller de tekniska föreskrifter som anges i dess certifikat.

Allmänna bestämmelser om utfärdande av certifikat finns i 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. Om inte annat föreskrivits är det Transportstyrelsen som utfärdar certifikat. Möjlighet finns även för Transportstyrelsen att förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjulpts, eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Ett beslut om utfärdande av certifikat får enligt 9 kap. 3 § samma lag överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I 20 och 21 §§ förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om motivering och underrättelse av beslut som är tillämpliga för Transportstyrelsen i sitt beslutsfattande av certifikatsärenden.

Behov av nya bestämmelser i lag eller förordning med anledning av vad som följer av artikel 16 i direktivet saknas.

#### 8.8.18 Sanktioner

**Utredningens bedömning:** Om bestämmelser om gemenskaps-certifikat införs i fartygssäkerhetslagen enligt ovan blir lagens ansvarsbestämmelser i kapitel 8 även tillämpliga för fartyg i inlandssjöfart. Artikel 24 medför därför inga ändringar i lag eller förordning.

Enligt artikel 24 ska medlemsstaterna fastställa ett system för sanktioner vid brott mot de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner utdöms. De fastställda sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Fartygssäkerhetslagen innehåller ansvarsbestämmelser. Av t.ex. 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen följer att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bl.a. bryter mot ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket döms till böter eller fängelse i högst ett år. Vidare följer av 8 kap. 2 § att den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett certifikat

som utfärdas enligt denna lag eller som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Genom utredningens ovan redovisade förslag om att genomföra direktivet genom bl.a. nya bestämmelser i fartygssäkerhetslagen blir även lagens ansvarsbestämmelser tillämpliga för fartyg i inlandssjöfart. Enligt utredningens uppfattning medför artikel 24 inte behov av ändringar i lag eller förordning.

#### 8.8.19 Tillämpningen av övergångsbestämmelser vid utfärdande och förnyande av gemenskapscertifikat

**Utredningens bedömning:** Övergångsbestämmelserna som ska tillämpas vid utfärdande och förnyande av gemenskapscertifikat har betydelse för när ett fartyg i inlandssjöfart anses uppfylla de tekniska föreskrifterna i bilaga II till direktivet. Utredningen har i avsnitt 8.8.3 föreslagit att ett tillägg görs i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt när det uppfyller de tekniska föreskrifter som följer av bilaga II till direktivet. Den föreslagna hänvisningen i lagen avser även övergångsbestämmelserna i bilaga II till direktivet. Övergångsbestämmelserna i artiklarna 8 och 13 i direktivet medför inga ytterligare förslag till ändring i lag eller förordning.

För nya fartyg, dvs. fartyg som kölsträckts vid och efter direktivets ikraftträdande den 30 december 2008, ska ett gemenskapscertifikat utfärdas efter en teknisk inspektion som ska genomföras innan fartyget sätts i trafik för att kontrollera om det uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II (art. 8.1).

För fartyg som är nya för direktivets tillämpningsområde<sup>20</sup> men redan existerade och var certifierade vid tidpunkten för direktivets ikraftträdande gäller att de, senast den 30 december 2018 eller den tidigare tidpunkt då fartygets aktuella certifikat löper ut, måste ha ett gemenskapscertifikat. Före utfärdandet av gemenskaps-certifikatet ska fartyget ha genomgått en teknisk inspektion för kontroll av att det uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II.

<sup>20</sup> Artikel 8 punkterna 2 och 3 avser fartyg som inte omfattades av direktiv 82/714/EEG, dvs. föregångaren till direktiv 2006/87/EG. Det som huvudsakligen avses är passagerarfartyg (kapitlen 15 och 15 a i bilaga II), fritidsfartyg som är längre än 20 meter (kapitel 21 i bilaga II) och flytande utrustning och arbetsfarkoster (kapitlen 17 och 18 i bilaga II).

Om fartyget vid inspektionen inte uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II finns möjlighet att göra undantag från dessa (art. 8 punkterna 2–3). Sådana undantag ska framgå av gemenskapscertifikatet.

När giltighetstiden löper ut enligt ovan ska gemenskaps-certifikatet förnyas (art.13). För förnyande av gemenskaps-certifikat som utfärdats *före* den 30 december 2008 ska övergångsbestämmelserna i bilaga II gälla. För förnyande av gemenskaps-certifikat som utfärdats *efter* den 30 december 2008 gäller endast de övergångsbestämmelser i bilaga II som trätt i kraft efter det att certifikatet utfärdades.

Övergångsbestämmelserna i bilaga II är uppdelade i två kapitel, kapitlen 24 och 24 a. Kapitel 24 innehåller övergångsbestämmelser för fartyg som trafikerar Rhen, dvs. zon R, och kapitel 24 a innehåller övergångsbestämmelser för fartyg som trafikerar övriga inre vattenvägar, dvs. zonerna 1 till 4. Den huvudsakliga skillnaden mellan kapitlen är att tidsfristerna för övergångsbestämmelserna för zon R är kortare. För svensk del är det övergångsbestämmelserna i kapitel 24 a som främst är av intresse. Bestämmelserna i kapitlet ska tillämpas på alla fartyg som inte har ett certifikat enligt Rhenkonventionen.

Dessa detaljerade och omfattande övergångsbestämmelser som ska tillämpas vid utfärdande och förnyande av gemenskaps-certifikat har betydelse för när ett fartyg i inlandssjöfart anses uppfylla de tekniska föreskrifterna i bilaga II till direktivet. Kraven kan således variera beroende på ett fartygs ålder. Vid bedömningen av om ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt måste, när det aktuella fartyget kölsträckts före den 30 december 2008, övergångsbestämmelserna i kapitel 24 a i bilaga II till direktivet beaktas. Utredningen har i avsnitt 8.8.3 föreslagit att ett tillägg görs i 2 kap. 1 § fartygs-säkerhetslagen om att ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt när det uppfyller de tekniska föreskrifter som följer av bilaga II till direktivet. Vid denna bedömning ska även övergångsbestämmelserna enligt ovan beaktas. Den föreslagna hänvisningen i lagen avser, enligt utredningens uppfattning, således även övergångsbestämmelserna i bilaga II till direktivet. Övergångsbestämmelserna i artiklarna 8 och 13 i direktivet medför inga ytterligare förslag till ändring i lag eller förordning.



## 8.9 Utrymme i direktivet för säkerhetshöjande tilläggskrav

### 8.9.1 Krav på klasscertifikat

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen bör, med stöd av ovan föreslaget bemyndigande i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen, ta fram bestämmelser om krav på klasscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i den mån direktivet medger sådana ytterligare tekniska föreskrifter.

Vid en jämförelse mellan direktivet och svenska bestämmelser framkommer, som redovisats ovan, att direktivet saknar bestämmelser inom en del teknikområden. Bestämmelser inom några av dessa teknikområden återfinns i reglerna från de erkända organisationerna. I syfte att täcka delar av dessa teknikområden som direktivet saknar bör Sverige därför uppställa ett tilläggskrav om klasscertifikat *för alla* fartyg i inlandssjöfart (se avsnitt 8.7.1). Antalet svenska fartyg i inlandssjöfart kommer antagligen vara begränsat varför det inte är rimligt att bygga upp en expertkompetens inom den ansvariga myndigheten för alla teknikområden för fartyg i inlandssjöfart, vilket ett krav på klasscertifikat till viss del avhjälp.

Direktivet medger att Sverige antar ytterligare tekniska föreskrifter om klasscertifikat för alla fartyg i inlandssjöfart som trafikerar vattenvägar i zonerna 1 och 2, dvs. motsvarande fartområde D, inom Sveriges territorium (artikel 5.1 och 5.3 i direktivet jämfört med punkten 2 i bilaga III till direktivet). Motsvarande krav kan enligt direktivet antas för passagerarfartyg som trafikerar vattenvägar i zon 3, dvs. motsvarande fartområde E, (artikel 5.2 och 5.3 jämfört med punkten 2 i bilaga III till direktivet). Möjlighet att uppställa krav på klasscertifikat för fartyg i inlandssjöfart som trafikerar zon 3 (med undantag för passagerarfartyg) och 4 finns inte.

Transportstyrelsen har med stöd av 2 kap. 1 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen föreskrivit i vilka fall krav på klasscertifikat för fartyg på inrikes resa ska uppställas (Regel 4.2 i bilaga 3 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:114) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord). Transportstyrelsen bör, enligt utredningens uppfattning, med stöd

av ovan föreslaget bemyndigande i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen ta fram bestämmelser om krav på klasscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i den mån direktivet medger sådana ytterligare tekniska krav.

### 8.9.2 Konstruktivt brandskydd på lastfartyg

**Utredningens bedömning:** Direktivet medger inte ytterligare tekniska krav inom detta område och klassreglerna saknar krav på konstruktivt brandskydd varför alternativa säkerhetshöjande bör övervägas.

Direktivet medger inte ytterligare tekniska krav inom detta område och klassreglerna saknar krav på konstruktivt brandskydd för lastfartyg varför alternativa säkerhetshöjande åtgärder bör övervägas. Avsaknad av konstruktivt brandskydd för lastfartyg medför att snabbare insatser för brandbekämpning och utrymning är nödvändiga. När fartygen går i floder och kanaler finns större möjlighet till snabb evakuering men för de insjöar som kan komma att ingå i de inre vattenvägarna bör möjligheterna till brandbekämpning från andra enheter och evakuering av fartygen särskilt utvärderas.

### 8.9.3 Möjlighet att gå med öppna lastrum

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen bör med stöd av det föreslagna bemyndigandet i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen ta fram bestämmelser om krav på att lastrum ska vara vädertätt tillslutna på fartyg i inlandssjöfart som trafikerar zonerna 1 och 2.

Enligt direktivet, och till skillnad från vad som gäller enligt svenska motsvarande bestämmelser (Regel 3.1 i bilaga 3 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:114) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord), får lastfartyg i zonerna 1 och 2, dvs. motsvarande fartområde D, framföras utan att lastrummen är vädertätt tillslutna om hänsyn tas genom ökat fribord (artiklarna 4.01 och 4.05 i bilaga II till direktivet).

Direktivet medger att Sverige antar tilläggskrav innebärande att öppna lastrum inte är tillåtna i zon 1 och 2 (artikel 5.1 och 5.3 i direktivet jämfört med punkten 4 i bilaga III till direktivet).

Utredningen anser att ett sådant tilläggskrav bör införas eftersom vatteninflöde i ett lastrum innebär en betydande säkerhetsrisk. Transportstyrelsen bör, enligt utredningens uppfattning, med stöd av ovan föreslaget bemyndigande i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen, ta fram bestämmelser om att lastrum ska tillslutas vädertätt för fartyg i inlandssjöfart som trafikerar sjöområden motsvarande zon 1 och 2.

I detta sammanhang bör även noteras att Bureau Veritas och Germanischer Lloyd i sina regler för fartyg i inlandssjöfart har krav på att lastluckor ska finnas på fartyg som är certifierade för zon 1 och 2. Detta gäller även i zon 3 om luckkarmarna inte är tillräckligt höga.

#### 8.9.4 Krav på dubbelbotten/dubbelskrov

**Utredningens bedömning:** Då utredningen i avsnitt 10 föreslår att bestämmelser för havsgående fartyg ska tillämpas vid transport av farligt gods på inre vattenvägar kan dagens kravnivå avseende dubbelbotten/dubbelskrov bibehållas för fartyg som transporterar olja.

Som tidigare påpekats finns i direktivet inte något generellt krav på dubbelbotten eller dubbelskrov (avsnitt 8.6.4). Till viss del täcks detta in av klassreglerna för fartyg certifierade för inre vattenvägar. Utredningens förslag att vid transport av farligt gods på inre vattenvägar tillämpa de bestämmelser som gäller för havsgående fartyg (avsnitt 10) medför att den kravnivå som i dag gäller avseende dubbelbotten/dubbelskrov bibehålls för fartyg som transporterar farligt gods i bulk, inklusive olja.

Upplyningsvis kan även tilläggas att direktivet medger att Sverige, för fartyg i inlandssjöfart som trafikerar vattenvägarna i zonerna 1 och 2, dvs. motsvarande fartområde D, antar ytterligare krav avseende förstärkt konstruktion.

### 8.9.5 Övrigt

**Utredningens bedömning:** För de teknikområden där utredningen inte genomfört en detaljerad jämförelse med nu gällande regelverk bör den föreskrivande myndigheten särskilt utvärdera eventuellt behov av säkerhetshöjande åtgärder. Det tekniska direktivet ger ett visst utrymme för sådana åtgärder för bl.a. livräddningsutrustning och nautisk utrustning. För bostäder och skyddsanordningar finns inga sådana möjligheter varför ett införlivande av direktivet medför att direktivets kravnivå måste accepteras inom dessa områden

För följande punkter bör den föreskrivande myndigheten särskilt utvärdera eventuellt behov av säkerhetshöjande åtgärder i den mån utrymme ges i direktivet.

Det besiktningintervall som anges i direktivet är i de flesta fall betydligt längre än vad som föreskrivs i nu gällande regelverk. Skillnaderna kan möjligen relateras till om fartyg trafikerar salt- och bräckt vatten eller sötvatten, men detta borde inte ha inverkan på alla delar, system och utrustning ombord. Direktivet medger att ett kortare besiktningintervall tillämpas och den föreskrivande myndigheten bör utvärdera om detta är nödvändigt för att hålla en säkerhetsnivå som är jämförbar med havsgående fartyg.

Avseende brandpumpar och brandpumpskapacitet medger direktivet inte att ytterligare tekniska krav införs och kraven i de erkända organisationernas regelverk är lägre än vad som föreskrivs i nu gällande regelverk. Den föreskrivande myndigheten bör därför beakta diskussionen kring det konstruktiva brandskyddet ovan, om den kapacitet som föreskrivs i direktivet bedöms utgöra en säkerhetsrisk.

Direktivets krav på tillslutningsanordningar och karmhöjder relaterat till fartygets fribord är, framför allt i förhållande till de krav som i dag gäller för fartyg i mer vidsträckt fart än fartområde E, lägre eller saknas helt. Till viss del täcks detta in genom ett krav på klasscertifikat men detta gäller t.ex. inte boghöjdskrav. Direktivet medger för detta teknikområde att ytterligare krav införs vilket den föreskrivande myndigheten särskilt bör beakta. Motsvarande gäller även flödningsvinkelkravet för passagerarfartyg.

Direktivets avsaknad av intaktstabilitetskriterier för vissa lastfartyg avhjälps inte genom införande av krav på klasscertifikat

och direktivet medger inte att ytterligare krav inför på detta område. Direktivet innehåller ett grundkrav avseende intaktstabilitet som motsvarar den skrivning som finns i nu gällande regler som säger att fartyget ska ha en stabilitet som är anpassad till det området det ska trafikera och den verksamhet fartyget ska bedriva. Den ansvariga myndigheten bör därför genom vägledning kunna informera om vilka kriterier som motsvarar grundkravet.

För de teknikområden där utredningen inte genomfört en detaljerad jämförelse med nu gällande regelverk bör den föreskrivande myndigheten särskilt utvärdera eventuellt behov av säkerhetshöjande åtgärder. Det tekniska direktivet ger ett visst utrymme för sådana åtgärder för bl.a. livräddningsutrustning och, nautisk utrustningen. För bostäder och skyddsanordningar finns inga sådana möjligheter varför ett införlivande av direktivet medför att direktivets kravnivå måste genomföras inom dessa områden.

Utredningen har inte gjort någon detaljerad jämförelse av direktivets bestämmelser om bostäder och skyddsanordningar och motsvarande svenska bestämmelser för fartyg men utredningens uppfattning är att direktivets nivå är lägre. Utredningen har inte heller tagit ställning till om direktivets krav är godtagbara.

## 8.10 Direktivets tillämpning på sjöområden motsvarande fartområde C

**Utredningens bedömning:** Direktivet är inte tillämpligt för fartyg i trafik på sjöområden motsvarande fartområde C.

För att fartyg certifierade för inre vattenvägar ska kunna trafikera dessa sjöområden krävs således att överväganden görs om Sverige ska uppställa egna krav, utöver dem som följer av direktivet, för att säkerställa att en tillräcklig säkerhetsnivå uppnås för denna trafik.

Jämförelsen mellan direktivets och svenska bestämmelsers definitioner av sjöområden i avsnitt 8.5 om klassificering av sjöområden visar att fartyg som trafikerar sjöar med sådana signifikanta våghöjder som definierar fartområde C inte omfattas av direktivet. Vissa delar av t.ex. Väneren (Värmlandssjön) är fartområde C.

De områden för vilka medlemsstaterna, enligt bilaga III till direktivet, medges ge ytterligare krav för fartyg i inlandssjöfart gäller endast inom befintliga zoner. Direktivet medger således inte något utrymme för Sverige att införa ytterligare tekniska krav för att ett fartyg i inlandssjöfart ska kunna trafikera de sjöområden som motsvaras av fartområde C.

Enligt utredningens uppfattning kan följande två huvudalternativ övervägas.

Det första är att fartyg som ska trafikera fartområde C ska vara certifierade i enlighet med reglerna för havsgående fartyg och således att fartyg som certifieras i enlighet med reglerna för inre vattenvägar inte får bedriva trafik i sjöområden motsvarande fartområde C.

Det andra alternativet är att reglerna för inre vattenvägar får tillämpas för dessa fartyg, även om fartområde C inte klassificeras som en inre vattenväg, och att Sverige inför egna tilläggskrav för att säkerställa att en tillräcklig säkerhetsnivå uppnås för denna trafik. Följande tillägg föreslås:

- Fartygets skrovkonstruktion ska uppfylla en erkänd organisations regler för havsgående fartyg för sjöområden motsvarande fartområde C. Alternativt tillämpas direkta beräkningar i enlighet med en erkänd organisations regler.
- Fartygets fribordsförhållande, intaktstabilitet, brandskydd, och livräddningsarrangemang ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter för fartyg certifierade för fartområde C, alternativt en erkänd organisations regler för havsgående fartyg för sjöområden motsvarande fartområde C.

Detta är nationella bestämmelser men eftersom fartyget uppfyller kraven för inre vattenvägar kan ett gemenskapscertifikat utfärdas och att fartyget uppfyller de tillägg som föreslås ovan noteras i ett tilläggs-certifikat.

## 9 Direktivet om fartcertifikat

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart har publicerats i Europeiska unionens tidning den 2 oktober 2009 (L 259/8-13).

Syftet med direktivet är att förbättra sjösäkerheten i gemenskapens inlandssjöfart genom dels angivande av minimiuppgifter som certifikaten ska innehålla, dels ömsesidigt erkännande av certifikaten. Direktivet är en kodifiering av de ändringar som gjorts av Rådets direktiv 76/135/EEG av den 20 januari 1976 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

### 9.1 Direktivet

Direktivet, som riktar sig till medlemsstaterna, består av sju artiklar och två bilagor. Nedan följer en sammanfattning av dess syfte, tillämpningsområde och innehåll.

#### 9.1.1 Syfte och tillämpningsområde

Direktivet är tillämpligt på fartyg som inte omfattas av direktiv 2006/87/EG<sup>1</sup>, dvs. fartyg som används för godstransport, med en samlad dödvikt om 20 metriska ton eller däröver, med en längd som inte överstiger 20 meter eller som har en volym som inte överstiger 100 m<sup>3</sup>. Direktivet påverkar inte tillämpningen av föreskrifterna i förordningen om tillsyn av sjöfarten på Rhen eller överenskommelsen om transport av farligt gods på Rhen (ADNR).

---

<sup>1</sup> Jfr artikel 21 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och avsnitt 8.

### 9.1.2 Undantag

En medlemsstat får göra undantag från direktivet för fartyg som inte lämnar statens inre vattenvägar (art. 2).

### 9.1.3 Innehåll

Fartcertifikaten ska innehålla minst de uppgifter som anges i bilaga I, varvid bilagans numrering ska användas (artikel 2.3). Obligatoriska uppgifter som, enligt bilaga I, ska anges är namn på utfärdande myndighet eller godkänd organisation, dokumentets beteckning, utfärdande medlemsstat, namn och adress på fartygets ägare, fartygets namn, största längd, bredd och djupgående i meter, huvudmaskineriets maximala effekt i HK eller kW, uppgift om minsta fribord i centimeter, datum då giltighetstiden går ut och för utfärdande samt utfärdande myndighets stämpel och underskrift. I förekommande fall ska fartygets registreringsort- och nummer, hemort, dödvikt i metriska ton eller displacement i m<sup>3</sup> vid maximalt djupgående, upplysning om lastmärke, största tillåtna antal passagerare, förklaring om under vilka villkor fartyget är lämpat för sjöfart samt uppgift om begränsningar i dess användning anges. Det är önskvärt men inte obligatoriskt att ange dokumentets löpnummer, fartygstyp och användning.

Certifikatet ska utfärdas av den medlemsstat där fartyget är registrerat eller har sin hemort, eller om så inte kan ske, där fartygets ägare har sin hemort. Varje medlemsstat får begära att en annan medlemsstat utfärdar fartcertifikat för fartyg som drivs av den förstnämnda statens medborgare. Medlemsstaterna får delegera sina befogenheter till godkända organisationer (art. 2.2).

Huvudregeln är att medlemsstaterna för färd på sina nationella vattenvägar ska godta de fartcertifikat som utfärdats av en annan medlemsstat på samma grunder som om den förstnämnda staten själv hade utfärdat certifikatet (art 3). En förutsättning är att certifikatet utfärdats eller senast förlängts mindre än fem år dessförinnan och ännu inte upphört att gälla.

Fartyg som uppfyller kraven i förordningen om tillsyn av sjöfarten på Rhen ska tillåtas trafikera alla inre vattenvägar i gemenskapen (art. 3.5). Bevis på att kraven är uppfyllda kan lämnas genom det intyg som utfärdas enligt nämnda förordning.



Medlemsstaterna får begära att de tekniska specifikationer som fastställs i förordningen om tillsyn av sjöfarten på Rhen ska uppfyllas. Som bevis på att kraven är uppfyllda kan intyg som utfärdas enligt nämnda förordning begäras.

Medlemsstaterna får vidare begära att ett fartyg som fraktar farligt gods, enligt definitionen i ADNR, ska uppfylla de krav som fastställts i denna överenskommelse. Som bevis på att kraven är uppfyllda får begäras att det tillstånd som stadgas i överenskommelsen visas upp. Särskilda villkor för transport av farligt gods ska anses uppfyllda på alla gemenskapens vattenvägar om fartygen motsvarar kraven i ADNR.

Medlemsstaterna får begära att ytterligare villkor, motsvarande dem som krävs för deras egna fartyg, ska uppfyllas på inre vattenvägar som används av havsgående fartyg. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sina inre vattenvägar för havsgående fartyg varvid kommissionen ska upprätta en förteckning över dessa. I bilaga till direktiv 76/135/EEG, som upphävts genom direktiv 2009/100/EG, har Sverige angivit Trollhätte kanal och Göta älv, Väneren, Mälaren, Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar för havsgående fartyg.

En medlemsstat har rätt att återkalla ett certifikat som den utfärdat. Ett fartygs resa får avbrytas av en medlemsstat om fartyget vid inspektion befinns vara i ett sådant skick som klart utgör en fara för omgivningen eller om fartyget eller dess utrustning visar sig inte uppfylla kraven i fartcertifikatet eller i övriga dokument. Alla beslut att avbryta ett fartygs resa som fattas i enlighet med de åtgärder som beslutats för att genomföra direktivet ska motiveras utförligt. Ett sådant beslut ska meddelas berörd part som samtidigt ska underrättas om sina möjligheter att överklaga och om tidsfrist härför.

Till direktivet är två bilagor knutna. Bilaga I innehåller minimiuppgifter i certifikaten (jfr artikel 2.3). Bilaga II innehåller uppgift om upphävt direktiv, tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning samt jämförelsetabell.

## 9.2 Gällande reglering i svensk rätt

Bestämmelser om fartcertifikat finns i fartygssäkerhetslagen. Med fartcertifikat avses ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt (1 kap. 4 § punkten 1). Ett fartyg är sjövärdigt

bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor (2 kap. 1 §). Bemyndigande finns för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om sjövärdigheten hos fartyg (7 kap. 2 § punkten 1 jämfört med 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen).

Svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100. Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat. Om ett passagerarcertifikat utfärdats för ett fartyg får Transportstyrelsen befria fartyget från skyldigheten att ha fartcertifikat (3 kap. 1 §).

Ett fartygs resa *får* förbjudas om det bl.a. inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten, i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa och olycksfall, medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet eller om det saknas ett certifikat som fartyget ska ha enligt lagen (6 kap. 1–2 §§). Under vissa angivna omständigheter *ska* ett fartygs resa förbjudas (6 kap. 3 §). Om det föreligger en brist som avses i 6 kap. 1–2 §§, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, finns möjlighet att förordna om föreläggande att avhjälpa bristen inom viss tid (6 kap. 11 §). Ett beslut om förbud eller föreläggande får förenas med vite (6 kap. 14 §). Ett beslut om förbud av fartygs resa meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse (6 kap. 7 §).

Ett beslut om förbud som meddelats av annan myndighet än Transportstyrelsen, ska omedelbart underställas styrelsen (9 kap. 2 §). Beslut meddelade av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (9 kap. 3 §).

Transportstyrelsen får, enligt 3 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen, föreskriva vilka certifikat utfärdade av en behörig utländsk myndighet eller vilka motsvarande handlingar som utländska fartyg ska ha vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. I Transportstyrelsens föreskrift om tillsyn (TSFS 2009:2) anges att ett utländskt fartyg ska vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ha certifikat eller motsvarande handlingar samt övriga handlingar ombord som framgår av direktiv 95/21/EG, ICLL, MARPOL

73/78, SOLAS 1974, STCW 1995 eller andra internationella överenskommelser.

## 9.3 Överväganden

### 9.3.1 Undantag från tillämpningen av direktivet

**Utredningens förslag:** Sverige ska fortsätta nyttja möjligheten till undantag enligt artikel 2.1 i direktivet.

Sverige har den 15 december 1997 underättat kommissionen om att Sverige med stöd av artikel 2.1 i direktivet 76/135/EEG<sup>2</sup> beslutat göra undantag från direktivet för fartyg som inte lämnar statens inre vattenvägar (EUK 97/3954/RS). Fråga är om skäl framkommit för att nu göra ett annat ställningstagande.

Någon definition av fartcertifikat ges inte i direktivet. De uppgifter som enligt bilagan är obligatoriska för ett fartcertifikat ger endast fakta om fartyget och dess ägare. Därutöver är det upp till varje medlemsstat att, inom de ramar som direktivet medger (artikel 3), besluta om vilka tekniska specifikationer som ska uppställas för att fartyg ska erhålla ett fartcertifikat enligt direktivet. Ett fartcertifikat enligt fartygssäkerhetslagen definieras som ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt. Således föreligger det en viss skillnad när det gäller innebörden av begreppet fartcertifikat mellan direktivet och fartygssäkerhetslagen. Det skulle kunna hävdas att säkerhetsmässiga skäl finns för att Sverige ska fortsätta nyttja möjligheten till undantag från direktivet för fartyg som inte lämnar de svenska inre vattenvägarna. Av betydelse vid denna bedömning är i vilken mån direktivet medger att Sverige uppställer egna krav för fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar och på så sätt garantera att säkerhetsnivån bibehålls, inom de områden det anses nödvändigt.

Ett genomförande av direktivet i Sverige innebär, som konstaterats ovan, att i ett fartcertifikat för de fartyg som omfattas av direktivet ska minst de uppgifter som följer av bilagan till direktivet finnas med. I enlighet med artikel 3 punkt 6 i direktivet får Sverige begära att ytterligare villkor, motsvarande dem som krävs för våra egna fartyg, ska uppfyllas på inre vattenvägar som

---

<sup>2</sup> Direktiv 2009/100/EG har ersatt 76/135/EEG.

används av havsgående fartyg. Vid ett genomförande av direktivet i Sverige finns således, enligt utredningens uppfattning, utrymme för Transportstyrelsen att i samma omfattning som föreligger i dag föreskriva om de krav som ska vara uppfyllda för att ett fartcertifikat för ett fartyg som avser att trafikera Trollhätte kanal och Göta älv, Vänern, Mälaren, Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen ska utfärdas.

Av det ovan nämnda drar utredningen följande slutsatser. Något behov av säkerhetsmässiga skäl fortsätta nyttja möjligheten till undantag för fartyg som inte lämnar de svenska inre vattenvägarna från tillämpningen av direktivet saknas. Dock är det viktigt att påpeka att ett genomförande av direktivet inte heller skulle medföra någon lättnad av möjligheterna att erhålla ett fartcertifikat för de fartyg som omfattas av direktivet i förhållande till de möjligheter som finns enligt nu gällande svenska bestämmelser. Ett genomförande av direktivet skulle snarare leda till ökade administrativa kostnader för Transportstyrelsen. Utredningen anser därför att Sverige ska fortsätta nyttja möjligheten till undantag från artikel 2.1 i direktivet.

### 9.3.2 Uppställande av egna villkor

**Utredningens bedömning:** Sverige bör med stöd av artikel 3.6 i direktivet begära att ytterligare villkor, motsvarande dem som krävs för svenska fartyg, ska uppfyllas på inre vattenvägar som används av havsgående fartyg. Det bör ankomma på Transportstyrelsen att utarbeta och ange dessa villkor.

Enligt artikel 3.1 i direktivet ska varje medlemsstat för färd på dess vattenvägar godta de fartcertifikat som utfärdats av en annan medlemsstat på samma grunder som om den förstnämnda staten själv hade utfärdat certifikatet. Det innebär att Sverige, även om möjligheten till undantag enligt ovan nyttjas, ska erkänna fartcertifikat utfärdade enligt direktivet av en annan medlemsstat för färd på dess vattenvägar.

Som nämnts ovan får en medlemsstat enligt artikel 3.6 i direktivet begära att ytterligare villkor, motsvarande dem som krävs för deras egna fartyg, ska uppfyllas på inre vattenvägar som används av havsgående fartyg. Möjlighet finns således för Sverige att vid

behov ställa egna kompletterande villkor till de minimikrav som följer av bilagan till direktivet, dvs. samma villkor som gäller för motsvarande svenska fartyg när det gäller fartcertifikat enligt fartygssäkerhetslagen.

Mot bakgrund av att Transportstyrelsen föreskriver om vilka krav som ska ställas när det gäller fartcertifikat för svenska fartyg på dessa områden anser utredningen det lämpligt att Transportstyrelsen ges i uppgift att utarbeta och ange de villkor som bör uppställas i enlighet med artikel 3 punkten 6 i direktivet för utländska inre vattenvägsfartyg som önskar trafikera svenskt vatten.

### 9.3.3 Behov av genomförande av direktivet

**Utredningens bedömning:** Behov av genomförande av direktivet föreligger i syfte att svenskregistrerade fartyg, som önskar trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar, ska kunna få ett fartcertifikat som uppfyller kraven i direktivet utfärdat av svensk behörig myndighet. Begäran kan även komma från andra medlemsstater om att Sverige ska utfärda ett fartcertifikat enligt direktivet.

Vidare bör direktivets bestämmelse i artikel 3, om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat utfärdade av medlemsstaterna, genomföras i svensk rätt.

Om Sverige fortsätter att nyttja möjligheten till undantag enligt ovan kvarstår frågan hur de svenska fartyg, som önskar trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar, ska få ett fartcertifikat som uppfyller kraven i direktivet. Fråga är om Sverige måste vidta åtgärder för detta ändamål.

Av artikel 2.1 följer att medlemsstaterna i den omfattning som krävs ska besluta om förfaranden som är nödvändiga för att utfärda fartcertifikat. Artikel 2.2 i direktivet behandlar frågor om när en medlemsstat ska utfärda certifikat. Fartcertifikat ska i första hand utfärdas av den medlemsstat där fartyget är registrerat eller har sin hemort. I annat fall ska certifikatet utfärdas av den medlemsstat där fartygets ägare har sin hemort. Vidare följer att varje medlemsstat får begära att en annan medlemsstat utfärdar fartcertifikat för fartyg som drivs av den förstnämnda statens medborgare.

Utredningen från 1996 har tolkat direktivet som att det inte finns någon skyldighet för Sverige att utfärda fartcertifikat för svenska fartyg som önskar trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar eftersom möjlighet finns att begära att en annan medlemsstat utfärdar certifikat<sup>3</sup>.

Det kan ifrågasättas om möjligheten att begära att ett en annan medlemsstat utfärdar fartcertifikat innebär att en medlemsstat inte har någon skyldighet att inrätta ett eget förfarande om utfärdande av certifikat. En sådan tolkning gör bestämmelsen i artikel 2.2 första meningen om vilken medlemsstat som ska utfärda fartcertifikat beroende på var fartyget är registrerat, har sin hemort eller var fartygets ägare har sin hemort verkningslös. Härvid måste även beaktas att andra medlemsstater på motsvarande sätt kan komma att begära att Sverige ska utfärda certifikat.

Utredningens bedömning är därför att det enligt direktivet åligger Sverige att införa ett certifikatsförfarande för svenskregistrerade fartyg som önskar trafikera andra medlemsstater samt i de fall en annan medlemsstat begär att Sverige ska utfärda ett certifikat. Ställningstagandet stämmer även överens med vad som framkommit i utredningens kontakter med holländska myndigheter.

Vidare bör direktivets bestämmelse i artikel 3, om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat utfärdade av medlemsstaterna, genomföras i svensk rätt.

---

<sup>3</sup> SOU 1996:183 *EU, Sverige och de inre vattenvägarna* s. 39–43.

## 9.4 Genomförande i svensk rätt

### 9.4.1 Meddelande av föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg som avser att trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar

**Utredningens förslag:** Tillägg görs i 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg som avser att trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar.

En ny bestämmelse införs i 3 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg som avser att trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar.

Utredningen har som utgångspunkt att endast det som enligt regeringsformen kräver lagform ska regleras i lag och i övrigt att nödvändiga ändringar sker i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Bestämmelser om fartcertifikat finns, som nämnts ovan, i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Bemyndigande finns för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om att fartyg, utöver de certifikat som anges i lagen, ska ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (7 kap. 3 § 1 fartygssäkerhetslagen jämfört med 3 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen).

Utredningen anser att utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg, som omfattas av direktivets tillämpningsområde, för fart på andra medlemsstaters inre vattenvägar, på motsvarande sätt kan bemyndigas till Transportstyrelsen. Mot bakgrund härav föreslås att det införs en ny bestämmelse i fartygssäkerhetsförordningen där det anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat på sätt som anges i direktivet för fartyg som önskar trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar när krav på fartcertifikat uppställs av den medlemsstaten. Vidare bör det även göras ett tillägg 7 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen vari bemyndigande att utfärda föreskrifter om fartcertifikat enligt direktivet ges.

Att det är Transportstyrelsen som blir behörig att utfärda dessa certifikat följer av 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen.

#### 9.4.2 Ömsesidigt erkännande av fartcertifikat utfärdade av en annan medlemsstat m.m.

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen bör, med stöd av befintligt bemyndigande och i enlighet med vad som följer av direktivet, föreskriva om vilka certifikat eller motsvarande handlingar som erkänns för fart på de svenska inre vattenvägarna.

Av artikel 3 följer bl.a. att varje medlemsstat för färd på sina nationella vattenvägar ska godta de fartcertifikat som utfärdas av en annan medlemsstat på samma grunder som om den förstnämnda staten själv hade utfärdat certifikatet, att fartyg som uppfyller kraven i förordningen om tillsyn av sjöfarten på Rhen ska tillåtas trafikera alla inre vattenvägar i gemenskapen samt att särskilda villkor för transport av farligt gods ska anses uppfyllda på alla gemenskapens vattenvägar om fartygen motsvarar kraven i ADNR.

Det innebär således att Sverige utan prövning, för fart på svenska inre vattenvägar och för de fartyg som omfattas av direktivet, ska erkänna fartcertifikat utfärdade enligt direktivet i andra medlemsstater och intyg som utfärdas i enlighet med förordningen om tillsyn av sjöfarten på Rhen för fart på svenska inre vattenvägar. Dock med tillägg av de ytterligare villkor Sverige kan komma att uppställa enligt punkten 6 i artikel 3 (jfr avsnitt 9.3.2). Vidare ska villkor för transport av farligt gods anses uppfyllda om ett fartyg motsvarar kraven i ADNR.

Transportstyrelsen får, enligt 7 kap. 3 § 2 jämfört med 3 kap. 4 § första stycket fartygssäkerhetsförordningen, föreskriva vilka certifikat utfärdade av en behörig utländsk myndighet eller vilka motsvarande handlingar som utländska fartyg ska ha vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium.

Utredningen anser att Transportstyrelsen, med stöd av befintligt bemyndigande och i enlighet med vad som följer av direktivet, bör föreskriva om vilka certifikat eller motsvarande handlingar som erkänns för fart på de svenska inre vattenvägarna.



### 9.4.3 Avbrytande av fartygs resa

**Utredningens förslag:** Ett tillägg bör göras i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att någon av de förutsättningar som anges i artikel 4.2 i direktivet föreligger.

Av artikel 4.2, 4.3 och 4.4 finns bestämmelser om avbrytande av fartygs resa och möjlighet att överklaga sådana beslut. Bestämmelsen motsvaras av fartygssäkerhetslagens bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg i kapitel 6. Transportstyrelsens beslut om förbud mot ett fartygs resa får överklagas (9 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen).

Möjlighet bör, enligt utredningens uppfattning, finnas för Transportstyrelsen att tillämpa fartygssäkerhetslagens bestämmelser i kapitel 6 på fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar med stöd av ett fartcertifikat enligt direktivet utfärdat av en annan medlemsstat. Ett tillägg bör därför göras i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att någon av de förutsättningar som anges i artikel 4.2 i direktivet föreligger.