

# 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	Sjövårdighet.....	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 trafiktillstånd 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 besiktningintervall, 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  $L \cdot B \cdot T$  (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 förlagor 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 partikelformiga 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 gemenskapscertifikat 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 iakttä 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> Upphävvd 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 inlands-sjöfart. 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**

<b>Utredningens bedömning:</b> 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.

Likasa 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.

Likasa 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,
- konstruktiv 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 bilagens 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 fastställs 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 att 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.

## 10 Direktivet om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar har anknytningar till övrig internationell reglering av transport av farligt gods. För att sätta in de EU-rättsliga regler som avser inre vattenvägar i sitt sammanhang inleds detta kapitel därför med en kortfattad översikt av den internationella regleringen av transport av farligt gods. Därefter följer en redogörelse av den EU-rättsliga och svenska regleringen samt utredningens överväganden.

### 10.1 Internationell reglering

Den rättsliga regleringen av transporter av farligt gods har utformats på olika nivåer inom FN, EU och genom nationell lagstiftning. En expertgrupp inom FN ger ut rekommendationer för transport av farligt gods oavsett transportslag. Rekommendationerna har blivit vägledande för allt internationellt arbete med transport av farligt gods och har av andra internationella organ anpassats till olika transportslag.

Således utarbetas och fastställs reglerna om transport av farligt gods på väg av en arbetsgrupp inom FN:s ekonomiska kommission (UNECE) genom Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), ingången 1957 i Genève. Motsvarande regler för transport av farligt gods på järnväg utarbetas och fastställs av den mellanstatliga organisationen Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

(OTIF) genom Reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID)<sup>1</sup>, ingånget 1999 i Vilnius.

Internationella regler för transporter av farligt gods på inre vattenvägar utarbetas och fastställs av en arbetsgrupp inom UNECE genom den Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), ingången 2000 i Genève.

Internationella regler för sjötransporter av farligt gods utarbetas av den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, ett av FN:s fackorgan. IMO har sammanställt en enhetlig kod, International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), för transport av förpackat farligt gods till sjöss. IMDG-koden ingår i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS) och är tvingande för de länder som är anslutna till konventionen. IMO har även utarbetat regler för bulktransporter av farligt gods vilka återfinns i SOLAS och tre koder som kapitel VII i SOLAS hänvisar till;

- International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code för fasta bulkklaster,
- International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC-koden) för flytande bulkklaster, och
- International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC-koden) för kondenserad gas i bulk.

För bulktransport av oljeprodukter gäller 1974/1978 års internationella konvention om förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL).

Mellan staterna kring Östersjön, med undantag av Ryssland, kan det s.k. Östersjöavtalet (Memorandum of Understanding for the Transport of Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic) tillämpas. Avtalet innebär att vissa särskilt angivna fartygs-transporter av förpackat farligt gods kan ske enligt bestämmelserna i bilagorna till ADR och RID. Syftet är att möjliggöra att farligt gods på vissa sträckor i Östersjön ska kunna transporteras utan att behöva märkas om eller omlastas mellan transportslagen.

---

<sup>1</sup> RID utgör bilaga C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

## 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

Direktivet, som publicerades i Europeiska unionens tidning den 30 september 2008 (L 260/13-59), riktar sig till medlemsstaterna. Det består av 14 artiklar och tre bilagor. Bilaga III avser transport på inre vattenvägar. Nedan följer en sammanfattning av direktivets syfte, tillämpningsområde och innehåll avseende inre vattenvägar.

### 10.2.1 Syfte och tillämpningsområde

EU har sedan flera år tillbaka enhetliga regler för transport av farligt gods på väg<sup>2</sup> och järnväg<sup>3</sup>. Genom ikraftträdandet av direktiv 2008/68/EG har dessa bestämmelser förts samman i ett direktiv samt att det även införts en reglering på gemenskapsnivå vad gäller transport av farligt gods på inre vattenvägar.

Syftet är att säkra en enhetlig tillämpning av harmoniserade säkerhetsregler i hela gemenskapen och att även inkludera transporter på inre vattenvägar. 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 således på transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstaterna samt på lastning och lossning. Det är tillämpligt både för förpackat farligt gods och farligt gods i bulk. Direktivet tillämpas inte på transport med fartyg som tillhör försvarsmakten, transport med havsgående fartyg på en yttre vattenväg som är en del av en inre vattenväg, transport med färjor som endast korsar en inre vattenväg eller transport som genomförs inom ett avgränsat område.

---

<sup>2</sup> Rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transporter av farligt gods på väg. Direktivet har ersatts av 2008/68/EG.

<sup>3</sup> Rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg. Direktivet har ersatts av 2008/68/EG.

### 10.2.2 Undantag

En medlemsstat får, om dess inre vattenvägar inte är kopplade genom inre vattenvägar till vattenvägar i andra medlemsstater, besluta att inte tillämpa bilaga III, avsnitt III.I i direktivet. I nämnda avsnitt hänvisas till bestämmelserna i ADN.

Ett sådant beslut ska fattas inom ett år efter det att direktivet träder i kraft och kommissionen ska meddelas.

### 10.2.3 Innehåll

Direktivets införlivandet av ADN innebär att det är tillåtet att transportera farligt gods under förutsättning att de villkor som fastställs genom ADN iakttas samt att farligt gods som omfattas av förbud enligt ADN inte får transporteras. Det är även tillåtet att transportera farligt gods mellan medlemsstaterna och tredje länder på villkor att kraven i ADN iakttas.

Medlemsstaterna får, av transportsäkerhetsskäl, tillämpa striktare regler, utom vad gäller konstruktionskrav för fartyg, beträffande nationell transport av farligt gods som utförs med fartyg i inlandssjöfart som är registrerade i medlemsstaten eller som tas i bruk inom dess territorium.

Medlemsstaterna ges vidare möjlighet att göra vissa i direktivet angivna undantag från ADN för transporter av farligt gods som utförs inom statens eget territorium, bl.a. när det gäller språk. Under förutsättning att säkerheten inte äventyras får medlemsstaterna även begära undantag för transporter av små mängder av visst farligt gods, dock ej ämnen som har en medelhög eller hög radioaktivitet, förutsatt att villkoren för sådan transport inte är striktare än villkoren i ADN samt för lokala transporter över kortare sträckor. När det gäller de två sistnämnda undantagen ska kommissionen i varje enskilt fall fatta beslut om undantag ska beviljas eller inte. Beslutade undantag ska föras in i förteckningen i bilaga III avsnitt III.3. Några nationella undantag finns ännu inte antecknade. Undantagen är tidsbegränsade men möjlighet finns till förlängning. Dessutom finns möjlighet för medlemsstaterna att undantagsvis utfärda individuella tillstånd för transporter av farligt gods inom sitt territorium som är förbjudna enligt direktivet eller utföra sådana transporter på andra villkor än dem som fastställs i

direktivet. Dessa transporter måste vara tydligt definierade och tidsbegränsade.

När så är lämpligt ska kommissionen ge ekonomiskt stöd till medlemsstaterna för översättningen av ADN och dess ändringar till deras officiella språk. Texten till ADN har inte tagits in i direktivet utan det görs en hänvisning till överenskommelsen. ADN finns därför endast i fransk och engelsk version.

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 30 juni 2009. När en medlemsstat antar direktivets bestämmelser ska det innehålla en hänvisning till direktivet eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av direktivet.

Direktivet innehåller även övergångsbestämmelser, bestämmelser om kommittéförfarande och bestämmelser om införlivande och upphävande.

### 10.3 Gällande reglering i svensk rätt

Lagen (2006:263) om transport av farligt gods och förordningen (2006:311) om transport av farligt gods gäller för samtliga transportslag. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ansvarar för föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och järnväg, medan Transportstyrelsen ansvarar för motsvarande föreskrifter avseende sjö- och lufttransporter. ADR, RID och IMDG-koden har införlivats i svensk rätt genom föreskrifter utfärdade av de angivna myndigheterna.

Vid transporter till sjöss görs det skillnad på om det är förpackat farligt gods eller farligt gods i bulk. Förpackat gods omfattas av lagen om transport av farligt gods. När det gäller bulktransporter<sup>4</sup> regleras säkerheten genom föreskrifter beslutade med stöd av fartygssäkerhetslagen och lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt genom bestämmelser i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg. MARPOL, IBC-koden och IGC-koden har införlivats i svensk rätt genom föreskrifter från Transportstyrelsen.

---

<sup>4</sup> Bulktransport innebär att produkten lastas direkt i ett lastutrymme i fartyget utan någon ytterligare inneslutning.

Vid transporter av förpackat farligt gods på svenska vatten, dvs. även de inre vattenvägarna, är det således bestämmelserna i IMDG-koden som, genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), är tillämpliga. För inrikes transport av farligt förpackat gods till sjöss i fartområde D och E kan Transportstyrelsen under vissa angivna förutsättningar<sup>5</sup> medge undantag från bestämmelserna i IMDG-koden. I dessa fall blir bestämmelserna i ADR tillämpliga.

För vissa transporter till och från Sverige är även Östersjöavtalet tillämpligt.

För bulktransporter av farligt gods på svenska vatten och även de inre vattenvägarna är, beroende på vilken typ av gods som transporteras, följande bestämmelser tillämpliga;

- IBC-koden, genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2006:35) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk,
- IGC-koden, genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2006:36) om transport till sjöss av kondenserad gas i bulk,
- IMSBC-koden (är nu en rekommendation men blir tvingande 1 januari 2011 och kommer till dess att införlivas med en föreskrift) om transport av fasta bulkklaster, och
- MARPOL med tillägg för Väneren och Mälaren, genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

#### 10.4 ADN och IMDG-koden

Vid transport av farligt gods i förpackad form på samtliga svenska farvatten är det, som framgår ovan, som huvudregel bestämmelserna i IMDG-koden som är tillämpliga. Ett genomförande av direktiv 2008/68/EG avseende transport av farligt gods på inre vattenvägar medför att bestämmelserna i ADN blir tillämpliga på de svenska inre vattenvägarna. De båda regelverken är mycket omfattande varför det i detta sammanhang är ogörligt att göra en jämförelse mellan regelverken i detalj. Nedan följer en mycket

---

<sup>5</sup> Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:21) om inrikes transport av förpackat farligt gods till sjöss i fartområde D och E.

översiktlig jämförelse av bestämmelserna i ADN och motsvarande bestämmelser i IMDG-koden.

ADN är harmoniserad med både ADR och IMDG-koden vad gäller t.ex. klassificering av ämnen och bestämmelser om förpackningar. ADN är dock i större mån harmoniserad med ADR än IMDG-koden på övriga områden, t.ex. avsnittet om deklaration av farligt gods. ADN har fler bestämmelser om samlastning och separering än vad ADR har, dock inte alls i samma uträkning som i IMDG-koden. I ADN finns, till skillnad från IMDG-koden, krav om begränsad kvantitet för de olika gods som får transporteras ombord. ADN har dessutom regler om pråmarnas konstruktion och utrustning vad gäller elinstallationer, brandsläckningsutrustning, ventilation, certifikat m.m. Motsvarande regler saknas i IMDG-koden och även i Transportstyrelsens föreskrifter.

Sammanfattningsvis kan slutsatsen dras 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. Skyddet är dock högre än motsvarande bestämmelser i ADR.

## 10.5 ADN och bulklast

Vid transport av farligt gods i bulk på samtliga svenska farvatten är det, som framgår ovan, som huvudregel bestämmelserna i ett antal internationella koder och konventioner som är tillämpliga. Ett genomförande av direktiv 2008/68/EG avseende transport av farligt gods på inre vattenvägar medför att bestämmelserna i ADN blir tillämpliga på de svenska inre vattenvägarna. Nedan följer en mycket översiktlig jämförelse av bestämmelserna i ADN och motsvarande nu gällande bestämmelser. ADN och nu gällande bestämmelser är harmoniserade avseende klassificering av ämnen. Regelverken, med undantag av reglerna för transporter av fasta bulklast (IMSBC-koden), inbegriper konstruktiva krav på fartygen. För fartyg som transporterar fasta bulklast återfinns de konstruktiva kraven i de allmänna konstruktionsföreskrifterna. Grundprincipen avseende fartygskonstruktionen är densamma för ADN och nu gällande regler, dvs. fartygskonstruktionen är indelad i några olika klasser beroende på vilken last som tas och ju farligare last desto mer redundant konstruktion. Det är främst kraven på dubbelbotten, dubbel sida- och skadestabilitet som skiljer mellan



de olika konstruktionsklasserna. Generellt gäller att de antagna skadorna i ADN har mindre inträngning men större utbredning än antagna skador i nu gällande regler. Eftersom konstruktionsklassindelningen är relaterade till varje enskilt ämne har inte en heltäckande jämförelse genomförts, men en jämförelse av de bulktransporter som gick på Väneren och Mälaren under 2009 visar att nu gällande regler i flera fall ställer krav på dubbelbotten när ADN saknar ett sådant krav. Det förekommer fall där ADN ställer krav på dubbel sida vilket för dessa laster saknas i nu gällande regler. Skadestabilitetsmässigt har ADN krav på 2-avdelningsskada oavsett vilket ämne som transporteras. I nu gällande regler finns ett spektrum av skadestabilitetskrav, från 2-avdelningsskada till avsaknad av skadestabilitetskrav.

## 10.6 Överväganden

### 10.6.1 Undantag

**Utredningens förslag:** Sverige ska fortsätta nyttja möjligheten till undantag från tillämpningen av direktivet enligt artikel 1.3.b i direktivet.

Av punkten 9 i ingressen till direktiv 2008/68/EG följer att varje medlemsstat bör ha rätt att bevilja undantag från detta direktiv för transport av farligt gods på inre vattenvägar i de fall då de inre vattenvägarna i medlemsstaten inte ansluter till vattenvägar i andra medlemsstater eller om inget farligt gods transporteras på dem. I artikel 1.3.b samma direktiv stadgas att en medlemsstat får inom ett år efter att direktivet träder i kraft besluta att inte tillämpa direktivet på transporter på inre vattenvägar om medlemsstatens inre vattenvägar inte är kopplade genom inre vattenvägar till vattenvägar i andra medlemsstater. Ett sådant beslut ska meddelas till kommissionen.

Sverige har, den 15 oktober 2009, med stöd av nämnda artikel beslutat att göra undantag från direktivet vad gäller inre vattenvägar och kommissionen har underrättas härom (Fö2009/2047/RS). Fråga är om det nu finns anledning att göra ett annat ställningstagande i denna fråga.

Transport av farligt gods på svenska inre vattenvägar sker redan i dag men med havsgående fartyg. Ett genomförande av direktivet

skulle medföra att dessa fartyg fortsättningsvis ska tillämpa IMDG-koden för transport av förpackat farlig gods på en yttre vattenväg som är en del av en inre vattenväg (jfr artikel 1.1.b direktiv 2008/68/EG). För svensk sjöfart innebär det att tre olika regelverk (IMDG-koden, ADN, Östersjöavtalet) skulle vara tillämpliga för transport av förpackat farligt gods på svenska vatten. 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, anser utredningen att undantag från direktivets tillämpning även fortsättningsvis ska gälla.

För bulktransporter av farligt gods har utredningen inget generellt svar på vilket regelverk som ger den högsta säkerhetsnivån. Man kan konstatera att nu gällande regler har ett mer omfattande krav på dubbelbotten för de aktuella lasterna och att nu gällande reglers säkerhetsnivå bedömts relevant för nu gällande trafik. Ett införande av ADN, vilket är ett mycket omfattande regelverk, för den begränsade mängd av farligt gods som transporteras i dessa farvatten ökar även de administrativa kostnaderna för näringen.

Utredningen anser därför att undantag från direktivets tillämpning även fortsättningsvis ska gälla även för bulktransporter.

Här bör noteras att eftersom utredningen föreslår krav på klasscertifikat, och klassreglerna för inre vattenvägar tillämpar ADN-reglerna, är en instruktion till klassificeringssällskapet nödvändig i detta ämne.

### 10.6.2 Behov av genomförande av direktivet

<b>Utredningens bedömning:</b> Behov av att genomföra direktivet i svensk rätt saknas.
--

Direktivet är genomfört i svensk rätt när det gäller transport av farligt gods på väg och järnväg. Fråga är om även direktivet i de delar det avser transport av farligt gods på inre vattenvägar ska genomföras i Sverige. Utredningen har, som framgår ovan, föreslagit att möjligheten till undantag från direktivets tillämpning även fortsättningsvis ska nyttjas. Något behov av ytterligare genom-

förande av direktivet i svensk rätt finns därför, enligt utredningens uppfattning, inte.

Utredningen har i sitt arbete noterat att IMDG-koden och de svenska bestämmelserna om transport av farligt gods, till skillnad från vad som följer av ADN, saknar bestämmelser om sådana transporter på pråmar. Om utredningens förslag om att IMDG-koden och de svenska bestämmelserna ska tillämpas i stället för ADN godtas, bör, enligt utredningens uppfattning Transportstyrelsen överväga om denna reglering ska utvidgas till att gälla även pråmtransporter.

## 11 Direktiven om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat och om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis

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 publicerades i Europeiska unionens tidning den 31 december 1991 (L 373).

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 publicerades i Europeiska unionens tidning den 17 september 1996 (L 235).

Nedan följer en redogörelse av respektive direktivs syfte och innehåll.

### **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**

#### **11.1.1 Syfte och tillämpningsområde**

Syftet med direktivet är att en medlemsstats båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar ska erkännas av övriga medlemsstater. Båtförarcertifikat för navigering på Rhen, som utfärdas i överensstämmelse med den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, ska som huvudregel gälla för alla vattenvägar inom gemenskapen.

### 11.1.2 Innehåll

Nationella båtförarcertifikat delas in i två grupper, A och B. A gäller båtförarcertifikat för vattenvägar av havskaraktär och B för andra inre vattenvägar i gemenskapen (Rhen, Lek och Waal är undantagna). I bilaga 1 till direktivet anges vilka båtförarcertifikat som är giltiga i respektive medlemsstat för dels vattenvägar av havskaraktär, dels andra inre vattenvägar i gemenskapen. En förteckning över vattenvägar av havskaraktär i respektive medlemsstat finns i bilaga 2 till direktivet. Enligt bilaga 1 har Sverige anmält bevis om behörighet som skeppare B och A, styrman B och A och som sjökaptän till såväl grupp A som B. Vidare har Trollhätte kanal och Göta älv, Väner, Mälaren, Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen angivits som inre vattenvägar av havskaraktär i direktivets mening (bilaga 2). Båtförarcertifikat som fortfarande är giltiga och som är upptagna i grupp A i bilaga 1 ska erkännas av alla medlemsstater som giltiga för navigering på de inre vattenvägar av havskaraktär som är upptagna i bilaga 2, som om de själva hade utfärdat ifrågasvarande båtförarcertifikat. På samma sätt ska medlemsstaterna ömsesidigt erkänna de båtförarcertifikat som fortfarande är giltiga och som är upptagna i grupp B i bilaga 1 som giltiga för navigering på deras inre vattenvägar, bortsett från dem för vilka behörighetsbeviset för navigering Rhen erfordras eller sådana som är upptagna i bilaga 2, som om de själva hade utfärdat ifrågasvarande båtförarcertifikat. Direktivet hindrar inte att en medlemsstat kräver ytterligare kunskaper för båtförare som framför fartyg med farlig last eller ställer krav om minimiålder. Vidare får en medlemsstat, efter visst samråd, för navigering på vattenvägar som inte är av havskaraktär kräva att båtförare från andra medlemsstater ska uppfylla villkor rörande kännedom om lokala förhållanden som motsvarar de kunskaper som krävs av statens egna båtförare. Sistnämnda villkor är även tillämpligt för innehavare av båtförarcertifikat för navigering på Rhen (art 2 jämfört med art 3.5). När en medlemsstat antar bestämmelserna i direktivet ska de innehålla en hänvisning till direktivet eller åtföljas av en hänvisning till direktivet vid offentliggörandet.

## **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**

### **11.2.1 Syfte och tillämpningsområde**

Direktivet avser att skapa enhetliga gemenskapsregler för utfärdande av båtförarcertifikat för att förebygga eventuella snedvridningar av konkurrensen. De gemensamma bestämmelserna syftar främst till att öka sjösäkerheten och skyddet för människoliv. Direktivet är tillämpligt på varje befälhavare på fartyg för inre vatten. Med befälhavare avses den person som har nödvändig förmåga och nödvändiga kvalifikationer för att ansvara för framförandet av ett fartyg på medlemsstaternas vattenvägar. Från tillämpningsområdet undantas befälhavare på fartyg för godstransport vars längd understiger 20 meter och befälhavare på fartyg för persontransport, som inte transporterar fler än tolv personer (exklusive besättningen). De nationella båtförarcertifikat som ömsesidigt erkänns genom direktiv 91/672/EEG som utfärdats senast 18 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv förblir giltiga och behöver inte bytas ut.

### **11.2.2 Undantag**

Möjlighet för en medlemsstat att lämna dispens från tillämpningen av direktivet till befälhavare över fartyg som enbart använder inre vattenvägar vilka inte är förbundna med annan medlemsstats inlandsvattenvägar finns i artikel 3.2. Samråd med kommissionen krävs och medlemsstaten får utfärda nationella certifikat för vilka andra krav än de som uppställs i direktivet gäller. Giltigheten av ett sådant nationellt certifikat ska begränsas till nämnda vattenvägar. Sverige har lämnat dispens från tillämpningen av direktivet (*EUK97/642/RS*).

### 11.2.3 Innehåll

Certifikaten ska utfärdas av behörig myndighet i medlemsstaten som ska använda en gemenskapsförlaga som finns i bilaga 1 till direktivet. I direktivet görs samma uppdelning i grupperna A och B som i direktivet 91/672. Vidare fastställs minimikrav om minimiålder, fysisk och psykisk förmåga, yrkeserfarenhet och yrkesmässiga kunskaper, som en sökande måste uppfylla för att få ett certifikat för inre vattenvägar. Krav om särskilda intyg ställs vid framförande av ett fartyg med radar eller ett fartyg för persontransport. Certifikat som utfärdats av medlemsstaterna och som uppfyller de minimikrav som följer av direktivet ska erkännas ömsesidigt. Ett certifikat för navigering på Rhen ska gälla för alla vattenvägar inom gemenskapen. Dock kan en medlemsstat begära att fartygsbefälhavaren uppfyller vissa kompletterande krav på kännedom om lokala förhållanden för att få navigera på vattenvägar som inte är av havskaraktär. När en medlemsstat antar bestämmelserna i direktivet ska de innehålla en hänvisning till direktivet eller åtföljas av en hänvisning till direktivet vid offentliggörandet.

## 11.3 Gällande reglering i svensk rätt

### 11.3.1 Allmänt

Någon direkt motsvarighet till båtförarcertifikat saknas i svensk rätt. Det är närmast att jämföras med våra regler om behörigheter för fartygsbefäl som numera har en annan benämning än de som framgår av bilaga 1 till direktiv 91/672/EEG. Varje besättningsman som tjänstgör i en däcksbefattning måste enligt STCW-konventionen (Standards of Training, Certification and Watch-keeping) inneha en giltig behörighet som visar att han är behörig för sin befattning. För att inneha en befattning ombord räcker det oftast inte med att bara inneha en behörighet som visar att man är behörig som däck- eller maskinpersonal. Beroende på fartygstyp, vilken last fartyget har och vilken livräddningsutrustning som finns ombord ställs också krav på specialbehörigheter och innehav av certifikat.

Av fartygssäkerhetslagen följer att ett fartyg ska vara bemannat på ett betryggande sätt. För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare fastställer Transportstyrelsen en säkerhets-

besättning, dvs. det minsta antal besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhets-synpunkt i den fart som fartyget avses att användas i. Behörigheten är således bestämmande för i vilken befattning en person kan mönstra. Ett certifikat ger information om personen är utbildad och godkänd att ansvara för en särskild funktion ombord.

Sverige antog STCW-konventionen i början av 1980-talet och den har sedan dess utgjort grunden för i stort sett all utbildning som bedrivs för sjömän. STCW-konventionen har införlivats i svensk rätt genom förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal (TSFS 2010:20). STCW-konventionen ingår som bilaga till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Direktivet är dock endast tillämpligt på havsgående fartyg. Fartyg som används uteslutande på inlandsfarvatten omfattas inte. I Sverige tillämpas dock förordningen om behörigheter för sjöpersonal och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal på samtliga farvatten.

### **11.3.2 Förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal (behörighetsförordningen)**

Förordningen gäller behörigheter, certifikat och övriga intyg för sjöpersonal. Av första kapitlets allmänna bestämmelser följer bl.a. att Transportstyrelsen prövar om behörighetsvillkoren är uppfyllda samt utfärdar efter skriftlig ansökan behörighetsbevis och certifikat. Vidare finns i 5–7 §§ bestämmelser om erkännande av utländska behörighetsbevis. Av kapitel 2 följer vilka krav som ställs för att få en behörighet. Vidare anges vilka behörigheter för fartygsbefäl som finns (sjökaptten, fartygsbefäl klass II till VIII, matros och lättmatros) samt vilka behörigheter för maskinbefäl som finns (sjöingenjör, maskinbefäl klass II till VIII, motorman, eldare och fartygselektriker). I kapitel 3 och 4 finns bestämmelser om specialbehörigheter och certifikat. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal finns bl.a. bestämmelser om däck- och maskin-behörigheter samt tabeller över vilken rätt till tjänstgöring i viss



befattning en behörighet ger beroende på fartområde och vilken bruttodräktighet ett fartyg har.

#### 11.4 Jämförelse mellan minimikrav för att erhålla båtförarcertifikat enligt direktiv 96/50/EG jämfört med motsvarande krav enligt nu gällande svenska regler

Direktiv 96/50/EG är tillämpligt på befälhavare på fartyg på inre vatten. För att tjänstgöra i befattning som befälhavare i inre fart<sup>1</sup> krävs enligt nu gällande svenska regler lägst behörighet som *fartygsbefäl klass VII* vid bruttodräktighet om 20–70, *fartygsbefäl klass VI* vid bruttodräktighet om 71–500 och *fartygsbefäl klass III* vid bruttodräktighet om 501 och däröver (4 kap 6 § TSFS 2010:20).

Härutöver finns bestämmelser om behörigheter som inte vilar på STCW-konventionens bestämmelser. Innehav av *fartygsbefäl klass VIII* medför rätt att tjänstgöra som befälhavare i inre fart vid bruttodräktighet om 20–70 (TSFS 2010:20 4 kap 6 §). *Fartygsbefäl klass VII inre fart* ger rätt att tjänstgöra i befattning som befälhavare i inre fart vid bruttodräktighet mellan 20–70 och *fartygsbefäl klass VI inre fart* ger rätt att tjänstgöra i befattning som befälhavare i inre fart vid bruttodräktighet mellan 71 och 500 (7 kap. 7 § TSFS 2010:20)<sup>2</sup>. Skillnaden mellan *inre farts* behörigheterna och de ovan nämnda är kraven på yrkespraktikens längd och inom vilket fartområde den ska fullgöras (se avsnitt 11.4.4).

Nedan följer en jämförelse mellan direktivets krav och angivna behörigheter.

##### 11.4.1 Ålderskrav

För att erhålla ett certifikat enligt direktivet måste den sökande vara 21 år. Medlemsstaterna behåller dock möjligheten att utfärda båtförarcertifikat från och med 18 års ålder. En medlemsstats

---

<sup>1</sup> Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd, samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), (1 kap 3 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal).

<sup>2</sup> Av 1 kap 11 § behörighetsförordningen följer att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om särskilda behörigheter för fartyg som enbart används i inre fart.

godkännande av ett certifikat ur grupp A eller B som har utfärdats av en annan medlemsstat kan göras till föremål för samma villkor om minimiålder som i den staten ställs för att utfärda ett certifikat ur samma grupp (art 5).

För att få en behörighet som *fartygsbefäl klass III* och *VI* krävs att sökanden uppnått en ålder om 20 år. För att få en behörighet som *fartygsbefäl klass VII* och *VIII* krävs att sökanden uppnått en ålder om 18 år (4 kap. 1 § TSFS 2010:20). För att få en behörighet som *fartygsbefäl klass VI inre fart* och *fartygsbefäl klass VII inre fart* krävs att sökanden uppnått en ålder om 20 respektive 18 år.

De svenska bestämmelserna om ålderskrav är förenliga med vad som föreskrivs i direktivet.

#### 11.4.2 Krav på fysisk och psykisk förmåga

Den sökande ska enligt direktivet styrka sin fysiska och psykiska förmåga genom att godkännas i en undersökning som utförs av en läkare som godkänns av den behöriga myndigheten. Undersökningen ska särskilt avse kontroll av den sökandes syn- och hörselskärpa, färgseende, motorik i armar och ben och hans neuropsykiatriska och vaskulära tillstånd (art 6.1). En innehavare av certifikat som har uppnått 65 års ålder ska inom de tre följande månaderna och därefter varje år genomgå en sådan undersökning som avses i punkt 1. Den behöriga myndigheten ska genom en anteckning på certifikatet intyga att den sökande uppfyllt denna förpliktelse (artikel 6.2).

Vid ansökan om svensk behörighet ska en vidimerad kopia av läkarintyg som inte är äldre än två år och som visar att de krav på syn- och hörsselförmåga som föreskrivs i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:3) om läkarintyg för sjöfolk är uppfyllda ges in (2 kap. 3 § punkten 1 TSFS 2010:20). Sjömän<sup>3</sup> ska vidare genomgå regelbundna läkarundersökningar. För sjömän på fartyg som uteslutande används i inre fart får läkarundersökningen begränsas till syn- och hörsselförmåga (18 § mönstringslagen (1983:929)).

---

<sup>3</sup> Med sjöman avses sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget (3 § sjömanslagen (1973:282) jämfört med 3 § mönstringslagen (1983:929)).

Kraven på vad som ska ingå i en läkarundersökning för att få ett certifikat enligt direktivet synes vara något mer omfattande än motsvarande svenska regler för att erhålla behörighet.

### 11.4.3 Krav på yrkesmässiga kunskaper

Av artikel 8 i direktivet följer att den sökande ska klara en examen avseende sina yrkesmässiga kunskaper. Denna examen ska åtminstone omfatta de allmänna ämnen som anges i avdelning "A" i bilaga II (navigering, manövrering och framförande av fartyg, fartygs konstruktion och stabilitet, fartygs maskiner, lastning och lossning, styrning under särskilda förhållanden). En medlemsstat kan, efter samråd med kommissionen, begära att fartygsbefälhavaren uppfyller vissa kompletterande krav på kännedom om lokala förhållanden för att få navigera på vissa andra vattenvägar än vattenvägar med havskaraktär och att befälhavare för fartyg för persontransport, vad gäller vissa begränsade transportsträckor, ska ha grundligare yrkesmässiga kunskaper om särskilda bestämmelser om passagerarnas säkerhet, särskilt såvitt avser olycksfall, eldsvåda och skeppsbrott.

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VIII* ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning (om 100 timmar) som minst uppfyller de krav som anges i bilaga 16 (navigation, radar, miljö- och fartygsteknik, brandskydd, hälso- och sjukvård, personlig säkerhet, passagerarsäkerhet, nödåtgärder, rättskunskap) till TSFS 2010:20 för att godkännas av Transportstyrelsen (2 kap. 10 § behörighetsförordningen och 10 kap. 9 § TSFS 2010:20).

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VII* och *VI* ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning som minst uppfyller de krav som anges i STCW-koden, sektion A-II/3, och som har godkänts av Transportstyrelsen (2 kap 8–9 §§ behörighetsförordningen och 10 kap 7–8 §§ TSFS 2010:20). Den teoretiska utbildningen motsvarar 40 högskolepoäng och innefattar bl.a. arbetslagstiftning, hälso- och sjukvård, överlevnadsteknik och räddningsutrustning, brandskydd, skeppsteknik, maritim engelska, övervakning av lasthanteringsoperationer, farligt gods, navigation, sjövägsregler, radar, manövrering, navigeringsinstrument, fartygs maskineri och bryggjänst<sup>4</sup>. Samma krav på teori uppställs för att få

---

<sup>4</sup> Enligt kursplan från Linnéuniversitet i Kalmar Växjö gällande fr.o.m. vårterminen 2010.

behörigheterna *fartygsbefäl klass VII inre fart* och *fartygsbefäl klass VI inre fart* (7 kap. 2–3 §§ och 10 kap 13 § TSFS 2010:20).

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass III* ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning som minst uppfyller de krav som anges i STCW-koden, sektion A-II/2 och som har godkänts av Transportstyrelsen (2 kap. 5 § behörighetsförordningen och 10 kap. 3 § TSFS 2010:20). Det är samma krav på teoretisk utbildning som krävs för en sjökaptan (jfr 10 kap 1 § TSFS 2010:20), dvs. en högskoleutbildning motsvarande 180 poäng<sup>5</sup>.

Direktivet anger endast vilka ämnen som innefattas i de yrkesmässiga kraven. Några bestämmelser om hur lång utbildningen ska vara eller vilken kvalitet den ska ha är, enligt de kontakter utredningen haft med de holländska myndigheterna, upp till varje medlemsstat att bestämma.

#### 11.4.4 Krav på praktisk yrkeserfarenhet

Enligt direktivet ska den sökande ha minst fyra års yrkeserfarenhet som besättningsman på ett fartyg för navigering på inre vatten. Yrkeserfarenheten ska intygas av den behöriga myndigheten i medlemsstaten genom en anteckning i en personlig tjänsteloggbok. Minsta tid för godtagbar yrkeserfarenhet kan reduceras till lägst tre år om den sökande innehar ett av den behöriga myndigheten godkänt intyg om särskild utbildning för navigering på inre vatten, där provtjänstgöring i framförande av fartyg ingår, om den sökande dessutom har styrkt yrkeserfarenhet från fartyg på yttre vatten som besättningsman (för att erhålla reduktion till 3 år måste den sökande dock kunna visa minst 4 års erfarenhet av sjöfart på yttre vatten) eller om den sökande avlagt en praktisk examen avseende framförande av fartyg (krav på yrkeserfarenhet kan i detta fall minskas till lägst tre år och certifikatet ska då endast gälla för fartyg med liknande sjöegenskaper som fartyget som användes vid det praktiska provet) (art 7).

För att få behörighet *fartygsbefäl klass VIII* ska sökanden ha fullgjort a)minst 36 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på handelsfartyg, b)minst 24 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på fartyg i yrkesmässig trafik i inre fart eller c)minst 24 månaders däckspraktik på den fartygstyp

<sup>5</sup> Enligt utbildningsplan från Linnéuniversitetet Kalmar Växjö gällande fr.o.m. höstterminen 2010.

behörigheten avser och inför fartygsinspektör ha avlagt godkänt prov i fartygets säkra handhavande. Däckstjänstgöring enligt a) eller b) ska vara fullgjord på ett fartyg med bruttodräktighet om minst 20. Transportstyrelsen får, om däckstjänstgöringen eller däckspraktik fullgjorts enligt b) eller c), begränsa behörigheten till att avse ett viss fartyg, fartområde, fartygsstorlek eller antal passagerare (2 kap. 10 § behörighetsförordningen).

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VII* krävs att sökanden fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring varav minst tolv månader på handelsfartyg som i minst sex månader gått i närfart eller mer vidsträckt fart. För den som har fullgjort minst sex månaders styrd praktik får den sammanlagda tjänstgöringen minska till 30 månader (2 kap. 9 § behörighetsförordningen).

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VI* krävs att sökanden, efter att ha fått behörighet av lägst klass VII, ska ha tjänstgjort till sjöss i minst 12 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 50 (2 kap. 8 § behörighetsförordningen).

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VII inre fart* ska sökanden ha fullgjort minst 24 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på handelsfartyg i inre fart, eller ha fullgjort minst 18 månaders däckstjänstgöring på handelsfartyg varav minst 9 månader som matros inre fart (7 kap. 3 § TSFS 2010:20)

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VI inre fart* ska sökanden efter erhållande av behörighet som *fartygsbefäl klass VII inre fart* eller lägst *fartygsbefäl klass VII* ha tjänstgjort i minst 12 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 20 (7 kap. 2 § TSFS 2010:20).

För att få behörighet som *fartygsbefäl klass III* ska sökanden efter att ha fått behörighet av lägst klass V<sup>6</sup> ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med bruttodräktighet om minst 500 i närfart eller mer vidsträckt fart (2 kap. 5 § behörighetsförordningen).

Direktivet kräver som huvudregel 4 års yrkeserfarenhet . För att i Sverige erhålla en behörighet som ger rätt att inneha befattning

---

<sup>6</sup> För att få behörighet som fartygsbefäl klass V ska sökanden ha fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring. Av tjänstgöringstiden ska minst 18 månader ha fullgjorts på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i närfart eller mer vidsträckt fart varav minst nio månader på fartyg med bruttodräktighet om minst 3000 i Europafart eller mer vidsträckt fart (2 kap. 7 behörighetsförordningen). Däckstjänstgöring för erhållande av behörighet som *fartygsbefäl klass V* får ersättas av en handled utbildning om denna är genomförd och dokumenterad enligt vad som följer av 10 kap. 6 § TSFS 2010:20.

som befälhavare i inre fart på ett fartyg med bruttodräktighet 20–70 krävs minst 18 månaders yrkeserfarenhet (*jfr fartygsbefäl klass VII inre fart*) och på ett fartyg med bruttodräktighet om 71–500 ytterligare 1 år. Tidsmässigt ställs således något lägre krav i de svenska bestämmelserna jämfört med direktivet.

När det gäller framförande av fartyg med en bruttodräktighet om 501 och över, krävs som framgår ovan, behörighet som *fartygsbefäl klass III* för att ha rätt att tjänstgöra som befälhavare på ett fartyg av sådan storlek i inre fart. Härvid krävs yrkeserfarenhet dels om 3 år för att erhålla behörigheten fartygsbefäl klass V, dels ytterligare 3 år för att erhålla behörigheten fartygsbefäl klass III, dvs. sammanlagt 6 års yrkeserfarenhet. En del ska ha fullgjorts på fartyg med bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller mer vidsträckt fart.

De svenska bestämmelserna ställer således i huvudsak lägre eller likvärdiga krav när det gäller yrkeserfarenhet för en befälhavare som framför ett fartyg med en bruttodräktighet mellan 70–500 i inre fart. När det däremot gäller framförande av fartyg med en bruttodräktighet om 501 och däröver är de svenska kraven vad gäller såväl praktiktidens längd samt i vilken fart den ska ha fullgjorts väsentligen högre ställda än vad som följer enligt direktivet.

#### 11.4.5 Radar

För att få tillstånd att framföra ett fartyg med radar ska enligt direktivet befälhavaren inneha ett särskilt intyg utfärdat av den behöriga myndigheten som styrker att han har klarat examen avseende sina yrkesmässiga kunskaper i de ämnen som avses i avdelning B i bilaga II (teoretiska radarkunskaper, praktisk radaranvändning, användning av rotationshastighetsmätare, kunskaper om CEVNI-bestämmelser<sup>7</sup> gällande radarnavigering). Den behöriga myndigheten ska genom en anmärkning på certifikatet intyga sökandens lämplighet att framföra ett radarfartyg. Examensbevis som är utfärdade enligt förordningen om utfärdande av certifikat för framförande av fartyg med radar på Rhen ska godkännas av medlemsstaterna (artikel 9).

---

<sup>7</sup> European Code for Inland Waterways (CEVNI) som initierats av UNECE innefattar bl.a. bestämmelser om signalerings- och märkningssystem på fartyg och vattenvägar, förtöjningsregler och förhindrande av förorening av vatten.

Yrkesmässiga kunskaper om radar ingår som en del i utbildningarna till de behörigheter som nämnts ovan.

#### 11.4.6 Persontransport

För att få tillstånd att framföra ett fartyg för persontransport på medlemsstaternas inre vattenvägar ska antingen fartygsbefälhavaren eller annan besättningsmedlem inneha ett särskilt intyg utfärdat av den behöriga myndigheten om att han avlagt examen avseende sina yrkesmässiga kunskaper i de ämnen som anges i avdelning C i bilaga II till direktivet (grundkunskaper om tekniska föreskrifter rörande passagerarfartygens stabilitet, första hjälpen vid olycksfall, förebyggande brandåtgärder, användning av räddningsverktyg, åtgärder för allmänt passagerarskydd, kunskaper om säkerhetsföreskrifter).

Utöver de behörigheter som nämnts ovan finns möjlighet att erhålla specialbehörighet för krishantering (3 kap. 7 § behörighetsförordningen och 11 kap. 1 § TSFS 2010:20). Vidare finns möjlighet att få certifikat i bl.a. grundläggande brandbekämpning, som sjukvårdare ombord och grundläggande säkerhet (4 kap. behörighetsförordningen och 12 kap. TSFS 2010:20). Krav på dessa behörigheter och certifikat följer, i tillämpliga fall, av de beslut om säkerhetsbesättning som Transportstyrelsen fattar för varje fartyg.

### 11.5 Överväganden och förslag

#### 11.5.1 Direktivens inverkan på varandra

**Utredningens bedömning:** Direktiv 91/672/EEG är tillämpligt när en medlemsstat nyttjat undantaget i 96/50/EG.

Direktiv 91/672/EEG, om ömsesidigt erkännande av nationella båtförarcertifikat, var ett första steg i processen att införa gemensamma bestämmelser om framförande av fartyg på gemenskapens inre vattenvägar. Genom direktiv 96/50/EG togs ytterligare ett steg genom införandet av ett regelsystem innefattande gemensamma minimikrav för utfärdande av båtförarcertifikat. För det fall samtliga medlemsstater genomför bestämmelserna om minimikrav för utfärdande av nationella båtförarcertifikat i direktiv

96/50/EG fyller inte längre bestämmelser om ömsesidigt erkännande av varandras båtförarcertifikat någon funktion<sup>8</sup>. Av artikel 1.6 direktiv 96/50/EG följer att de nationella båtförarcertifikat som ömsesidigt erkänns genom direktiv 91/672/EEG som utfärdats senast 18 månader före ikraftträdandet av 96/50/EG förblir giltiga och behöver inte bytas ut. För båtförare som innehar sådana båtförarcertifikat är direktiv 91/672/EEG om ömsesidigt erkännande alltså av betydelse. Vidare följer av preambeln till direktiv 96/50/EG att navigeringsbara nationella vattenvägar som inte är förbundna med en annan medlemsstats nationella vattenvägar är inte föremål för internationell konkurrens, varför det är inte nödvändigt att göra de gemensamma bestämmelser om erhållande av båtförarcertifikat, som meddelas genom direktivet obligatoriska. För medlemsstater som på grund av det ovan anförda väljer att inte genomföra direktivet är direktiv 91/672/EEG tillämpligt.

#### 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

**Utredningens bedömning:** Bestämmelserna i direktiv 91/672/EEG gäller i stället för direktiv 2005/36/EG när det gäller det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar.

Sjöfartsverket har i sitt remissyttrande över SOU 1996:183 efterlyst att förhållandet mellan direktivet 91/672/EEG samt direktiven 89/48/EEG och 92/51/EEG ska analyseras när det gäller frågor om bl.a. behörighetsbevis samt utbildnings- och kompetenskrav. De båda sistnämnda direktiven har upphävts och ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer. Av

<sup>8</sup> Österrike, Belgien, Tjeckien, Frankrike, Tyskland, Ungern, Italien, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Rumänien, Slovakien, Storbritannien har implementerat 96/50/EEG eller i vart fall erkänner certifikat utfärdade i enlighet med direktivet för fart på deras inre vattenvägar. Finland erkänner inte båtförarcertifikat från andra länder utan tillämpar STCW-konventionen (Impact Assessment and Evaluation Study "proposal for a legal Instrument on the harmonisation of boatmasters' certificates in Inland Waterway Transport", Final Report february 2009).



artikel 2.3 sistnämnda direktiv följer att om det för ett visst reglerat yrke finns andra särskilda regler för erkännande av yrkeskvalifikationer i ett separat instrument i gemenskapslagstiftningen, ska motsvarande bestämmelser i det här aktuella direktivet inte gälla. Bestämmelserna i direktiv 91/672/EEG gäller således i stället för direktiv 2005/36/EG när det gäller det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar.

### 11.5.3 Dispens från tillämpningen av direktiv 96/50/EG

**Utredningens förslag:** Möjligheten till dispens ska inte nyttjas.

Sveriges vattenvägar saknar förbindelse med vattenvägssystem i annan medlemsstat. Enligt artikel 3.2 i direktivet finns således möjlighet att lämna dispens från tillämpningen av direktivet till befälhavare som enbart använder svenska inre vattenvägar och i stället utfärda nationella certifikat. Sverige har redan nyttjat denna möjlighet<sup>9</sup>. Det innebär att de svenska bestämmelserna i behörighetsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter även fortsättningsvis kan tillämpas på befälhavare på svenska fartyg som endast använder svenska inre vattenvägar. Fråga är om Sverige ska stå fast vid detta ställningstagande eller om vi tillämpa direktivets bestämmelser fullt ut även för fart på våra inre vattenvägar.

Certifikat som utfärdats av medlemsstaterna enligt direktivet ska godkännas ömsesidigt. Fråga är vad det innebär för Sveriges del om möjligheten till undantag enligt ovan nyttjas.

Direktivet innebär att Sverige, trots nyttjande av undantaget, måste godkänna certifikat som utfärdats för en befälhavare enligt direktivet i en annan medlemsstat för framförande av fartyg på svenska inre vattenvägar. Risk finns således 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

---

<sup>9</sup> EUK97/642/RS.

befälhavare än en befälhavare från en annan medlemsstat. Möjligheten till dispens bör därför inte nyttjas.

#### 11.5.4 Behov av genomförande av direktiv 91/672/EEG

**Utredningens bedömning:** I direktivet finns ingen möjlighet till undantag vilket medför att det ska införlivas i svensk rätt.

I direktivet finns inga möjligheter till undantag från dess tillämpning vilket per automatik medför att dess innehåll ska införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

När det gäller direktivets bestämmelser om villkor angående minimiålder (artikel 3.3) och kännedom om lokala förhållanden (artikel 3.5) ges medlemsstaterna möjlighet att under vissa angivna förutsättningar ange egna villkor. Överväganden i dessa frågor redovisas i avsnitt 11.6.3 och 11.6.4 nedan.

#### 11.5.5 Behov av genomförande av direktiv 96/50/EG

**Utredningens bedömning:** 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.

Som framgår ovan anser utredningen inte att möjligheten till dispens från tillämpningen av direktivet bör nyttjas vilket medför att direktivet ska genomföras i svensk rätt.

Utredningen har erfarit att Transportstyrelsen ska utreda en ny utbildning för befäl i skärgårdstrafiken. Det är enligt utredningens uppfattning inte rimligt att ha två skilda utbildningsvägar och kravbilder för fartyg, som enbart går i inre fart, bara därför att de ser olika ut. Mot bakgrund härav avstår utredningen från att lämna förslag till ny befälsutbildning för framförande av inre vattenvägsfartyg i enlighet med direktivet. Den närmare utformningen av denna utbildning och tillhörande frågor bör i stället lämpligen inlemmas i Transportstyrelsens utredning. I avsnitt 11.4 görs en

jämförelse mellan minimikrav för att erhålla båtförarcertifikat enligt direktivet jämfört med motsvarande krav enligt nu gällande svenska regler.

Vid utarbetande av ny befälsutbildning måste beaktas att fartyg i inlandssjöfart i vissa fall kan vara större än 500 brutto och då faller alla inrefartsbehörigheter såsom de definieras i nu tillämpliga bestämmelser. Övervägande bör därför särskilt göras om vilka krav på behörigheter som bör ställas för framförande av fartyg i inlandssjöfart som är större än 500 brutto.

## 11.6 Genomförande i svensk rätt av direktiv 91/672/EEG

### 11.6.1 Ömsesidigt erkännande

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse införs i 1 kap. behörighetsförordningen 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.

Av direktivet 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. Reglering härom saknas i svensk rätt. Bestämmelsen om erkännande av utländska behörighetsbevis i 1 kap. 5 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal<sup>10</sup> förutsätter ett ansöknings- och prövningsförfarande hos Transportstyrelsen. Direktivet förutsätter ett erkännande utan ett ansöknings- och prövningsförfarande varför utredningen anser att det bör införas en ny bestämmelse i behörighetsförordningen om att båtförarcertifikat upptagna i bilaga 1 till direktivet ska erkännas för fart på svenska inre vattenvägar.

---

<sup>10</sup> Se även 3 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörighet för sjöpersonal (TSFS 2010:20).

### 11.6.2 Svensk sjöpersonals behörighet vid arbete i andra medlemsstater

**Utredningens bedömning:** Möjligheterna till en uppdatering av bilaga 1 till direktivet bör ses över av Transportstyrelsen.

För att möjliggöra för svensk sjöpersonal att arbeta på fartyg som går på andra medlemsstaters inre vattenvägar har Sverige anmält fem bevis om behörigheter (skeppare B och A, styrman B och A samt sjökaptten) som fanns i tidigare lydelse av behörighetsförordningen. Med anledning av de nya behörigheterna i behörighetsförordningen bör möjligheterna till en uppdatering av bilaga 1 till direktivet ses över. Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att lämna ett förslag till hur detta bör göras och vad förslaget i sak bör innehålla.

### 11.6.3 Villkor angående minimiålder

**Utredningens förslag:** Bestämmelse om ålderskrav bör tas in i den ovan föreslagna bestämmelsen i 1 kap. behörighetsförordningen

Vid erkännande av båtförarcertifikat enligt grupp A eller B i bilaga 1 till direktivet får en medlemsstat ställa samma villkor angående minimiålder som ställs i denna medlemsstat för utfärdande av ett båtförarcertifikat i samma grupp (art 3.3). Bestämmelser om ålderskrav för att få en däcksbekräftelse finns i 4 kap. 1 § TSFS 2010:20. Utredningen anser att Sverige bör uppställa samma krav om ålder för båtförare från annan medlemsstat som ställs på svenska båtförare. Behov av genomförande av direktivet i denna del föreligger.

### 11.6.4 Kännedom om lokala förhållanden

**Utredningens förslag:** Anledning saknas att utnyttja möjligheten att ange egna villkor rörande kännedom om de lokala förhållandena.

I art 3.5 föreskrivs att en medlemsstat, efter samråd med kommissionen och övriga medlemsstater, för vattenvägar som inte är av havskaraktär kan kräva att båtförare från andra medlemsstater ska uppfylla de villkor rörande kännedom om de lokala förhållandena som motsvarar de kunskaper som krävs av medlemsstatens egna medborgare. Även båtförare som har båtförarcertifikat för navigering på Rhen, som utfärdas i överensstämmelse med den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, omfattas. Sverige har redan anmält Trollhätte kanal och Göta älv, Väneren, Mälaren, Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar av havskaraktär i direktivets mening. Det som kvarstår är sjöar och vattendrag, t.ex. Vättern och Göta kanal. I den mån dessa sjöar och vattendrag anses utgöra en inre vattenväg kan det ifrågasättas hur vanligt förekommande det kan antas bli med transporter av gods- och passagerare i direktivets mening. Utredningen anser det tveksamt om det finns anledning att utnyttja denna möjlighet att ange egna villkor och lämnar därför inget förslag i denna del. Utredningen vill också erinra om vad som sagts i avsnitt 2.5 om vad utredningen i sitt arbete utgått från kan vara svenska inre vattenvägar.

## 12 Bemanning, arbets- och vilotider

I utredningens uppdrag ingår enligt direktiven att redovisa hur mycket kostnaderna kommer att sänkas bl.a. om fartygen bemannas enligt kraven i EU:s regelverk om inre vattenvägar jämfört med nuvarande lagstiftning. Följande avsnitt syftar till att redovisa såväl relevant internationell som svensk reglering av frågan. I frågan om hur ett fartyg ska bemannas är även reglering av arbets- och vilotider av intresse.

### 12.1 Bemanning

#### 12.1.1 Internationell reglering

Inom EU finns inte någon gemensam reglering avseende antal besättningsmän och besättningens sammansättning på fartyg avsedda för fart på inre vattenvägar. I direktiv 2006/87/EG har kapitel 23 i bilaga II rubriken – Utrustning av fartyg med hänsyn till bemanning. Kapitlet är med ett undantag (art 23.09) utan innehåll. Denna artikel motsvarar § 3.14 i Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, ett bindande regelverk beslutat enligt Rhenkonventionen, se nedan.

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. Vidare är nationella bestämmelser om bemanning 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. Således delas fartygen upp i olika kategorier beroende på hur lång tid under dygnet de drivs, 14, 18 eller 24 timmar. Beroende på fartygens längd, standard och antalet timmar av dygnet fartyget är i drift kan man sedan söka antalet besättningsmän och kraven på deras behörigheter i en matris. Motsvarande bestämmelser utfärdade av UNECE är, med undantag vad gäller besättningsmän av lägsta rang och praktikanter, i stort sett identiska. Många av medlemsstaterna i EU har även i nationell lag antagit bestämmelser som liknar bestämmelserna utfärdade av CCNR och UNECE. Vid utredningens besök i Holland framkom att man där tillämpar samma system med matriser.

För fullständighetens skull kan sägas att CCNR:s regler kräver att ett högst 86 meter långt fartyg, som drivs 14, 18 eller 24 timmar ska ha en besättning om 3, 3 respektive 4 man ombord medan ett fartyg som har en längd större än 86 meter ska ha en besättning om 4, 4 respektive 5 man ombord.

Utredningen ska enligt sina direktiv beräkna hur mycket kostnaderna för bemanning av inre vattenvägsfartyg skulle sänkas jämfört med nuvarande svenska regler för bemanning av fartyg. Detta låter sig inte närmare göras av det skälet att utredningen inte vet vilka löner besättningen på inre vattenvägsfartyg i Sverige skulle ha, om de vore svenska fartyg; det finns inga kollektivavtal. Det har inte gått att få reda på vilka löner man har i t ex Holland men det sades att lönenivån inte skiljer mycket från lönenivån för jämförbara grupper inom den havsgående flottan. Lönekostnaden och bränslekostnaden sades för ett större fartyg uppgå till 50 respektive 30 procent av den totala driftskostnaden av fartyg.

Slutligen kan anmärkas att i holländska fartyg är besättningen inte alltid europeisk utan besättningsmän rekryteras i stigande omfattning från bl.a. Filippinerna.

### 12.1.2 Gällande reglering i svensk rätt

Av 2 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) följer att ett fartyg ska vara bemannat på ett betryggande sätt. För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare ska säkerhetsbesättning

fastställas (3 kap. 10 §)<sup>1</sup>. Med säkerhetsbesättning avses det minsta antal besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i (1 kap. 2 § punkten 3). Ett fartyg för vilket säkerhetsbesättning ska fastställas får inte framföras innan ett sådant beslut har meddelats. Inte heller får fartyget framföras om inte besättningen har den storlek och den sammansättning i övrigt som anges i beslutet. Fartyget får inte heller framföras i annan fart än den som anges i beslutet (3 kap. 11 §). Säkerhetsbesättning fastställs av Transportstyrelsen och möjlighet till att återkalla eller ändra ett sådant beslut finns (3 kap. 12–13 §§). Bestämmelser om säkerhetsbesättning gäller inte utländska fartyg (3 kap. 18 §). Överklagandebestämmelser finns i 9 kap. 3 §.

Allmänna bestämmelser om säkerhetsbesättning finns i 4 kap. 19–29 §§ fartygssäkerhetsförordningen. Vid ett beslut om fastställande av säkerhetsbesättning för ett fartyg ska behov av vakthållning beaktas när en resa under normala förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång. För varje befattning som ingår i säkerhetsbesättningen ska den behörighet och specialbehörighet anges som fordras för att utöva befattningen. Av ett beslut om säkerhetsbesättning ska framgå för vilket fartområde<sup>2</sup> beslutet gäller. Om fartyget ska användas i olika fartområden kan säkerhetsbesättning fastställas för varje sådant område. I 4 kap. 30–32 §§ finns särskilda regler gällande säkerhetsbesättning för passagerarfartyg.

### 12.1.3 Överväganden

**Utredningens bedömning:** Någon gemensam reglering av bemanning på fartyg konstruerade att gå på inre vattenvägar finns inte. Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen är tillämpliga.

<sup>1</sup> Sjöfartsverkets föreskrifter om bemanning är tillämpliga på andra svenska handels-, traditions- och fiskefartyg, för vilka Transportstyrelsen inte fastställer beslut om säkerhetsbesättning.

<sup>2</sup> Fartområdena delas in A till E (se 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen).



Som framgår ovan saknas det inom EU en gemensam reglering av bemanning på fartyg konstruerade att gå på inre vattenvägar. Diskussioner förs inom EU om en sådan reglering ska införas<sup>3</sup>.

Svenska bestämmelser om fastställande av säkerhetsbesättning kommer att vara tillämpliga på fartyg konstruerade att gå på inre vattenvägar. Det ankommer således på Transportstyrelsen att fatta dessa beslut. Under dessa omständigheter blir det inte fråga om några kostnadsbesparingar.

## 12.2 Arbets- och vilotider

### 12.2.1 EU-rättslig reglering

Bestämmelser om bl.a. dygnsvila, begränsning av veckoarbetstid och arbetstidens längd för nattarbetande infördes genom rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (arbetstidsdirektivet). Luft-, järnvägs-, väg-, och sjötransporter och annat arbetet till sjöss omfattades ursprungligen inte av direktivet. Genom en ändring år 2000<sup>4</sup> omfattar direktivet numera mobila arbetstagare (artikel 1 punkten 7), dvs. arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport på väg, i luften eller på inre vattenvägar. Sjömän på sjögående fartyg omfattas inte av direktivet<sup>5</sup>.

Enligt artikel 14 ska direktivets bestämmelser inte tillämpas när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten. När det t.ex. gäller mobilt arbete inom vägtransport-

---

<sup>3</sup> se bl.a. Yttrande från Europeiska ekonomiska och social kommittén om Socialpolitik inom ett alleuropeiskt lagstiftningssystem för den inre sjöfarten (2006/C 24/15) s. C24/75 och Impact Assessment and Evaluation Study regarding the "Legislative harmonisation of manning requirements in inland Waterway Transport, 4 februari 2009.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av Rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden. De båda direktiven 93/104/EG och 2000/34/EG har kodifierats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

<sup>5</sup> För sjömän på havsgående fartyg är Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) tillämpligt.

sektorn finns det s.k. vägarbetsdirektivet<sup>6</sup> som införlivats i svensk rätt genom lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Det finns även regler för flygpersonal inom civilflyget<sup>7</sup>. Något motsvarande direktiv gällande mobilt arbete på inre vattenvägar finns inte varför arbetsdirektivet är tillämpligt för dessa arbetstagare.

Arbetstidsdirektivets bestämmelser gäller dock inte fullt ut för mobila arbetstagare. Direktivets bestämmelser om dygnsvila, raster, veckovila och nattarbetets längd gäller inte mobila arbetstagare (artikel 20 punkten 1). Däremot omfattas mobila arbetstagare av direktivets bestämmelser om tillräcklig vila (artikel 20), fyra veckors betald årlig semester (artikel 7), samt hälsokontroller (artikel 9). I princip gäller även direktivets bestämmelser om begränsning av veckoarbetstiden (artikel 6). Den genomsnittliga arbetstiden under varje sjudagarsperiod inklusive övertid får inte överstiga 48 timmar (artikel 6).

### 12.2.2 Gällande reglering i svensk rätt

I Sverige finns de allmänna reglerna om arbetstidens längd och förläggning framför allt i arbetstidslagen (1982:673) som i sin helhet är kollektivavtalsdispositiv. Lagen gäller i princip för hela arbetsmarknaden med några få undantag. Fartygsarbete är ett sådant undantag (2 § punkten 4). Dock får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att lagen ska tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpningen av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän<sup>8</sup>.

Regler om sjömäns nattvila och annan vila under tjänstgöring finns i lagen om vilotid för sjömän. Genom lagen har två konventioner som reglerar sjömäns vilotid genomförts i svensk rätt. De berörda konventionerna är dels den av Internationella arbetskonferensen år 1996 antagna konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, dels den av

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter. Se även Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

<sup>7</sup> Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000.

<sup>8</sup> För fartyg som tillhör polisväsendet, Försvarsmakten, Kustbevakningen, SJ, Trafikverket, Sjöfartsverket och Tullverket gäller arbetstidslagen (1 § förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän).

Internationella sjöfartskonferensen år 1995 reviderade konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning (STCW-konventionen)<sup>9</sup>. Lagen kompletteras av förordning (1998:962) om vilotid för sjömän, förordning (2003:108) om tillämpning av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:9) om vilotid för sjömän.

Lagen om vilotid för sjömän är tillämplig på sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenska fartyg. Med fartygsarbete avses arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget (1 §). Möjlighet finns att i kollektivavtal göra undantag från delar av lagen (3 §). Vilotiden får inte understiga 10 timmar under varje 24-timmars period och 77 timmar under varje 7-dagarsperiod (4 §). Särskilda bestämmelser gäller för sjömän under 18 år (5 §). Arbetstiden för sjömän får uppgå till högst 48 timmar/vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om ett år. Överstiger den ordinarie arbetstiden 40 timmar per vecka ska ersättning för överskjutande tid lämnas i form av fri tid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal (7 §). Genom bl.a. 7 a § har direktiv 1999/63/EG genomförts i svensk rätt. Bestämmelsen innebär att för sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift ska klausulerna i de avtal som återges i bilaga till direktiv 1999/63/EG iakttas. Bilagan utgörs av ett avtal mellan de europeiska redarnas och transportarbetarnas organisationer om arbetstidens organisation för sjömän.

### 12.2.3 Överväganden

**Utredningens bedömning:** Lagen om vilotid för sjömän (1998:958) bör tillämpas för besättningarna på fartyg, som går på inre vattenvägar.

Regleringen av arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare inom transportsektorn på inre vattenvägar är som framgår ovan allmänt hållen. Arbetstidsdirektivet har karaktären av ett ramdirektiv och någon mer detaljerad reglering för inre vattenvägar motsvarande den som finns för vägtransportsektorn saknas. Härtill

---

<sup>9</sup> Prop. 1997/98:128.

kommer att mobila arbetstagare undantas från stora delar av arbetstidsdirektivets bestämmelser.

Inom EU utgör de inre vattenvägarna en del av landtransportsystemet. Således omfattas arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport på inre vattenväg, till skillnad mot sjömän på sjögående fartyg, av arbetstidsdirektivet. Denna distinktion görs inte i Sverige utan alla vattenvägar omfattas av sjöfartsregleringen.

Utredningen kan inte finna annat än att arbetstidsdirektivet framstår som tämligen konturlöst i sin reglering av arbetstiden för sjömän ombord på fartyg för inre vattenvägar. Det öppnar för arbetstider, som inte tillämpas i övrigt i svenskt arbetsliv. Det är en skillnad mellan det och de svenska reglerna om vilotid för sjömän. Utredningen har övervägt att utarbeta ett förslag till arbetstidsregler för sjömän på fartyg avsedda för inlandsjöfart men har dels konstaterat att utredningen inte har tillräcklig kunskap om arbetsförhållandena på sådana för att kunna göra det, dels inte kan förstå att vattenvägsfartyg, på vilka vaktgång måste ske, skiljer sig i något väsentligt avseende när det gäller synen på arbets- och vilotidernas längd från havsgående fartyg. Utredningen anser därför att lagen om vilotid för sjömän bör tillämpas även för den nu aktuella typen av fartyg.

Det bör för fullständighetens skull sägas att vi ännu inte vet vilka trafikmönster eventuella inre vattenvägsfartyg kommer att ha. Framtiden får slutligt utvisa om ändring av arbets- och vilotidsregleringen marginellt måste göras.

## 13 Krav på motorer och kvalitet på bränsle för fartyg i inlandssjöfart

### 13.1 Arbetsmaskinsdirektivet<sup>1</sup>

Syftet med arbetsmaskinsdirektivet är att tillnärma medlemsstaternas lagar om utsläppsstandarder och typgodkännandeförfaranden för motorer som ska installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg. I direktivet finns bestämmelser om motorer som är avsedda att installeras i fartyg i inlandssjöfart. Med fartyg i inlandssjöfart avses ett fartyg som är avsett att användas på inre vattenvägar och har en längd på 20 meter eller mer samt en volym på 100 m<sup>3</sup> enligt formel i punkt 2.8a avsnitt 2 i bilaga I, eller bogserfartyg eller skjutbogserare byggda för att bogsera, framdriva genom påskjutning eller bogsera från sidan fartyg på 20 meter eller mer. Definitionen omfattar t.ex. inte fartyg avsedda för persontransport för upp till 12 personer och havsgående fartyg som är beroende av tidvattnet för sin trafik eller tillfälligtvis trafikerar inre vattenvägar. I artikel 7a hänvisas till direktivets bilagor vad gäller utsläppsgränsvärden. Enligt artikel 8.2 a får medlemsstaterna inte utfärda det fartcertifikat för gemenskapens inlandssjöfart, vilket fastställs i rådets direktiv 82/714/EEG (dvs. föregångaren till nu gällande tekniska direktiv), till något fartyg med motorer som inte uppfyller kraven i detta direktiv.

---

<sup>1</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 partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (arbetsmaskinsdirektivet).

### 13.1.1 Reglering i svensk rätt

Arbetsmaskinsdirektivet har införlivats i svensk rätt genom lag (1998:1707) om åtgärd mot buller och avgaser från mobila maskiner och förordning (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner. Vad som avses med mobila maskiner i ovan angiven lag anges i 1 § andra stycket. Fartyg i inlandssjöfart finns inte med i uppräknningen. En bestämmelse motsvarande artikel 7a i direktivet saknas således i svensk rätt. Transportstyrelsen ansvarar för den centrala tillsynen av att avgasbestämmelserna efterlevs och är typgodkännandemyndighet för arbetsmaskinkrav enligt direktivet. Lokalt är det kommunerna som tar hand om tillsynen.

I nu gällande regelverk för havsgående fartyg finns krav motsvarande direktivets krav i 13 kap. av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Föreskriften sätter i kraft de internationella kriterier för luftutsläpp som beslutats av IMO genom annex VI i MARPOL 73/78. Föreskriften innehåller krav gällande utsläppsnivåer för kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och svaveloxider (SO<sub>x</sub>) för motorer med en effekt överstigande 130 kW. Motorer ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP). Enligt föreskriften kommer stegvisa skärpningar av kravnivåerna att genomföras.

### 13.1.2 Övervägande och förslag

**Utredningens förslag:** Ett tillägg görs i 1 § lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner om att med mobil maskin avses även fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss.

Arbetsmaskinsdirektivet kräver lägre utsläppsnivåer av kväveoxider och har även kriterier för utsläpp av kolmonoxid, kolväten och pariklar vilket nu gällande regler för havsgående fartyg saknar. Motorer ska vara försedda med typgodkännandeintyg. Kriterier för svaveloxider regleras genom krav på bränslets svavelinnehåll och diskuteras i avsnitt 13.2.

Nu gällande lagstiftning bör ändras så att det framgår att även arbetsmaskinsdirektivets bestämmelser om motorer som ska

installeras i fartyg i inlandssjöfart blir tillämpliga i Sverige. Utredningen föreslår därför att ett tillägg görs i 1 § lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner om att med mobil maskin avses även fartyg inlandssjöfart när de inte är till sjöss. Följändringar i den till lagen tillhörande förordning kan behöva göras.

## 13.2 Bränslekvalitetsdirektivet<sup>2</sup>

Direktivet innehåller minimikrav för bensin och diesel för vägfordon och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss<sup>3</sup>), jordbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till sjöss (artikel 1). Medlemsstaterna ska se till att gasoljor<sup>4</sup>, som är avsedda att användas bl.a. i fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss, senast den 1 januari 2008 får släppas ut på marknaden inom deras territorium endast om dessa gasoljor har ett svavelinnehåll på högst 1 000 mg/kg. Fr.o.m. 2011 ska den högsta tillåtna svavelhalten i sådana gasoljor vara 10 mg/kg. Medlemsstaterna ska vidare se till att andra flytande bränslen än gasoljor får användas i fartyg på inre vattenvägar endast om bränslenas svavelhalt inte överstiger den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljorna (artikel 4.2). För att ta hänsyn till smärre föroreningar i leveranskedjan får dock medlemsstaterna fr.o.m. den 1 januari 2011 tillåta gasoljor som är avsedda att användas bl. a. i fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss med en svavelhalt på upp till 20 mg/kg vid den slutliga distributionen till slutanvändarna. I direktivet finns även målbestämmelser om minskade växthusgasutsläpp (artikel 7a 2.b.i).

---

<sup>2</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>3</sup> Utredningen tolkar att skrivningen "inte är till sjöss" är liktydig med "inte bedriver sjöfart" (t.ex. ligger förtöjd).

<sup>4</sup> Med *gasoljor avsedda att användas i mobila maskiner som inte används för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar) och i jord- och skogsbruksmaskiner samt fritidsbåtar* avses alla petroleumbaserade flytande bränslen som omfattas av KN-nummer 2710 19 41 och 2710 19 45 och är avsedda att användas i de motorer med kompressionständning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG (fritidsbåtar), 97/68/EG (mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg) och 2000/25/EG (jordbruks- eller skogsbruksmaskiner).

### 13.2.1 Reglering i svensk rätt

Bränslekvalitetsdirektivet har införlivats i svensk rätt genom bl.a. förordning (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken, lag (1999:1325) om ändring i miljöbalken, förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle och förordning (1985:838) om motorbensin. Förordning (1985:838) om motorbränslen gäller bensin, dieselbränslen och alternativa motorbränslen avsedda för motordrift. Hänvisning görs till bränsledirektivet vad gäller provningsmetoder när kvaliteten på motorbränslen ska bestämmas avseende de miljöspecifikationer som anges i bilaga 2 och 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Förordningen är endast tillämplig på vägfordon.

Direktivets bestämmelser avseende mobila maskiner har införlivats i svensk rätt genom lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner och förordning (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna maskiner.

### 13.2.2 Övervägande och förslag

**Utredningens bedömning:** Utredningens förslag i avsnitt 13.1.2, om att fartyg i inlandssjöfart, när de inte är till sjöss, ska anses omfattas av begreppet mobil maskin, medför att 3 a § i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner även omfattar dessa fartyg.

Bränslekvalitetsdirektivet är, som framgår ovan, redan genomfört i svensk rätt vad gäller vägfordon och mobila maskiner. De regler i direktivet som gäller fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss är däremot inte genomförda i svensk rätt varför en revidering är nödvändig.

Artikel 4.2 i direktivet som avser svavelinnehållet i gasoljor avsedda att användas i mobila maskiner (inklusive fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss) har genomförts i 3 a § lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Av 3 a § i lagen följer att dieselbränsle som är avsett att användas i mobila maskiner får inte saluföras om det inte uppfyller villkoren för miljöklass 3 enligt bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Av utredningens



förslag i avsnitt 13.1.2, om att ett tillägg görs i 1 § lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner om att med mobil maskin avses även fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss, följer att fartyg i inlandssjöfart, när det inte är till sjöss, omfattas av 3 a § i samma lag.

### 13.3 Marina bränsledirektivet<sup>5</sup>

Ändamålet med direktivet är att minska utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa typer av flytande bränslen genom att fastställa gränsvärden för svavelhalten i sådana bränslen. Begreppet marina bränslen i direktivet omfattar alla petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på ett fartyg. Vidare omfattas även alla petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg som används i inlandssjöfart i enlighet med definitionen i arbetsmaskinsdirektivet (se ovan) när de är till sjöss. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att svavelhalten i bränslen som används på deras territorialvatten, exklusiva ekonomiska zoner eller svavelkontrollområden inte är högre än 1,5 viktprocent.

#### 13.3.1 Reglering i svensk rätt

Det marina bränsledirektivet har införlivats i svensk rätt genom miljöbalken och förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle i dess lydelse enligt förordning (2000:372). Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg hänvisar till förordning (1998:946).

Förordningen om svavelhaltigt bränsle är tillämplig på alla bränslen som innehåller svavel. Med marint bränsle avses varje petroleumbaserat flytande bränsle som används eller som är avsett användas ombord på ett fartyg. Vidare ges definitioner på marin dieselolja och marin dieselbrännolja (gasolja). Vid fartygs drift tillämpas bestämmelserna i förordningen endast på marina bränslen, marin dieselolja och marin dieselbrännolja. Marin dieselbrännolja (gasolja) får saluföras eller överlätas endast om svavel-

<sup>5</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

halten i oljan inte överstiger 0,10 viktprocent. Marin dieselolja får saluföras eller överlåtas endast om svavelhalten i oljan inte överstiger 1,5 viktprocent. Om svavelhalten i ett marint bränsle överstiger 0,1 viktprocent, får bränslet som huvudregel inte användas i fartyg i hamn. Om svavelhalten i ett marint bränsle överstiger 1,0 viktprocent, får bränslet inte användas på svenskt sjöterritorium. Inte heller får det användas i svenska fartyg som utanför svenskt sjöterritorium trafikerar inre vattenvägar. Tillsyn enligt förordningen utövas av Transportstyrelsen i fråga om användning av marina bränslen i fartyg.

### 13.3.2 Övervägande och förslag

**Utredningens förslag:** Ett tillägg bör göras i 2 § 6 förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle i syfte att tydliggöra att även petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart, när dessa är till sjöss, inkluderas i förordningens definition av marint bränsle.

Det marina bränsledirektivets definition av marina bränslen inkluderar alla petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart i enlighet med definitionen i arbetsmaskinsdirektivet<sup>6</sup>, när dessa fartyg är till sjöss.

Förordningen om svavelhaltiga bränslen definierar att marint bränsle som varje petroleumbaserat flytande bränsle som används ombord på fartyg. Till skillnad från definitionen i det marina bränsledirektivet saknas således information om att det även inbegriper fartyg i inlandssjöfart när dessa är till sjöss. Ett tillägg bör göras i 2 § 6 förordningen om svavelhaltigt bränsle i syfte att tydliggöra att även petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart när dessa är till sjöss inkluderas i förordningens definition av marint bränsle.

Miljödepartementet arbetar med ett införlivande av 2009/30/EG vilket är den senaste ändringen av direktiv 98/70/EG och 99/32/EG. Förslag till ny lagstiftning kommer enligt plan finnas på

---

<sup>6</sup> Art. 2 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.

plats i svensk rätt senast 1 mars 2011. I detta arbete specificeras inte vad som gäller för fartyg i inlandssjöfart.

Del IV

Godsflöden

## 14 Godstransporter till och från Vänern och Mälaren

Föreliggande kapitel avser att belysa den potential som finns för ökad sjöfart på de svenska inre vattenvägarna och den påverkan ett införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar kan ha på efterfrågan av sjötransporter på de inre vattenvägarna.

I arbetet har utredningen tagit fram uppgifter om transporterade godsmängder till och från hamnar i Vänern 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 järnvägs-transporter 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 kan dock förmodas att man även vid sammanställandet av dessa har brottats med en problematik liknande utredningens. Enligt uppgift från myndigheten Trafikanalys finns mer statistik insamlad och lagrad, men på grund av statistiksekretess går den inte att använda i exempelvis föreliggande utredning. Ytterligare en viktig källa har varit det omfattande underlagsmaterial som tagits fram inom ramen för regionernas och trafikverkens inriktnings- och åtgärdsplanering. Underlaget för åtgärdsplaneringen har även använts för antaganden om framtida godsvolymer.

Det befintliga underlaget av prognoser och utredningar har dessutom kompletterats i form av de möten och intervjuer som genomförts med hamnar, regionföreträdare, transportköpare och transportörer inom landet.

## 14.1 Generella utvecklingstendenser för godstransporter och logistik

Inom ramen för åtgärdsplaneringen för 2010–2021 har trafikverken tagit fram ett omfattande beslutsunderlag<sup>1</sup>. I den rapport om godstransporter som presenterades 2008 beskriver trafikverken också de utvecklingstendenser som kan ses inom logistikområdet. I rapporten beskrivs en utveckling inom godstransporter och logistik där godsflöden konsolideras till färre stråk och noder och där företag går mot att arbeta med mer frekventa sändningar och direktleveranser av mindre sändningsstorlek för att anpassa sin verksamhet mot ett ”*just-in-time*”-system.

Godstransporter och logistik är frågor som också ligger relativt högt på den transportpolitiska dagordningen, inte minst genom EU-kommissionens meddelande om en handlingsplan för godslogistik<sup>2</sup>. Trafikverken beskriver i underlaget till förslaget till nationell transportplan några av de viktigaste omvärldsförändringarna som påverkat näringslivet och transportsektorn. Dessa kan övergripande sammanfattas till:

- Ökad containerisering och en trend mot mer volymgods (innebärande t. ex. att lastbilarnas volym blir viktigare än vilken maxvikt de kan transportera)
- Ökad tillgång till allt viktigare ”nya” marknader dels inom det utvidgade EU men också med kraftig tillväxt i till exempel Kina och Indien.
- Starkare fokusering mot att nyttja stordriftsfördelar inom industrin och globaliseringen av flera marknader
- Ökad debatt om miljökonsekvenser och miljötänkande
- Valutakursförändringar under de senaste åren, i synnerhet den amerikanska dollarns kraftiga försvagning, har påverkat transportbehovet.

Det ingick som en viktig uppgift för SIKA<sup>3</sup> att årligen sammanställa och rapportera kring utvecklingen av godsflöden för samtliga svenska transportslag. I den senaste tillgängliga rapporteringen som

<sup>1</sup> Trafikverken 2009.

<sup>2</sup> KOM (2007) 607 slutlig.

<sup>3</sup> SIKA avvecklades den 1 april 2010, varvid stora delar av SIKA:s verksamhet fördes över till den nya myndigheten Trafikanalys.

avser 2008 indikeras att vissa typer av godstransporter som i dag går på väg borde kunna flyttas över på järnväg (SIKA Basfakta 2008). Speciellt containertransporter lyfts fram som ett sådant exempel. Störst potential för överflyttning inom godstransporter har långa lastbilstransporter som borde kunna ställas om till järnvägsanknutna kombitransporter. De hamnpendlar som trafikerar Göteborgs hamn med containers lyfts ofta fram som goda exempel på ett intermodalt skifte. De resultat som redovisas tyder också på att med rätt förutsättningar kan kombitransporterna vara konkurrenskraftiga på betydligt kortare avstånd än vad man traditionellt brukar tala om<sup>4</sup>.

Vart femte år genomförde SIKA tillsammans med trafikverken även en varuflödesundersökning. Den senast publicerade varuflödesundersökningen genomfördes 2004–2005. Undersökningen beskriver olika godsflöden till och från men också inom Sverige. Varuflödesundersökningens avsikt är också att fånga olika transportkedjor där flera trafikslag är inblandade. I undersökningen 2004–2005 framgår att lastbilen är inblandad i runt 80 procent av de totala transporterna, oavsett om man räknar efter godsets vikt eller värde i kronor. Om man ser till transporter som passerar minst en länsgräns är andelen av godset som någon sträcka fraktas med lastbil runt 60 procent av vikten, men fortfarande runt 80 procent av godsets värde. Lastbilens betydelse som transportmedel för gods är alltså mycket central även för något längre transporter<sup>5</sup>.

Sett över de senaste 20 åren ökade lastbilstransporterna i Sverige mycket kraftigt mellan 1992 och 1996. Några av de viktigaste faktorerna som kan förklara den kraftiga ökningen var enligt SIKA den höjning av tillåten totalvikt från 40 till 60 ton som genomfördes, slopad kilometerskatt för lastbilar och ökad tillåten fordonslängd för lastbilar<sup>6</sup>.

Samtidigt finns det andra förklaringsfaktorer till den ökning av lastbilstransporterna som skett och som har sitt ursprung i transportsektorns omvärld och dess kunder. Där har dessutom konkurrensen på produktmarknaden ökat och industrin har över tid sakta förändrat sin syn på transporter, som nu blivit en mera integrerad del i produktionsprocessen. En förändring som kan ses

---

<sup>4</sup> 2010 körs den kortaste järnvägspendeln med containers till Skandiahallen i Göteborg från Falköping; ca, 135 km.

<sup>5</sup> SIKA Basfakta 2009:28.

<sup>6</sup> Ibid.

som ett utfall av ett ökat ”*just-in-time*” tänkande. Över samma två decennier har inte bara Sverige utan också hela vår omvärld sett en fortsatt urbanisering där större städer, byggda enligt gamla mönster, leder till minskad fysisk åtkomst för järnväg och sjöfart.

Tillsammans får dessa tendenser stort inflytande på transportmedelsvalet. Lastbilen har blivit det allt vanligare valet eftersom den ofta uppfyllt transportköparnas villkor på bästa sätt. Dock bör hamnpendlarna med containers till Göteborgs hamn nämnas eftersom de under senare år kommit att tjäna som exempel på möjlig överflyttning av gods, som har gynnat både järnvägs- och sjötransporter i stort<sup>7</sup>. Också till andra hamnar, såsom exempelvis Helsingborg, har system med hamnpendlar utvecklats som förbinder Helsingborgs hamn med bland annat Mälardalsregionen<sup>8</sup>.

Som berördes ovan har transportererna inom de flesta företag kommit att bli en del i ett logistiksystem. För större företag med stora volymer kan sådana system komma att kräva investeringar i strukturer som terminaler och speciella lastbärare samt kräva deltagande från både tillverkare och kunder. För att kunna genomföra stora investeringar och säkerställa konkurrens skrivs ofta fleråriga avtal med transportörer och ibland kring tredjepartshantering av godsflöden. Dessa ofta komplicerade arrangemang är inte sällan en del av logistikvardagen i speciellt de större företagen, varför överflyttningspotentialen mellan godsslag ofta är begränsad på kort sikt. Logistikplaneringens val av transportslag är oftast ett resultat av en noggrann kartläggning. Till dessa avväganden kommer sådant som omvärldsfaktorer, transportköparkrav, totalkostnadsperspektiv, lager- och produktionsstrategier samt annat som starkt kan påverka transportmedelsvalet. Samtidigt leder systemlösningar också till bindningar under kontraktperioden när systemet väl lagts fast.

Dessutom är givetvis de infrastrukturella möjligheterna ibland en begränsande faktor, där lokaliseringen av ett företag kan spela stor roll för vilka möjligheter det har att välja transportslag för sitt transportbehov<sup>9</sup>.

Ökad internationalisering leder till att en allt större mängd gods kommer att transporteras över allt längre avstånd. Detta gods, om

---

<sup>7</sup> SIKA 2009:28.

<sup>8</sup> Helsingborgs hamn 2010.

<sup>9</sup> SIKA Rapport 2008:10.



det transporteras internationellt, kräver ofta ett flertal omlastningar mellan landtransporter och sjötransporter vilket gör det nödvändigt att rationalisera flödena. Detta görs genom att till exempel enhetsbereda godset i containrar direkt hos tillverkaren för att undvika onödig ompackning.

Valet av transportmedel görs sedan med hänsyn till godsets värde samt de krav som det är rimligt att ställa på leveransprecision, flexibilitet och ledtid. Då ledtiden för fartygstransporter ofta är längre än hos lastbils- och tågtransporter krävs att företagen ges goda argument för att välja sjötransport som förstahandsalternativ. För lågvärdigt gods kan ofta en längre transporttid vara acceptabel då sjöfrakt vanligtvis ger lägre transportkostnader, särskilt över lite längre distanser och för stora volymer.

## 14.2 Sjötransporter på Vänern

Vänern är med sin yta om 5 650 km<sup>2</sup> Sveriges största sjö. Transportmässigt har Vänerområdet historiskt tjänat som omland för hamnar på Västkusten, främst för Göteborg. 200 000–250 000 personer försörjs med vatten direkt ur Vänern. Om man även beaktar Göta älv stiger antalet med ytterligare 500 000 personer, dvs. Vänern är vattentäkt för sammanlagt ca 700 000 personer<sup>10</sup>. Redan från 1500-talet finns det planering för att förbinda Vänern med Västerhavet och när en av de första slussarna i Sverige tas i bruk i Lilla Edet 1607 tas också det första steget mot att uppfylla Gustav Vasas vision. Även om man strax efter första slussen började gräva på de tio kilometer som än i dag är grävd kanal norr om Trollhättan, så blev inte avsnittet avslutat förrän 1750. Farbar och fullbordad, med slusstrappan i Trollhättan, blev inte kanalen förrän 1800. Två större ombyggnader skedde sedan på 1840-talet och 1910, medan den senaste stora uppgraderingen skedde 1973–1974.

I dagsläget finns det sex slussar på de drygt 80 kilometer som det är mellan Göteborg och Vänern. För att kompensera för de 44 meters nivåskillnad som råder möter fartygen den första slussen i Lilla Edet, tre plus en i Trollhättan och den sista i Brinkebergskulle. Dagens maximala storlek för fartyg i slussarna är en längd om 89 meter, en bredd om 13,4 meter och ett djupgående om

<sup>10</sup> Uppgift från Vattenvårdsenheten vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

5,2 meter. Kanalen har en segelfri höjd om 27 meter. Beroende på varuslag och utformning kan ett maximalstort fartyg lastas med drygt 4 000 ton gods, vilket kan anses motsvarar ungefär 200 järnvägsvagnar eller 130 lastbilar med släp.

Sedan 1994 har fem av de största hamnarna runt Vänern samlats under ett bolag, Vänerhamn AB<sup>11</sup>. De hamnar som ingår i Vänerhamn är Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg. Dessutom anger Vänerhamn att man bedriver verksamhet i Gruvön, Skoghäll, Hällekis, Trollhättan och Åmål<sup>12</sup>.

Figur 14.1 Lokalisering av större hamnar i Vänern



I alla de fyra större hamnar som ingår i Vänerhamn finns en isbrytande bogserbåt och förhållandevis stora hamnmagasin samt ett utbud av kranar, truckar och lastmaskiner anpassade till den nuvarande hanteringen. I Karlstad finns den största av hamnarna

<sup>11</sup> Procentuella fördelningen av ägandet i Vänerhamn AB mellan kommunerna: Karlstad 31, Lidköping 20,3, Kristinehamn 17,5, Gullspång 13,7, Vänersborg 8,5, Lantmännen 8, Åmål 1. Källa: Vänerhamn.

<sup>12</sup> När det gäller Gruvön, där Billerud har pappersbruk och Stora Enzo ett av landets största sågverk, så hanterar Vänerhamn lastningen av färdigvaror medan Billerud själva lossar inkommande massaved.

inom gruppen med kapacitet för hantering av olja, trävaror, pappersprodukter och olika projektlaster. Förutom kajer och 74 000 m<sup>2</sup> hamnmagasin finns det också en tunglyftkran för 200 ton last. Mycket av lagerkapaciteten nyttjas av Stora Enso i Skoghall som mellanlagrar liner för vidare transport<sup>13</sup>.

Bland de övriga hamnarna har Kristinehamn en inriktning mot hantering av styckegods och trä, medan Ottebäcken har vattendjup och utrustning för utlastning av bulkgoods. I Lidköping lossas främst jordbruksprodukter, sten och fasta bränslen. Vänersborg har tidigare mest hanterat bulkgoods.

### 14.2.1 Utvecklingen av sjötransporter på Vänern<sup>14</sup>

Sjöfarten på Trollhättekanal och i Vänern har strategisk betydelse för de inre delarna av västra Sverige, i första hand Värmland och de delar av Västra Götaland som ligger vid Vänern. Västra delen av Vänern har i dag dock ingen egentlig hamnkapacitet.

Det är en stor geografisk spridning på ursprung och destination för det gods som skeppas till och från Vänern. Vänersjöfarten hade 2009 trafik på alla länder i Norden, kring Östersjön, Storbritannien, Tyskland, Nederländerna, Frankrike, Spanien, några länder i Medelhavet och Kanarieöarna.

De branscher som huvudsakligen utnyttjar sjöfarten är pappers- och massaindustrin, jordbruket och oljetransportörerna. Geografiskt betyder det skogsindustrin i norra Vänerområdet, gruvindustrin i öster och jordbruket i det östra och sydöstra Vänerområdet. De begränsade volymer olja som transporteras går till Karlstad medan verkstadsprodukter och annat högvärdigt gods skeppas i marginell omfattning. Majoriteten av alla containrar transporteras med järnväg medan transportererna av i stort sett alla andra högvärdiga varor sker med lastbil.

Hur den totala godsvolymen om just under 2 miljoner ton 2009 fördelar sig på de olika hamnarna redovisas i tabell 14.1. Det kan noteras i tabellen att sedan 2004 har Gruvöns Bruk, i Grums, varit den hamn i Vänern som hanterade mest gods. Volymen har legat över 500 000 varje år och med en topp på 620 000 år 2005. Godset här består till övervägande del av massaved. Under samma period

<sup>13</sup> "liner" utgörs av bestruket papper med goda tryck och lamineringsegenskaper som ofta används till förpackningar inom livsmedelsindustrin.

<sup>14</sup> Avsnittet bygger huvudsakligen på "en studie om godsflöden i Vänersjöfarten som SWECO levererat till Sjöfartsverket i augusti 2009.

har Lidköping varit näst störst med en volym klart över 400 000 ton per år, men med ett tapp på närmare 25 % 2009 till omkring 340 000 ton. De därefter viktigaste hamnarna har varit Lidköping, Gruvön, Karlstad, Otterbäcken, Kristinehamn och Skoghall som alla hanterade över 100 000 ton gods 2009<sup>15</sup>.

**Tabell 14.1 Hantering av sjögods i Vänerhamnarna 2002 – 2009 (ton)**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Karlstad	572 210	583 095	405 547	393 543	329 208	444 199	351 755	290 184
Kristinehamn	326 235	319 914	292 783	292 671	269 538	255 383	223 179	223 979
Otterbäcken	261 702	323 301	289 699	336 289	339 107	340 732	346 520	331 830
Lidköping	491 992	583 014	450 821	460 735	415 261	402 103	468 420	337 289
Vänernborg	189 262	187 284	202 739	199 253	178 349	170 450	113 336	31 623
Gruvön	437 927	473 497	547 952	623 281	601 175	595 739	543 879	529 572
Skoghall	210 350	207 723	212 963	213 312	181 996	154 115	143 431	121 094
Övriga	118 592	110 282	95 396	71 274	87 072	109 204	112 734	68 684
<b>Totalt</b>	<b>2 608 270</b>	<b>2 788 110</b>	<b>2 497 900</b>	<b>2 590 358</b>	<b>2 401 706</b>	<b>2 471 925</b>	<b>2 303 254</b>	<b>1 934 255</b>

Källa: Vänerhamn 2010

Genomsnittligt för 2008 och 2009 utgjorde utrikesgodset närmare 90 % av hanteringen, varav 54 % var import och 46 % export. Balansen i hanteringen mellan lastat och lossat gods motsvarar relativt väl den som gäller för Sverige som helhet. Under samma period utgjorde inrikes gods cirka 10 % av hanteringen, varav närmast allt, 9,8 %, utgjordes av lossat inrikes gods<sup>16</sup>.

Dock är skillnaderna slående mellan Stora Enso:s anläggning i Skoghall som lossar 96 % av det gods som hanteras och hamnen i Otterbäcken som lastar 86 % av det gods som hanteras. Det finns exempel i övriga Sverige på liknade dominans för både lastat och lossat gods, och där dominans för lossat oftast återfinns hos skogsindustrins egna terminaler. Så är det även i Vänern där också Gruvön lossar 77 % av sitt gods. Samtidigt är det värt att notera att det är just de tre hamnar som ligger längst från kust som har störst andel lastat gods, förutom Otterbäcken så lastas också en andel som överstiger riksgenomsnittet i Kristinehamn med 66 % och Karlstad med 57 %<sup>17</sup>. Det är också noterbart sett till det gods som

<sup>15</sup> Vänersborg har genom nedläggningen av Holmens Bruk i Vargön och nedskärningar vid Vargön Alloys tappat två av sina tidigare största kunder.

<sup>16</sup> SIKAs Statistik 2010:5: Sjötrafik 2009.

<sup>17</sup> Sjöfartsverket 2010.

hanteras i hamnarna, och andelen lastat och lossat i olika hamnar, att varusammansättningen ut liknar linjetrafik medan det inkommande godset liknar trampgods. Detta är en kombination av typer av last som försvårar för rederierna att finna returlaster från Vänerområdet.

Det är också noterbart att det längs den västra kusten av Vänern, mellan Gruvön och Vänersborg, inte finns någon hamn som har en noterbar omsättning (se tabell 14.1). Potentiella hamnar, som Säffle, Åmål, Köpmannebro eller Mellerud ligger sannolik alltför nära Västkusten och Uddevalla/Göteborg, eller har en industri som saknar transportbehov av lämpliga varor, för att hamnarna ska finnas kvar<sup>18</sup>.

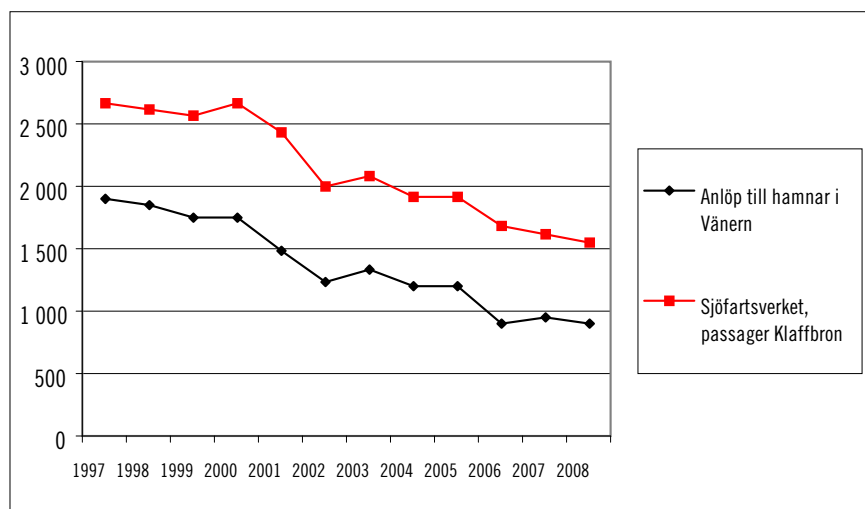
Som redovisades i tabell 14.1 har den totala volymen gods som hanterats i hamnarna i Vänern trendmässigt fallit. Från toppåret 1994, när 3,6 miljoner ton hanterades, har volymen hanterat sjögods i Vänerhamnarna minskat till 1,9 miljoner ton 2009. En total nedgång med 47 % sedan toppåret 1994 och med 25 % sedan 2002. Under perioden från 1997 har samtidigt antalet anlöp också minskat från ungefär 1 900 till ungefär 900, eller 53 % färre anlöp. Det är en siffra som kan tolkas som att effektiviteten ökat dramatiskt eftersom den genomsnittliga skeppningsstorleken har ökat med närmare 1 000 ton, från ungefär 1 500 till över 2 500 ton, eller en ökning med hela 67 %.

När det gäller det totala antalet passager vid "klaffbron", som anges i figur 14.2, så finns denna mitt i Trollhättan och inkluderar även passager av passagerarfartyg på Göta Kanal som Diana, Juno och Wilhelm Tham.

---

<sup>18</sup> Från Åmål och Säffle till Uddevalla är det ungefär 100 respektive 120 km.

Figur 14.2 Fartygstrafik och anlöp till hamnar i Vänern (1997 – 2008)



Källa: SWECO 2009

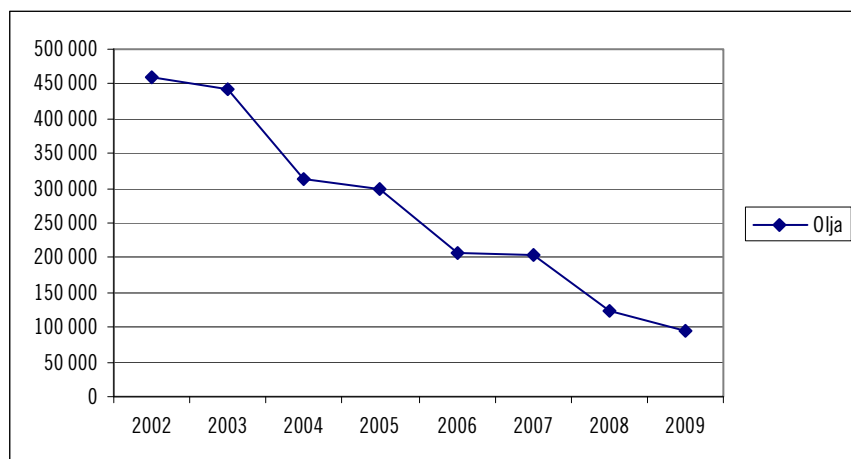
Under de senaste tio åren har importen av massaved till pappersbruken varit det dominerande varuslaget i Vänertrafiken. Genomsnittligt under perioden har den hanterade volymen uppgått till ungefär 450 000 ton per år. Den största mottagaren av massaved är Gruvöns Bruk som hanterade 510 000 ton under rekordåret 2005. Volymen av importerad massaved till hamnar i Vänern har dock varierat mycket kraftigt i takt med konjunkturen.

Totalt har volymen bulkgoods varit relativt konstant under senare år. Hanteringen nådde sin högsta nivå 1984 med 1,25 miljoner ton och var som lägst 1996 med 775 000 ton. Genomsnittligt för de senaste 10 åren har volymen legat mellan 900 000 till 1 miljon ton per år. Till skillnad från flera av de andra varugrupperna så förekommer det en betydande utlastning när det gäller bulkgoods. 2008 var 63 % av bulkgodset lossat gods och 37 % lastat gods, vilket väl motsvarar genomsnittet för allt gods som hanteras i Vänern. Mycket av den utlastning som sker i Otterbäcken utgörs av zinkmalm och blyslig från gruvan i Zinkgruvan i nordvästra Östergötland. Hamnen ska även börja hantera kopparslig åt samma kund och förväntar sig därför en ökande hantering.

Hanteringen av oljeprodukter i hamnarna kring Vänern har minskat mycket kraftigt sedan mitten på 1990-talet. Under

perioden från början av 1980-talet fram till mitten av 1990-talet pendlade volymen ganska konstant mellan 750 000–950 000 ton per år. Under denna period var det inte bara de vanliga hamnarna som hanterade oljeprodukter utan viss lossning förekom även vid massaindustierna som i Skoghall. Därefter har hanteringen minskat kraftigt och linjärt till ungefär 100 000 ton 2008. Skeppningarna av olja är det varuslag som tydligast har minskat under en lång följd av år och i en mera bestående grad än för andra varuslag. Hela volymen olja har alltid utgjorts av bara lossat gods.

Figur 14.3 Hanterade oljeprodukter i Vänerhamn 2002 – 2009



Källa: Vänerhamn 2010

Det gods som klassats som kemiska produkter har också varierat mycket kraftigt, men utgör samtidigt en undergrupp inom bulkgoods. Under de senaste åtta åren kan en viss ökning av volymen urskiljas. En av de stora avnämarna beräknas dock upphöra med verksamheten i december 2010 vid världens äldsta elektrokemiska fabrik för baskemikalier i Skoghall efter beslut av ägaren Akzo Nobel. Fabriken har ett normalår haft ungefär 40 anlöp för lossning av främst magnetit, lut och salt<sup>19</sup>.

När det gäller andra varuslag som styckegods och containrar är omsättningen begränsad. Hanteringen av styckegods nådde sitt

<sup>19</sup> Ökad produktion inom gruppens andra anläggningar i Europa i kombination med förändringar i kundstrukturen anges som främsta skäl till nedläggningen.

toppår under de senaste 30 åren redan 1983 med drygt 200 000 ton, bara för att falla tillbaka till 120 000 redan året efter. Under slutet av 1980-talet höll sig volymen strax under 100 000 ton för att under de senaste åtta åren i stället pendla kring 50 000 ton per år.

När det gäller sjöburna containrar så har i princip de transporterna helt kommit att upphöra och några regelbundna transporter förekommer inte längre. Antalet lastade containrar till/från vänerhamnarna uppgick 2009 till 0 TEU enligt den officiella statistiken<sup>20</sup>.

Samtidigt som hanteringen av sjögods har minskat i Vänerhamns hamnar på senare år så har hanteringen av landgods fått en ökad betydelse (se tabell 14.2). Allt medan hanteringen av sjöburna containers sakta har avvecklats är containers den varugrupp inom landgodset som ökat mest. Detta gäller särskilt under 2009 då omsättningen mer än fördubblades jämfört med året innan.

**Tabell 14.2 Hantering av landgods i Vänerhamns hamnar 2002 – 2009 (ton)**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bil/jvgods	638 182	748 010	714 591	764 218	741 207	798 787	836 281	768 781
Bensin/ olja/jvg	237 804	333 441	357 754	351 328	350 549	274 495	336 433	343 695
Container	60 682	75 238	72 029	107 526	103 430	104 059	82 025	165 399
<b>Totalt landgods</b>	<b>936 668</b>	<b>1 156 689</b>	<b>1 144 374</b>	<b>1 223 072</b>	<b>1 195 186</b>	<b>1 177 341</b>	<b>1 254 739</b>	<b>1 277 875</b>

Källa: Vänerhamn 2010

#### 14.2.2 Bioenergi – ett möjligt utvecklingsområde för Vänersjöfarten

Sedan flera år har Göteborgs Energi utrett och planerat för en större utbyggnad av kapaciteten för att kunna generera gas från biomassa vid en anläggning vid Rya just utanför Älvsborgsbron i Göteborg. *Gothenburg Biomass Gasification Project – Gobigas*, har under planeringsfasen varit inriktat mot att bygga en anläggning med en tvåstegs förgasningsanläggning där processen baserats på en delvis ny teknik<sup>21</sup>. Vid full utbyggnad, enligt de ursprungliga

<sup>20</sup> Trafikanalys Statistik 2010:5.

<sup>21</sup> Anläggningen var tänkt att ha en förgasningsdel och för denna del finns det en motsvarande mindre anläggning i Österrike. I ett andra steg var gasen tänkt att



planerna, skulle anläggningen få en kapacitet som skulle gjort den flera gånger större än motsvarande befintliga anläggningar i världen. Den ursprungliga avsikten var att man skulle basera en betydande del av sina råvarubehov på GROT<sup>22</sup> från Sverige och lösa en stor del av transportererna genom leverans av råvara från Vänerområdet med fartyg. Även om det funnits varierande uppgifter om behovet så skulle det komma att handla om flera lossningar per vecka med råvara.

Eftersom anläggningen baserats på delvis oprövad teknik har det i ett senare stadium visat sig att kostnaderna för en fullskalanläggning skulle bli betydligt högre än vad man ursprungligen hade antagit. Därför har det under maj månad 2010 tagits beslut om att skjuta fram projekteringen. Som planerna ser ut för den närmaste framtiden kommer endast det som motsvarar processens första steg att byggas ut. Råvarubehovet minskar därmed dramatiskt, även om några volymer och ursprung ännu inte offentliggjorts. Kommunen har redan erhållit drygt 200 miljoner i bidrag från Energimyndigheten för att bygga en anläggning i två steg, jämfört med den ursprungliga kalkylen som pekade mot en kostnad om knappt 1 miljard för hela anläggningen. Mycket tyder på att någon form av anläggning kommer att byggas även om kapaciteten i den nedskalade anläggningen ser ut att bli under 200 GWh i stället för de 800–1000 GWh som var tänkt för fullskalanläggningen<sup>23</sup>.

Också i Otterbäcken utreds möjligheterna för etablering av ett energikombinat. Dessa diskussioner påbörjades hösten 2006 och i början av 2010 presenterades en förstudie som förespråkar en vidare utredning av möjligheterna till att etablera en etanol- och biogasanläggning. Ett av argumenten för anläggningens lokalisering är närheten till Otterbäckens hamn, vilket ger goda förutsättningar

---

”metaniseras” och därmed likna den gas som redan används i Göteborg. För detta steg finns ingen referensanläggning och GoBiGas anläggning var tänkt att bli den första i världen med denna teknik.

<sup>22</sup> GROT (förkortning av grenar och toppar) är ett så kallat tredje sortiment efter sågtimmer och massaved som tas ut vid slutavverkningar.

<sup>23</sup> Utredningens uppgifter är hämtade från en artikel i Göteborgs- Posten den 2 juni 2010. Efter seminariet den 2 december 2010, som utredningen ordnat, ifrågasattes det som står i betänkandet. Utredningen har därefter sökt kontakt med Göteborg Energi. Företaget har då sagt att man inte kan ge någon precis uppgift om det framtida transportbehovet. Frågan saknar i och för sig betydelse för frågan om genomförande av regelverket för inre vattenvägar. Ytterligare, och troligen mera uppdaterad information, finns på projektets hemsida: [www.goteborgenergi.se](http://www.goteborgenergi.se)

Gå vidare till engelsk sida -> Projekts -> GoBiGas.

för fartygstransporter ner till Europa (Otterbäckens Energikombinat 2010).

### 14.2.3 Alternativa transportlösningar för Vänerregionen

Sjöfarten på Vänern föll i volym med cirka 7 procent mellan åren 2007 och 2008 trots en uppgång med nära 3 procent, till ”*all time high*”, sett till alla svenska hamnar. Under 2009 föll sedan volymerna på samma sätt som i övriga hamnar, med 14 procent genomsnittligt i Sverige, men med 16 procent i Vänerhamn. Naturligtvis är den försämrade konjunkturen huvudförklaringen till nedgången, men en trolig bidragande orsak till detta kan också vara att järnvägen attraherar allt mer av det gods som tidigare gick på köl. Det är dock troligt att fallet i godsomsättning, förutom konjunkturen, även beror på en kombination av de olika faktorer som diskuterades i avsnitt 14.1.

I de avsnitt som följer ges först en beskrivning av hur förutsättningarna ser ut för närvarande, främst vad gäller väg- och järnvägstransporter.

#### Vänern – lastbilstransporter

Det finns två möjliga vägar mellan Karlstad och Göteborg, E45 via Trollhättan / Vänersborg eller E6 förbi Uddevalla. I båda fallen följer man E45 från Karlstad till Vänersborg för att ta av västerut över Uddevalla, varifrån det sedan 2001 funnits motorväg till Göteborg, eller så fortsätter man söderut den 15 km kortare vägen längs Göta Älv till Göteborg. Den längre, 265 km långa sträckan längs E6, har allmänt ansetts snabbare än att köra längs älven eftersom den är dubbel- eller trefilig ända fram till Tingstadstunneln under älven.

Vad gäller lastbilstransporter finns idag ingen tillgänglig statistik över transporterade godsmängder. Vägverket gör löpande ”*slangmätningar*” av trafiken på olika vägavsnitt och redovisar genomsnittligt 850 tunga fordon per dygn på E45 väster om Vänern, eller 255 000 per år<sup>24</sup>. Vid ett antagande om att varje lastbil bär 15 ton last och trafiken omfattar 250 dagar per år indikerar det

---

<sup>24</sup> Siffrorna är baserade på vad som allmänt benämns ”*slangmätningar*” på vägbanan och inte observationer.

en transportvolym om drygt 3 miljoner ton. Hur stor andel av detta som har Göteborg eller Uddevalla, och då särskilt hamnarna, som ursprung eller slutdestination går inte att avgöra. Den godsmängd som transporteras med sjöfart till olika hamnar i Väneren uppgick enligt ovan till 2,3 miljoner ton 2008. Med motsvarande värden för lastbilstrafiken som i Vägverkets mätning motsvarar det ungefär 153 000 lastbilar per år eller drygt 510 lastbilar per dygn.

En fortsatt ökning av trafiken på väg till och från Göteborg mot nordost torde inte komma att utgöra något stort problem i en nära framtid, då vägen för närvarande byggs ut till fyrfilig mellan i första hand Göteborg och Trollhättan/Vänersborg. Däremot när det gäller fortsättningen av E45 genom Dalsland norrut och i SV Värmland finns, så vitt känt, ingen plan på utbyggnad.

### Väneren – järnvägstransporter

Som nämnts ovan saknas inte bara en officiell redovisning av godstransporterna på väg utan i stort gäller detsamma officiell statistik över järnvägstransporter. Som en följd av detta måste det ske grova uppskattningar kring både den nuvarande och framtida transportutvecklingen på järnväg.

Företaget Vänerexpressen, som också äger Mälarpendeln, har sedan starten 1998 kraftigt ökat volymerna och fraktar årligen cirka 12 000 40-fotscontainrar mellan Karlstad och Göteborg<sup>25</sup>. Vänerexpressen går med 7 avgångar/vecka. Mälarpendeln, som trafikerar Avesta/Västerås och Göteborg har 3 avgångar/vecka.

Utifrån den systemanalys som gjordes av regionen inom ramen för den åtgärdsplanering som slutfördes under 2009 kan man utläsa att cirka 20 godståg per dygn trafikerar sträckan Kil-Göteborg (Trafikverken 2008). Mätt i ton motsvarar detta cirka 1,75 miljoner ton vid ett antagande om 350 ton per godståg och 250 transportdagar. De varugrupper som fraktas i störst volymer med järnväg är huvudsakligen råvara till och produkter från skogsindustrierna. I mindre omfattning fraktas också kemiska produkter för exempelvis pappersindustrin och till Akzo Nobel, verktygsstål till Uddeholm i Hagfors samt olika konsumtionsvaror till hela området.

---

<sup>25</sup> Den på Vänerexpressen fraktade volymen har inte kunnat bekräftas p.g.a. företagssekretess.

Vid en jämförelse mellan vilka ledtider som finns när det gäller att hantera containers per tåg eller fartyg mellan Göteborg och Karlstad gäller enligt de beräkningar som genomförts ungefär 11 timmar för ett fullastat tåg, inklusive hantering, medan containers på fartyg har 16 timmars seglats och till detta kommer lastning och lossning på ungefär två timmar.<sup>26</sup>

Tidigare har i princip hela sträckningen av järnvägen från Göteborg till Karlstad haft enkelspår. Därför har järnvägen beslutat ge prioritet åt godstrafik längs hela Vänerns västra sida. Det är endast från Trollhättan till Öxnered som det har funnits dubbelspår, men tidigt 2012 räknar Trafikverket med att man ska kunna inviga det nya dubbelspåret på hela sträckan från Göteborg till Trollhättan. I och med utbyggnaden till dubbelspår räknar man med att kunna öka antalet tåg per dygn från dagens 65, varav knappt 30 godståg, till närmare 110, varav omkring 40 godståg. Förutom att dubbelspåret innebär ökad kapacitet för gods kommer även körtiden att minska.

Även öster om Karlstad fram till Kristinehamn är banan nära sitt kapacitetstak.<sup>27</sup> Inne i Göteborg finns också en flaskhals när det gäller att komma över till Hisingen, som i dag begränsas av att det bara finns järnvägsspår på Marieholmsbron.

Regeringen fastställde den 30 mars 2010 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 samt definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna. Därigenom finns det nu beslut om en kapacitetsökning över Marieholmsbron.

Även om det i det sammantagna järnvägssystemet mellan Göteborg och Karlstad kan finnas begränsningar norr om Trestad (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla) kommer dessa knappast att inom överskådlig tid att bli så besvärande att detta kan komma att ”tvinga” leveransberoende transporter tillbaka till sjöfarten.

### Kostnadsjämförelse mellan trafikslagen i Vänertransporter

Det har bland annat i studien från Chalmers<sup>28</sup> visat sig att den största delen av de kostnader som är förknippade med att sjötransportera containers är hanteringskostnaden vid omlast-

---

<sup>26</sup> Andersson et al 2008.

<sup>27</sup> Andersson et al 2008.

<sup>28</sup> ibid.

ningen Samtidigt visar den jämförelse som bara tar upp själva transportkostnaden att redan vid 80 TEU är fartyg billigare och ännu mer så när det gäller större containers (40-fot) då sjöfart är fördelaktigt redan vid 35 enheter. Med studiens antagande att den tillgängliga transportvolymen rör sig om drygt 12 000 TEU per år, räcker heller inte den volymen till för mer än en fyllnadsgrad på 35 % för sjötransport – med avgång varannan dag. För att prismässigt kunna konkurrera med järnvägen behöver fyllnadsgraden minst dubblas. Detta kan uppnås med en avgångsfrekvens på var fjärde dag, vilket ska jämföras med järnvägens dagliga avgångar måndag till fredag.<sup>29</sup> Den faktor som är avgörande för att öka sjöfartens konkurrenskraft när det gäller högvärdigt gods är således kraftigt reducerade hanteringskostnader.

### 14.3 Sjötransporter på Mälaren

Mälaren är Sveriges tredje största sjö med en yta om 1 160 km<sup>2</sup>. Eftersom dess form beror på förkastningar och sprickor har den fått en taggig form med många uddar och vikar. Mälaren utgjorde ursprungligen en vik till Östersjön som genom landhöjning kommit att skäras av. Med sitt läge mitt i en tätbefolkad region utgör Mälaren också vattentäkt för närmare 1,3 miljoner människor i dess omgivning.

Naturligt nog har sjötransporterna på Mälaren i mera organiserad form en närmast 1000-årig historia och sedan medeltiden har järn skeppats österut från västra Bergslagen. På samma sätt som i Vänern växte behovet av regelrätta hamnar när de skepp som trafikerade blev större och fick ökat djupgående. Även om Köping redan 1548 erhållit sitt privilegium för utrikes sjöfart så var det först när järnvägen under andra delen av 1800-talet bättre förband hamnarna med inlandet som den riktiga tillväxten av godsvolymen kom till stånd. Sedan den tiden har Köping och Västerås gällt som de två viktigaste hamnarna i Mälaren. Redan 1924 färdigställdes Södertälje kanal, som till drygt 3 km är grävd kanal, något som gav Mälaren en stabil förbindelse till Östersjön med en sluss och utan passage av Stockholm. Landhöjningen har samtidigt gjort att en nivåskillnad mellan Östersjön och Mälaren, som år 1900 var 30 centimeter, numera är omkring 70 centimeter.

---

<sup>29</sup> Andersson et al 2008.

På hamnsidan i Mälaren är sedan 2001 de två tidigare konkurrerande hamnbolagen sammanslagna till ett av Västerås stad (55 %) och Köpings kommun (45 %) gemensamt bolag – Mälarhamnar AB.

När det gäller utrustning för lasthantering har bolaget tillgång till 15 rälsbundna kranar från 6 ton till 50 ton och tre mobilkranar för 4 till 15 ton. För tunga lyft finns det dessutom en kran för 210 ton. I övrigt när det gäller lastmaskiner och truckar disponerar hamnen över 20 av varje upp till 6 respektive 50 ton, förutom sådant som terminaltraktorer och mafivagnar. När det gäller kajer finns det i Köping omkring 850 meter kaj fördelat på tre sektioner, medan det i Västerås finns knappt 1200 meter kaj fördelat på fyra sektioner. Bolaget äger två isbrytande bogserbåtar för att kunna garantera trafiken i respektive hamn också under svåra isvintrar.

På ett ännu tydligare sätt än i Vänern är det den norra sidan av Mälaren som dominerar och det finns knappt någon godsomsättning alls längs sjöns södra strand.

### 14.3.1 Utvecklingen av sjötransporter på Mälaren

Som framgår av tabell 14.3 har volymen för godshantering i Mälarhamnar, sedan bolaget bildades 2001, inte utvecklats lika positivt som för svenska hamnar totalt. Medan hanteringen i Mälarhamnar under de första åren av 2000-talet låg kvar på en relativt stabil nivå har volymerna minskat under senare år. Medan den totala volymen i svenska hamnar vuxit med mer än tjugo procent över perioden 2001–2009 har den minskat i Mälarhamnar med ungefär lika mycket. Enligt Mälarhamnars egna siffror uppgick de totala godsvolymer till och från deras två hamnar i Mälaren år 2009 till 2,4 miljoner ton.

**Tabell 14.3 Godsomsättning per godsslag i Mälarhusnar 2005 – 2009 (1000 ton)**

	2005	2006	2007	2008	2009
Flytande bulk	721	763	677	745	695
Torrbulk	1687	1740	1692	1591	1178
Enhetsgoods	343	375	377	336	239
Övrigt	540	446	407	312	315
<b>Totalt</b>	<b>3291</b>	<b>3324</b>	<b>3153</b>	<b>2984</b>	<b>2427</b>

Källa: Mälarhusnar 2010 <sup>30</sup>

Liksom för det sjötransporterade godset på Vänern har volymen sjötransporterat gods till och från hamnar i Mälaren minskat sedan 2006. Bakgrunden till detta kan delvis vara likartad med vad som har inträffat för sjötransporterna till och från Vänern. Nedgången kan delvis förklaras med att det även längs den norra delen av Mälaren har etablerats järnvägspendlar mellan olika terminaler i Mälardalen och olika hamnar, främst Göteborgs hamn. En alternativ förklaring kan också vara att hamnarna i Mälaren har förlorat gods till sina traditionella konkurrenter bland hamnarna, vilka främst utgörs av Gävle, Södertälje, Oxelösund och Norrköping, men också Göteborgs hamn och andra svenska hamnar.

De dominerande varuslagen vad gäller import och export med fartyg via hamnar i Mälaren är energiråvaror i fast form, mineraloljeprodukter, spannmål, containergoods och metallvaror. När det gäller inrikes sjötransporter domineras lastat gods i Mälaren av spannmål till Sveriges största terminal vid Djurön i Bråviken. När det gäller lossat inrikes gods så domineras detta av mineraloljeprodukter samt kalksten och cement.

En mycket tydlig förändringstrend i Mälaren är också det kraftiga fallet i antal anlöp och ökningen i godsomsättning per anlöp. Efter att antalet anlöp i Mälarhusnar 1970 låg på över 2 500 kom det att från början på 1980-talet till slutet av 1990-talet att ligga relativt stabilt kring 1 500 för att 2008 passera under 1 000. Samtidigt har godsvolymen per anlöp ökat dramatiskt. Sett över 40 år är skillnaden nära 150 %, men bara sedan 1997 är ökningen 30 %

<sup>30</sup> Den officiella statistiken anger något högre siffror för Mälaren: 3,3 miljoner ton 2007, 3,2 miljoner ton år 2008 samt 2,6 miljoner ton år 2009. (SIKA Statistik 2009:7 Sjötrafik 2008 samt Trafikanalys Statistik 2010:5 Sjötrafik 2009).

och har på tretton år gått från ungefär 2 500 ton per anlöp till nära 3 200 ton per anlöp. Dessa förändringar har också satt sina spår i hamnarna. Hälften så många anlöp tillsammans med effektiviseringar i hanteringen har gjort att antalet anställda i dag är ungefär hälften av 1997 års nivå, samtidigt som omsättningen i pengar per anställd har mer än fördubblats<sup>31</sup>.

Noterbart när det gäller det gods som hanteras i Mälarhusarna är den obalans som råder när det gäller den stora andel som är lossat gods i förhållande till lastat gods, ungefär 5 till 1. Detta har ungefärligen gällt under de senaste åren och samma förhållande gäller också för det inrikesgods som hanteras i hamnarna.

### 14.3.2 Behovet av sjötransporter på Mälaren

Allmänt i Sverige förväntas en tillväxt i transportvolym under de närmaste åren. Om man försöker se framåt i tiden för sjötransporterna på Mälaren kan godsvolymer antas förbli stabila och i stort variera med konjunkturläget, med huvudsakligt undantag för containers, biobränslen och kanske olja. Det är heller inte troligt att den fördelning mellan olika godsslag som gällde under 2009 kommer att förändras på något dramatiskt sätt. Då utgjorde enhetsgods ungefär 10 %, flytande bulk gods 20 % och närmare 40 % utgjordes av torrbulk av olika slag. Resterande 30 % utgjordes av styckegods.

När det gäller containertransporter gjordes en samhälls-ekonomisk bedömning för en utbyggnad av slussen i Södertälje år 2002, och en utredning från hamnen 2006, och i båda fallen antogs att vid en utbyggnad kommer flödet att öka med cirka sju procent per år. Det totala flödet till och från Mälaren sjövägen utgjordes av ungefär 30 000 TEU år 2009 (Sveriges Hamnar 2010). En ökning med sju procent per år under fem år från 2010, som tidigare förutspåddes skulle ge en volym om omkring 35 000 TEU 2014, eller knappt 430 000 ton gods. Sedan dess har dock mycket hänt. Med den utveckling som har skett av transporterade volymer av enhetsgods på järnväg är en sådan utveckling mindre trolig i dag än i början på 2000-talet.

Det är inte heller helt givet att den ökning av transportbehovet som till del förutses här verkligen kommer att tillgodoses av sjöfart

---

<sup>31</sup> Detta har varit möjligt då kostnaderna i bolaget utgörs till närmare hälften av personalkostnader.



eller hur det kan komma att fördelas mellan olika transportslag. Dock kan det enkelt beräknas vad det skulle innebära om bara den ökning av containertransporterna om sju procent per år som antagits för sjöfarten ovan inte kommer att ske med fartyg i Mälaren utan hanteras av en annan kusthamn i Östersjön. Ökningen skulle innebära ett ökat behov av lastbilar med ytterligare 3–4 lastbilar per dag för varje år. För järnvägen innebär det ett ökat behov av ungefär ett tåg ytterligare per vecka, med en förutsättning om 250 transportdagar per år i båda fallen.

Samtidigt som det har noterats en nedgående trend i hanteringen av sjögående containers så har hanteringen av containers för hamnbolaget totalt sett ändå ökat något. Sedan 2006 driver hamnen tillsammans med Jernhusen AB en kombiterminal med inriktning på järnväg och de tre tågoperatörer som knyter Västerås till bland annat Göteborg; Inter Container/TGOJ Trafik, Mälarpendeln (Vänerpendeln), och Green Cargo. Den tidigare terminalen ersattes med en ny och större från tidiga 2010. På detta område har det skett en snabb förändring där det så sent som år 2000 knappast var ett alternativ att skeppa en container per tåg till Göteborg som alternativ till en direkt skeppning från Västerås.

Sedan 2009 äger Mälarhusen 49 % i Västerås Kombiterminal AB tillsammans med den statliga majoritetsägaren Jernhusen. Det nya bolaget har under 2010 flyttat terminalen från hamnområdet till Hackåsområdet, dit nu tågpendlarna till Göteborg anknyter. Hanteringen vid terminalen uppgick under 2009 till drygt 30 000 TEU och därtill hanterades drygt 50 000 ton annat gods (Mälarhusen 2010).

När det gäller oljetransporterna så förväntas det basflöde som finns förbli i stort oförändrat under de närmaste åren. Samtidigt kan transporterna till Västerås förväntas öka med 300 000 ton om distributionen av oljeprodukter i Stockholms hamn (Loudden) läggs ner<sup>32</sup>. Sammantaget kan således en viss ökning under ovan angivna förutsättningar antas. Samtidigt finns det en allmän trend mot minskande förbrukning av fossila bränslen som på längre sikt ändå talar för en begränsad tillströmning.

---

<sup>32</sup> Olika källor ger olika uppgifter och den förväntade ökningen anges som mest till 500 000 per år. Beslutet att avsluta hanteringen vid Loudden är dock ännu inte slutgiltigt fattat, utan stängningen kan komma att dröja till 2017. Dock har OKQ8 redan beviljats tillstånd för en kraftigt ökad verksamhet i Västerås.

### 14.3.3 Energitransporter på och kring Mälaren

Det förekommer redan en omfattande import av biomassa i olika former till Mälardalen och på samma sätt som i Vänern förutspås volymen kunna öka dramatiskt. Det finns redan ett miljötillstånd beviljat för ombyggnad av en panna hos Mälarenergi i Västerås som kommer att konverteras för biomassa. Av den tillkommande förbrukningen av biomassa på drygt 500 000 ton per år planeras för att ungefär hälften kommer att behöva levereras med fartyg. Det finns i dag och fortsättningsvis en övre gräns för förbrukningen eftersom endast två, i framtiden tre, av de fem pannorna vid verket i Västerås kan användas för biomassa och ytterligare en kan bränna torv. De tre äldre, bland annat de två minsta, kräver olja, kol eller tallbeckolja för driften. Samtidigt är det noterbart, som framgår av tabell 14.4, att användningen av torv som råvara stadigt tycks öka. Genom Västerås lossar också ENA Energi (Enköping) ungefär 200 000 ton biobränsle till sin 25 kilometer bort belägna anläggning. Det är samtidigt ungefär lika långt från Västerås till Eskilstuna som från Köping och vissa volymer har även transporterats dit.

Tabell 14.4 Fördelning mellan bränsleslag vid kraftvärmeverket i Västerås (%)

	2006	2007	2008	2009
Biobränsle	35	28	36	37
Torv	25	39	49	44
Kol	36	28	10	12
Olja	1	1	<1	2
<b>Tallbeckolja</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

Källa: Mälarenergi, Årsberättelse för 2009

I västra delen av Mälaren kommer även Köping att förbindas med en muddrad farled, men det finns i dag inga planer i kommunen på en utbyggnad när det gäller kraftvärme. Huvuddelen av fjärrvärmen i kommunen utgörs i dag av spillvärme från Yaras (f.d. Hydro Agris) produktion av natriumnitrat och där toppar i behovet täcks med biolja / rapsolja. Däremot pågår det utredningar om samarbete mellan Köping, Arboga och Kungsör kring ett gemensamt större system där också en ny större central kan bli aktuell. De båda senare kommunerna har i dag egna anläggningar

för biobränsle som finns ungefär 15 km från hamnen i Köping, men som i dag drivs med annan råvara. Förutom dessa finns ytterligare två betydligt större anläggningar, inom 40 km i Eskilstuna och 50 km i Örebro. Vissa volymer av bränsle transporteras dit redan i dag, även om basen i försörjningen för dessa anläggningar inte är sjötransporterad.

I den östra delen av Mälaren, kring Stockholm, finns i dag fem stora produktionsanläggningar för energi, Värta-, Högdalen-, Hässelby- Akalla- och Hammarbyverken. Två av dessa, Värta och Hässelby har egen kaj för sjötransporter, men endast Hässelby försörjs via Mälaren. Det av Fortum ägda verket i Hässelby är det näst största kraftvärmeverket vid Mälaren, och illustrerar väl skiften över tid som en följd av nya bestämmelser och transportmöjligheter. Verket byggdes 1959, i det då glest befolkade Hässelby, för koleldning, men redan under 1960-talet blev det tidstypiskt ombyggt för drift med olja. Två oljekriser senare byggdes det om på nytt till att åter bli koleldat. Redan i slutet av 1980-talet gjordes sedan den konvertering till den biobränsleldning som ännu är i drift. Den befintliga kraftvärmeanläggningen Hässelbyverket bedöms som en plats där det är tekniskt möjligt att förtäta med ytterligare produktionskapacitet, utan att gå utanför nuvarande tomtgräns. Även om förbrukningen kommer att öka efter en ombyggnad av pannorna, så ska fler typer av bränslen kunna användas.

På kajen vid verket finns det i dag en lagringskapacitet för cirka 10 000 ton biomassa, men lagret kommer genom en utbyggnad att under 2012–2013 ha nått en kapacitet om 18–20 000 ton. Med ett begränsat djupgående på sex meter till verket är de största fartygsleveranserna i dag 4–5 000 ton med 120 meter långa fartyg. Under 2009 hanterades omkring 300 000 ton över kaj vilket med ett genomsnittsfartyg lastat med 4 000 ton kräver ett anlop var femte dag. Tillståndet för verket tillåter att energiråvara endast transporteras sjövägen. Avsikten är att försöka öka storleken på leveranserna snarare än att öka frekvensen, varvid en utbyggnad av sluss och kanal kommer att passa väl in i Hässelbyverkets transportbehov.

Figur14.4 Möjlig lokalisering av utökad kraftförsörjning i Stockholm



Källa: Lokaliseringsstudie för ett nytt kraftvärmeverk, Fortum Värme 2006

Som framgår av figur 14.4 finns det planer på ett utbyggnadsalternativ för kraftvärme baserad på biomassa i Lovsta, norr om Hasselby. En sådan utveckling skulle på sikt också kunna innebära behov av att skeppa ytterligare några 100 000 ton biomassa per fartyg. Dock är det så att planeringen och hanteringen av tillståndsansökningar gör att ett beslut om utbyggnad i bästa fall ligger något år framåt i tiden.

#### 14.3.4 Investeringar för ökad sjöfart på Mälaren

Enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 som regeringen fastställde den 30 mars 2010 kommer en utbyggnad att ske av slussen i Södertälje från dagens längd och breddmått, 135 x 19 till 160 x 23. Detta kommer att leda till en ökning av maxfartygens dödvikt från dagens ca 12 000–14 000 ton till ca 20 000 ton. Samtidigt beslutades det att farleden ska säkras för 7 meters

djupgående, i ett första steg till Västerås, men senare också fram till Köping. Investeringen uppskattas till 1 450 miljoner, varav Länsstyrelsen i Västmanland bidrar med 100 miljoner och Köping och Västerås kommuner med 90 miljoner tillsammans. Eftersom Mälaren utgör vattentäkt för ett stort omland kommer det att krävas en omfattande miljöprovning innan utbyggnaden kan börja. Bedömningen är att det är möjligt att ha en ny sluss i drift inom den närmaste femårsperioden, beroende på tillståndsprocessen. De beräkningar som har gjorts inför utbyggnaden visar att transporter på större fartyg, som blir möjliga med en större sluss, kan komma att sänka transportkostnaderna med upp till 20 %, något som kan bli ett lyft för sjöfarten på Mälaren.

Även om det finns ett beslut om en utbyggnad av slussen i Södertälje kommer trafiken på Mälaren att under ytterligare några år få leva med den dimension som råder i dag på slussen.

I de två hamnar som opereras av Mälarhamnar finns stora ytor och ett ökande samarbete med de järnvägsbolag som transporterar containers till och från främst Göteborg. Detta är numera en del av verksamheten för Mälarhamnar trots att detta delvis är en konkurrerande verksamhet till driften av hamnen. Mälarhamnar ägs av de två kommunerna gemensamt och ägarna står inför fortsatt stora investeringsbehov i kajer och utrustning, trots att betydande förbättringar redan har gjorts. Med en sakta vikande tendens på godssidan kan det vara svårt för en kommunal ägare att stödja expansiva investeringar i hamnverksamheten, vilket på sikt riskerar att få negativa konsekvenser för utvecklingen. Det blir således allt viktigare att välja rätt inriktning på de satsningar som görs.

Även om sjötransporterna på Mälaren haft en något negativ trend under senare år förefaller det i dag orimligt att ersätta transporterna av de omkring 2,5 miljoner som hanteras i Mälaren med järnväg eller med vägtransporter. Det skulle kräva ungefär 200 000 extra lastbilstransporter eller drygt 7 000 tillkommande tåg; en ökning som skulle vara svår att hantera med befintlig infrastruktur och som skulle leda till en betydande miljöpåverkan.

## 14.4 Potentialen att utveckla sjötransporterna på de inre vattenvägarna

**Utredningens bedömning:** Införandet av EU:s regelverk för 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.

Frågan om klassning av Vänern och Mälaren, med tillfartsleder, som inre vattenväg drivs främst av intressenter i Vänerregionen i syfte att öka konkurrenskraften för Vänersjöfarten. Det är också Vänersjöfarten som varit föremål för flest utredningar och studier.

Som framgår av inledningen ovan har utredningen i sitt uppdrag att beskriva och beräkna den möjliga och troliga efterfrågan på sjöfart på de inre vattenvägarna i Sverige om EU:s regelverk för de inre vattenvägarna införs samt belysa effekterna på det nuvarande transportsystemet.

Som framlagts ovan finns det ett antal förhållanden som påverkar valet av transporter. Pris, tillförlitlighet och frekvens bedöms vara viktigt för näringslivets val av transportlösning. De fysiska förutsättningarna i form av en infrastruktur med tillgänglig kapacitet för att kunna utföra transporter på ett effektivt sätt måste dessutom finnas på plats. Transportköpare antas vara rationella beslutsfattare, vilket innebär att transportererna i regel redan utförs av "rätt" transportmedel givet de förutsättningar som gäller i dag.

Trafikverken menar samtidigt i sitt underlag till förslag om nationell transportplan att det teoretiskt sett finns goda möjligheter för överflyttning av betydande godsflöden till sjöfarten från de landburna transportererna. Oftast är det så att vattenvägen, till sjöss såväl som i olika kanaler, kan absorbera betydande volymökningar utan att några större investeringar behöver göras. Detta är ett förhållande som gäller i dag såväl som tidigare för den trafik som sker på både Vänern och Mälaren. Emellertid har denna

potential hittills inte realiserats. Orsakerna till detta kan förmodas vara flera; ibland kan det ha att göra med kostnaden för olika transportlösningar eller de infrastrukturella möjligheter som erbjuds, men det kan också bero på de enskilda godskundernas värderingar. Med förbättrade infrastrukturella förutsättningar och minskade kostnader för sjöfarten ökar dock möjligheten för att såväl attityder som beteenden kan påverkas.

Vad det gäller infrastrukturförändringar i Vänerregionen och Mälardalen pågår mycket som påverkar transportsystemet.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 ingår en utbyggd sluss och kanal i Södertälje samt en djupare och bredare farled i Mälaren, en satsning som välkomnas av intressenterna i Mälaren och som bedöms minska kostnaden för sjötransporterna.

I Vänerregionen pågår för närvarande upprustning av såväl väg- som järnvägen i riktning mot Göteborg. Frågan om en ny eller uppgraderad sluss på längre sikt för Trollhätte kanal är uppe för diskussion. Planerade mindre farledsåtgärder i Lurö skärgård i Väneren kan komma att medföra minskade krav på lotsning och därmed minskade kostnader för sjöfarten.

Den utredning som Mariterm och Sjöfartens Analysinstitut gjorde 2002 kring sjötransporter i Väneren fokuserade på betydelsen av att kapaciteten och storleken på slussarna i Trollhättan utökas och att större fartyg i så fall kan bli aktuella för Vänersjöfarten. Vänerhamn AB har till utredningen konstaterat att ökad kapacitet för större fartyg är ointressant för närvarande, då kapaciteten i farleder och hamnar är anpassade till de förhållanden som råder i dag och det skulle kräva ytterligare investeringar i flera led för att effektivt kunna hantera större fartyg. Oavsett vilken lösning som väljs för förbättringar måste den kunna utgöra ett kostnadseffektivt alternativ för marknaden, om en förändring ska kunna bli framgångsrik på sikt. Att bedöma och väga olika infrastruktur-lösningar mot varandra och analysera den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastruktursatsning är en viktig uppgift för den nya myndigheten Trafikverket.

Kapacitetstaket för transporter på väg och järnväg till och från Göteborgs hamn bedöms av Göteborgs hamn inte vara nått än.<sup>33</sup> Att flaskhalsar på land skulle vara avgörande för en flytt av transporter från väg till vatten har inte utredningen kunnat belägga.

---

<sup>33</sup> Enligt uppgift från Arvid Guthed, Göteborgs hamn, oktober 2010.

De satsningar på en förbättrad älvförbindelse, investeringar i hamnbanan till Göteborgs hamn, investeringar i landanslutningar till hamnen och investeringar inom hamnområdet kan tvärtom ses som ett sätt att kunna hantera den planerade volymökningen landvägen. Enligt Göteborgs hamn kan dock sjötransporter utgöra ett komplement till väg och järnväg för gods till och från Vänerregionen<sup>34</sup>. Det finns dock andra bedömare som pekar på nödvändigheten av en ökad Vänersjöfart. Bertil Arvidsson hävdar att en fortsatt ökning av volymerna i Göteborgs hamn kommer att medföra stora trafikproblem och en negativ miljöpåverkan<sup>35</sup>.

När det gäller potentialen för att utveckla Vänersjöfarten har det tagits fram en rad analyser, förstudier och praktiska pilotprojekt under de senaste tio åren. Ett sådant exempel är den omfattande studie som genomfördes av Mariterm och Sjöfartens AnalysInstitut 2002, med syfte att finna vägar att öka sjöfarten på Vänern. I rapporten analyseras hur mycket gods som har en potential att kunna föras över till fartyg i Vänern eller kanalen upp till Vänern<sup>36</sup>. Studien visar på att det då fanns ungefär 400 transportrelationer där det hanterades en total godsvikt om ungefär 3 miljoner ton som potentiellt skulle kunna gå med sjöfart. Av dessa ca 3 miljoner ton utgör drygt en halv miljon ton inkommande gods medan ca 2,5 miljoner är utgående.

Den tidigare trafiken med Vänerskyttlar var ett försök som baserade sin trafik på att kombinera oljetransporter i norrgående med pappers- och massatransporter i sydgående<sup>37</sup>. Den trafiken upphörde när först delar av oljan och sedan också det papper man transporterade i ökande grad kom att flytta över på järnväg. Samtidigt har det också skett en långsam ökning av konkurrensen från järnvägen inom i princip alla varugrupper. En konkurrens som sedan kommit att accentueras i samband med introduktionen av Göteborgs hamns järnvägspendlar, bl.a Vänerexpressen, för containers med trafik från viktiga hamnar som Karlstad.

Utredaren har intervjuat såväl Vänerhamn och Mälarhamn som representanter för transportnäringen och transportköparna och

---

<sup>34</sup> Göteborgsposten/GP Debatt 2010-10-04.

<sup>35</sup> Arvidsson 2008.

<sup>36</sup> Rapporten baseras på en enkät avseende lastbiltransporterna till och från alla arbetsställen inom regionen Värmland, Örebro län, Västra Götalands län och Halland som Handelskammaren i Värmland, tillsammans med Västsvenska industri och handelskammaren låtit utföra. Regionen omfattar Värmland, Örebro län, Västra Götalands län och Halland.

<sup>37</sup> Vänerskyttlarna representerade en form av "Vänermax" och var byggda för att transportera olja uppströms och papper nedströms och var maximalt stora för att få plats i slussarna. Trafiken inleddes 1991 och upphörde 2002.



kommit fram till att dagens marknad visar inga tydliga behov av att föra över gods från väg- och järnvägssystemen till sjötransporter. Volymen gods som går med sjöfart har minskat och godset som transporteras med sjöfart har ändrat karaktär. Detta gäller såväl Mälaren som Vänern, där nu pappersprodukter och containers fraktas huvudsakligen på järnväg. När det gäller livsmedel är lastbil ett effektivt trafikslag.

Tidigare skedde en stor del av transporter av skogsindustrins färdigvaror med sjöfart från olika hamnar runt Vänern. Numera har i stort sett hela hanteringen av skogsprodukter, massa och pappersrullar från Skoghall och Gruvön kommit att flyttas över i SECU-boxar<sup>38</sup> för järnvägstransport till Göteborgs hamn och vidare ut till kontinenten, främst via Zeebrugge. Inom detta segment sker det i dag endast en mycket begränsad utlastning sjövägen. Skogsindustrin har, tillsammans med järnvägsoperatörer, gjort stora satsningar på att utveckla logistiklösningar med järnvägstransporter. Bedömningarna från industrin är att det nu i princip är uteslutet att man skulle lämna denna väl fungerande transportlösning och gå över till sjötransporter via inre vattenvägar. En viktig faktor bakom skogsindustrins val av transportsätt är att sjötransporter tar längre tid än transporter på järnväg eller med lastbil. Trots att skogsindustrins produkter i något avseende kan betraktas som bulkvaror, sett till de stora volymer det gäller, så finns ofta höga precisionskrav på leveransen. Inte bara när det gäller hanteringen av godset har transportköparna höga kvalitetskrav, utan transporterarna är även starkt tidsbundna.

Någon ökning av godsvolymer i containrar på Vänern kan inte förutses utan att gods som i dag fraktas på lastbil eller järnväg förs över till sjöfart. Mot bakgrund av den hittillsvarande utvecklingen där gods snarare förts över till järnväg från sjöfart måste en sådan utveckling betraktas som osannolik. Om man beaktar den utbyggnad av järnvägen mellan Trestad och Göteborg som ska vara avslutad 2012, är det svårt att förutspå någon större ökning av sjötransporterna till eller från Vänern. Ändringar i logistiksystemet (jfr minskningen av oljetransporter i Vänersjöfarten) och ändringar inom industrin kan komma att ändra efterfrågan på sjötransporter i olika riktningar. Utvecklingen på bioenergimarkanden kan dock bidra till nya godsvolymer för sjöfarten. Satsningar pågår och planeras i anslutning till såväl Mälar- som Vänerregionen.

---

<sup>38</sup> StoraEnsoContainerUnits.

Omlastningar för godstransporter, liksom byten vid passagerartransporter, minskar den relativa attraktiviteten för en intermodal transportkedja då en stor del av transportkostnaden utgörs av omlastningskostnaden. Det vore ett mindre komplicerat steg för industrin att byta till inre vattenvägar för sina transporter från Vänern om en större andel av produkterna hade Göteborg som slutdestination och inte som förhållandet nu är att det mesta av produktionen ska vidare ut i Europa. Motsvarande gäller för Mälarsjöfarten, där omlastning från inre vattenvägsfartyg till havsgående fartyg i Södertälje hamn i många fall inte är ett kostnadseffektivt alternativ till direktanlöp med större havsgående fartyg. Även risken för skador ökar vid omlastning, jämfört med en direkttransport. Därför är effektiva och ändamålsenliga terminaler en nyckelfaktor för att öka den intermodala transportens attraktivitet.

Bedömningen är att det finns en stor osäkerhet om vilka stabila godsflöden i regionen som skulle kunna flytta över till inre vattenvägar. Det som ofta nämns är att sträckan mellan Göteborg och Vänern är för kort för att kunna generera de besparingar som krävs för att en sådan överflyttning ska kunna bli intressant för näringslivet. Möjligen är detta fel eftersom inte minst i Holland mängden korta transporter på inre vattenvägar ökar. Det är dock svårt att i dag se det logistiska system som kan skapa ekonomisk bärkraft i en sådan lösning. Som diskuterades inledningsvis är det sällan bara priset som avgör valet av transportmedel, utan logistiksystemet i sig är alltid en viktig komponent när det gäller att fatta beslut.

Allt pekar på att under rådande omständigheter och med nuvarande transportvolym förblir järnväg det mest logiska alternativet för containertransporter mellan Göteborg och Karlstad. Det beror på att frekvensen är hög, miljöbelastningen låg och med dagens prissättning kan sjöfarten inte konkurrera. Till detta kommer att mindre volymer som kräver högre flexibilitet säkert kommer att även fortsättningsvis transporteras med lastbil.

Det som kan förändra förutsättningarna för beräkningarna vore en kraftig tillväxt i transportvolymen vilket bara till en mindre del, under dagens förutsättningar, kan absorberas av den infrastruktur som finns på järnvägssidan. Såvitt känt finns det inga planer på att kapaciteten på järnvägen byggs ut inom överskådlig framtid på den mest kritiska sträckan mellan Kil och Karlstad. Således kan det

under framtida förutsättningar finnas en viss potential för sjöfarten. Ett sådant resonemang är dock svårbedömt.

Kostnaden för sjötransporter jämfört med konkurrerande transportlösningar är en faktor som är central för möjligheten att attrahera ytterligare gods till sjöfarten. Kostnaderna utgörs av såväl statliga avgifter för fartygsanlöp och lotsningstjänster som avgifter från hamnarna och prissättning av rederierna. Från Mälardelta lyfts lotsningskostnaden upp som ett betydande problem i arbetet med att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig prismässigt. Det ligger dock utanför direktiven för utredningen att lägga förslag rörande avgiftssystemet för sjöfarten. Bl. a. lotsningsavgifterna är en betydande kostnad men om en trafik med inre vattenvägsfartyg inleds kommer fartygen att göra många anlöp av ett begränsat antal hamnar och förutsättningarna för att få dispens från lotsplikten måste då bli goda.

IMO:s beslut om lägre svavelhalter i fartygsbränsle inom svavelkontrollområden, däribland Östersjön och Nordsjön, kommer enligt de konsekvensutredningar som genomförts att öka driftkostnaderna för sjöfarten och därigenom leda till att öka konkurrenskraften för väg- och järnvägstransporter.

Som tidigare sagts är valet av logistiklösning en komplicerad fråga, i vilken komponenterna frekvens, tillförlitlighet och pris vägs in. Vilken betydelse ett införande av regelverket för inre vattenvägar skulle kunna få för de ingående komponenterna är mycket svårt att uppskatta. Hur stor påverkan på komponenterna 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.

Del V

Ekonomiska bidrag

## 15 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 erhålla 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.

### 15.1 TEN-T

De transeuropeiska nätverken har sin rättsliga grund i artiklarna 170-172 i EUF-fördraget (f.d. artiklarna 154-156 FEG) och syftar till att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser. Unionen ska bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för bland annat transportinfrastrukturen. Inom ramen för ett system med öppna och konkurrensutsatta marknader ska unionens insatser inriktas på att främja de nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät. Särskild hänsyn ska tas till behovet av att förbinda öar, inlandsområden och ytterområden med gemenskapens centrala områden. Ovanstående målsättning har konkretiserats genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG från den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, nedan benämnda TEN-T riktlinjerna.

Utvecklingen av transportsektorn har ställt ökade krav på flexibilitet, tillgänglighet och kvalitet inom gods- och passagerartransporter. Detta har lett till ett ökat utnyttjande av multimodala transportlösningar, där transportkedjan innefattar flera olika trafikslag och ett ökat antal omlastningspunkter. Denna utveckling har också medfört att alla trafikslag – väg, järnväg, flyg, inre vattenvägar och sjöfart – omfattas av TEN-T. Alla trafikslag var dock inte införlivade i TEN-T från början, utan har kommit med under processen.

EU-finansiering kan erbjudas projekt av gemensamt intresse som identifierats inom ramen för riktlinjerna för TEN-T. EU-finansieringen kan bland annat anta följande former<sup>1</sup>:

- Medfinansiering av förstudier, utvärderingar eller annat tekniskt stöd för dessa studier upp till 50 % av den totala kostnaden för studien.
- Direkta investeringsbidrag på upp till 10 % av investeringssumman; 20 % om investeringen görs inom ramen för ett av de prioriterade projekten och max 30 % för gränsöverskridande åtgärder i prioriterade projekt.
- Räntebidrag för lån givna av Europeiska Investeringsbanken eller annat offentligt eller privat organ. Bidraget ska inte ges för mer än fem år.
- Medverkan till avgifter för garantier för lån från Europeiska Investeringsfonden eller annat finansieringsinstitut.

EU:s myndighet för TEN-T, TEN-T EA,<sup>2</sup> administrerar TEN-T-programmet på uppdrag av EU-kommissionen. Ansökningar om bidrag från TEN-T programmet ges in till TEN-T EA av en medlemsstat direkt eller av projektägaren, i det senare fallet efter godkännande av medlemsstaten.

Budgeten för TEN-T för programperioden 2007–2013 uppgår till cirka 8 miljarder euro. Av dessa avsätts 80–85 % till projekt inom det fleråriga programmet och resterande 15–20 % används av EU-kommissionen till årliga utlysningar för TEN-T projekt.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 från 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transport området och energiområdet.

<sup>2</sup> TEN-T Executive Agency, <<http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>>.

I riktlinjerna för TEN-T anges följande för kusthamnar, inre vattenvägar och inlandshamnar samt sjömotorvägar.

### 15.1.1 Kusthamnar

Kusthamnarna ska göra det möjligt att utveckla sjötransporterna, utgöra öarnas trafikförbindelsepunkter till sjöss samt fungera som förbindelsepunkter mellan sjötransport och övriga transportslag. De ska erbjuda aktörerna inom transportsektorn utrustning och tjänster. Hamnarnas infrastruktur ska erbjuda en rad transporttjänster för passagerare och gods, förbindelser inom gemenskapen liksom mellan denna och tredje land, inbegripet färjetrafik samt närsjöfart och sjöfart på längre sträckor, inbegripet kusttrafik.

De kusthamnar som omfattas av nätet ska motsvara en av kategorierna A, B eller C enligt följande definitioner:

*A. kusthamnar av internationell betydelse:* hamnar vilkas totala årliga godsvolym uppgår till eller överstiger 1,5 miljoner ton, eller vilkas totala årliga passagerarantal uppgår till eller överstiger 200 000 passagerare, och som är anslutna till andra transeuropeiska transportvägar på land, förutom i de fall då detta är omöjligt. Hamnarna spelar således en viktig roll för internationell sjötransport.

*B. kusthamnar av betydelse för gemenskapen som inte ingår i kategori A:* dessa hamnar har en total årlig godsvolym som uppgår till minst 0,5 miljoner ton, eller ett totalt årligt passagerarantal på mellan 100 000 och 199 999 passagerare, och är anslutna till andra transeuropeiska transportvägar på land, förutom i de fall då detta är omöjligt, och är utrustade med nödvändiga anläggningar för omlastning för närsjöfart.

*C. regionala hamnar:* dessa hamnar uppfyller inte kriterierna för kategorierna A eller B men är belägna i öregioner, i randområden eller i de yttersta randområdena och förbinder via havet sådana områden med varandra och/eller med gemenskapens centrala regioner.

Kusthamnarna i kategori A anges på de vägledande kartorna i översiktsplanerna i bilaga I av TEN-T riktlinjerna, på grundval av senaste hamnstatistik.

Projekt av gemensamt intresse ska endast avse den infrastruktur som är öppen för alla användare på en icke-diskriminerande grundval.

Som projekt av gemensamt intresse betraktas varje projekt som gäller följande arbeten: uppbyggnad och underhåll av alla delar av det transportsystem som ligger inom hamnen och som är allmänt öppet för alla användare, samt av anslutningarna till det nationella och internationella transportnätet; dit hör i synnerhet utveckling och underhåll av mark för kommersiella ändamål och andra ändamål som har samband med hamnarna samt uppbyggnad och underhåll av väg- och järnvägsanslutningar, uppbyggnad och underhåll av tillfartsvägar, inbegripet muddringsarbeten, samt av de övriga vattenområdena i hamnen, anläggande och underhåll av navigationshjälpmedel, trafikstyrning, kommunikations- och informationssystem i hamnen och dess tillfartsvägar.

### 15.1.2 Inre vattenvägar och inlandshamnar

Det transeuropeiska nätet för inre vattenvägar består av floder och kanaler samt olika bifloder och förgreningar som binder samman dessa. Det möjliggör särskilt att industriregioner och större tätbebyggda områden länkas samman och förbinds med hamnarna.

Inre vattenvägar inom TEN-T ska uppfylla minst de tekniska krav som gäller för vattenvägar av klass IV, som medger passage av 80–85 m långa och 9,5 m breda fartyg eller pråmar. Om vattenvägar som ingår i nätet ska moderniseras eller anläggas bör de tekniska kraven motsvara minst klass IV och dessutom medge senare uppgradering till klass Va/Vb samt på tillfredsställande sätt medge passage av fartyg som används vid kombinerade transporter. Inre vattenvägar av klass Va ska medge passage av 110 m långa och 11,40 m breda fartyg eller pråmar medan klass Vb ska medge passage av 172–185 m långa och 11,40 m breda pråmar.

Inlandshamnarna utgör en del av nätet, särskilt som förbindelsepunkter mellan sådana inre vattenvägar som avses ovan och andra transportslag.

I TEN-T ska de inlandshamnar ingå som är

- a) öppna för kommersiell trafik,
- b) belägna i nätet för inre vattenvägar i enlighet med översiktsplanen i bilaga I avsnitt 4 till TEN-T riktlinjerna,
- c) förbundna med andra transeuropeiska transportvägar i enlighet med bilaga I, och



- d) utrustade med anläggningar för omlastning av gods för intermodal transport eller ha en årlig godstrafikvolym på minst 500 000 ton.

TEN-T omfattar infrastrukturen för trafikstyrningen i de inre vattenvägarna.

Utöver de projekt som hänför sig till de förbindelser och inlandshamnar som återges i bilaga I i TEN-T riktlinjerna, ska varje infrastrukturprojekt som tillhör en eller flera av följande kategorier anses vara projekt av gemensamt intresse:

- a) Tillfart till hamnen från vattenvägar.
- b) Hamninfrastruktur inom hamnområdet.
- c) Annan transportinfrastruktur inom hamnområdet.
- d) Annan transportinfrastruktur som förbinder hamnen med olika delar av det transeuropeiska transportnätet.

Som projekt av gemensamt intresse betraktas varje projekt som gäller följande arbeten: uppbyggnad och underhåll av alla delar av det transportsystem som ligger inom hamnen och som är allmänt öppet för alla användare, samt av anslutningarna till det nationella och internationella transportnätet; dit hör i synnerhet utveckling och underhåll av mark för kommersiella ändamål och andra ändamål som har samband med hamnarna samt uppbyggnad och underhåll av väg- och järnvägsanslutningar, uppbyggnad och underhåll av tillfartsvägar, inbegripet muddringsarbeten, samt av de övriga vattenområdena i hamnen, anläggande och underhåll av navigationshjälpmedel, trafikstyrning, kommunikations- och informationssystem i hamnen och dess tillfartsvägar.

### 15.1.3 Sjömotorvägar

Det transeuropeiska nätet av höghastighetsleder till sjöss (sjömotorvägar) ska vara avsett att koncentrera godsflödet till logistikförbindelser till sjöss för att förbättra befintliga eller upprätta nya lönsamma, regelbundna och täta förbindelser för varutransporter mellan medlemsstater och därigenom minska trafikstockningarna på vägarna och/eller förbättra tillgängligheten till randområden samt öregioner och östater. Sjömotorvägar ska

inte utesluta kombinerade person- och godstransporter, om godstransporterna överväger.

Det transeuropeiska nätet av sjömotorvägar ska bestå av utrustning och infrastruktur som berör åtminstone två hamnar i olika medlemsstater. I denna utrustning och infrastruktur ska åtminstone i en medlemsstat exempelvis ingå hamnutrustning, elektroniska styrsystem för logistik, säkerhet och trygghet samt förvaltnings- och tullförfaranden, liksom infrastruktur för direkt tillträde land- och sjövägen, inklusive säkerställande av att sjövägarna hålls öppna hela året, särskilt tillgången till muddringsutrustning och tillgång till isbrytare vintertid.

Vattenvägar eller kanaler enligt bilaga I i TEN-T riktlinjerna som förbinder två europeiska sjömotorvägar, eller två avsnitt av dessa, och bidrar väsentligt till att förkorta sjövägarna, öka effektiviteten och spara transporttid, ska ingå i det transeuropeiska nätet av sjömotorvägar.

Projekt av gemensamt intresse som avser det transeuropeiska nätet av sjömotorvägar ska föreslås av minst två medlemsstater och anpassas till de faktiska behoven. De föreslagna projekten ska i allmänhet engagera både den offentliga och den privata sektorn enligt förfaranden som, innan stöd som beviljas från nationella budgetar, vid behov kan kompletteras med stöd från gemenskapen, kräver att ett anbuds förfarande genomförs, antingen

- a) i form av offentliga anbudsfordringar som anordnas gemensamt av de berörda medlemsstaterna för att upprätta nya förbindelser från en i förväg utvald kategori A-hamn, eller
- b) om hamnarnas läge är jämförbart, i form av offentliga anbudsfordringar som anordnas gemensamt av de berörda medlemsstaterna och som riktar sig till konsortier med åtminstone rederier och hamnar.

Projekten får också omfatta verksamhet som medför fördelar i ett större sammanhang och som inte är knuten till särskilda hamnar, exempelvis tillgången till utrustning för isbrytning och muddringsarbeten samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk registrering.

## 15.2 Marco Polo II

Marco Polo är ett miljöinriktat EU-program som stödjer överföring av internationella godstransporter på väg till andra transportslag, närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar<sup>3</sup>. Budgeten för programmet uppgår totalt till ca 400 miljoner euro för perioden 2007–2013. Programmet syftar till att minska trafikstockningar och öka transportsystemets miljöprestanda samt främja intermodala transporter och på så sätt bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem som skapar ett mervärde för EU utan negativ inverkan på den ekonomiska, sociala eller territoriella sammanhållningen.

Marco Polo II är en fortsättning och utvidgning av det tidigare programmet Marco Polo I (2003-2006). Utlysningar genomförs årligen under kvartal I. EU:s myndighet för konkurrenskraft och innovationer, EACI<sup>4</sup>, administrerar programmet på uppdrag av EU-kommissionen.

Bidrag från Marco Polo II kan sökas för följande åtgärder:

*Katalysatoråtgärder*, varmed avses nyskapande projekt som syftar till att tillfälligt avhjälpa marknadens strukturella brister,

*Åtgärder för höghastighetsleder till sjöss* (även kallade sjömotorvägar), varmed avses nyskapande åtgärder för att överföra mycket stora godsmängder från väg till sjöfart eller till en kombination av vattenburen transport tillsammans med andra transportslag i syfte att uppnå högfrekventa intermodala sjötransporter. Åtgärderna ska som regel följa de transeuropeiska nätverken såsom de är definierade i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG

*Trafikomställningsåtgärder*, där syftet är att uppnå en omedelbar omställning av en del av vägtrafiken till andra transportsätt, genom startstöd till nya transporttjänster som avser annat än vägtransport och till befintliga transporttjänster om detta leder till ytterligare överflyttningar,

*Trafikundvikande åtgärder*, där syftet är att integrera transport i produktionslogistiken för att över tiden undvika vägtransporter och samtidigt bibehålla en generell produktionsnivå och arbetstillfällen i EU territoriet.

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1692/2006 av den 24 oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003

<sup>4</sup> <[http://ec.europa.eu/eaci/mp\\_en.htm](http://ec.europa.eu/eaci/mp_en.htm)>.

*Åtgärder för gemensamt lärande*, där syftet är att förbättra samarbetet med strukturella optimeringsmetoder och procedurer i godstransportkedjan med hänsyn taget till logistikens krav.

Marco Polo II åtgärder ska omfatta transporter mellan minst två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett angränsande land och genomföras av minst två parter etablerade i var sin medlemsstat eller i en medlemsstat och i ett angränsande land. Marco Polo riktar sig i första hand till näringslivet och ansökningar om EU-bidrag skickas direkt till EACI.

Svensk kontaktpunkt för Marco Polo-programmet är Vinnova<sup>5</sup>.

### 15.3 Interreg<sup>6</sup>

Interreg IV är ett av EU:s s.k. strukturfondsprogram och ett viktigt verktyg i EU:s sammanhållningspolitik. EU:s sammanhållningspolitik syftar till att minska de ekonomiska och sociala skillnaderna mellan EU:s medlemsstater, men i genomförandet av politiken spelar den regionala nivån en central roll. I takt med utvidgningen ökar antalet medlemsstater och regioner inom EU och kravet på territoriell sammanhållning inom unionen blir ännu tydligare. Under den nya strukturfondsperioden för åren 2007–2013 har därför territoriellt samarbete över nationsgränser prioriterats i EU:s budget och fått ett utökat anslag.

Syftet med territoriella samarbeten är att skapa gynnsamma förutsättningar för ökad sysselsättning och konkurrenskraft i EU:s regioner och att genom samarbete mellan länder bättre försöka utnyttja den potential och dynamik som ländernas olika samhällssystem, regelverk, traditioner och kulturer utgör. Det finns tre olika sorters samarbeten.

*Gränsöverskridande program (A-program)*: Det gränsöverskridande samarbetet sker över en landsgräns eller maritim gräns och vanligtvis mellan två eller tre länder. Syftet är att genom aktiva och strategiska åtgärder utveckla en attraktiv gränsöverskridande region. Dessa program kallas för Interreg A-program. Grundläggande för de gränsöverskridande programmen är att de har en stark lokal och regional förankring.

*Transnationella program (B-program)*: I de transnationella programmen sker samarbetena mellan en grupp av länder i större

---

<sup>5</sup> <[www.vinnova.se](http://www.vinnova.se)>.

<sup>6</sup> <<http://www.interreg-oks.eu/se/Menu/Om+programmet/Interreg+programmen>>.

transnationella regioner. I de transnationella programmen sker samarbetet ofta på en mer översiktlig strategisk nivå. Dessa program kallas för Interreg B-program, t.e.x Interreg Nordsjön, Interreg Östersjön.

*Interregionalt program (C-program):* Det interregionala programmet täcker hela Europa. Regioner från hela Europeiska Unionen, Norge och Schweiz kan ingå i programmets projekt. Tyngdvikten för samarbetet läggs vid erfarenhetsutbyte och nätverksbyggande mellan regionala och lokala aktörer. Detta program kallas för Interreg C-programmet.

Stöd från Interreg-programmen kan exempelvis sökas för gemensam regional planering över gränserna inom områden såsom tillgänglighet (transport, infrastruktur), miljö (ex. kustzonsplanering, naturresurser, vattenrening), planering av bosättningsmönster, turism och energi. Målsättningen är således bred.

## 15.4 Översyn av TEN-T riktlinjerna och Marco Polo II

Såväl TEN-T som Marco Polo II programmen står inför en förestående revidering efter innevarande programperiods utgång, det vill säga efter 2013.

De förslag som presenterats av EU-kommissionen avseende ett framtida TEN-T bygger på ett system med två nivåer; ett övergripande mer omfattande nät som i princip motsvarar dagens TEN-T och ett stomnät som ska ersätta dagens prioriterade projekt. Förslag till metodologi för den framtida planeringen av TEN-T samt vissa idéer om förändringar i finansiering och andra styrinstrument för genomförandet har under 2010 varit föremål för ett omfattande remissförfarande inom EU.

Innan ett förslag till nytt Marco Polo program läggs fram av EU-kommissionen ska resultaten från de första två Marco Polo-programmen utvärderas. Möjliga utvecklingsvägar är enligt EU-kommissionen<sup>7</sup> att fortsätta Marco Polo II-programmet, utvidga Marco Polo II-programmet eller att göra en ordentlig revidering av programmet. En utvidgning av nuvarande Marco Polo II skulle kunna innefatta längre finansieringsperioder, nya finansieringsformer genom exempelvis lån eller nya typer av åtgärder. Under

---

<sup>7</sup> Presentation av Pawel Stelmazczyk (Head of Unit B.3 – Logistics, Co-modality, Motorways of the Sea and Marco Polo) vid möte för EU-ländernas fokuspunkter för närsjöfart och sjömotorvägar, Bryssel 2010-03-18.

2010 påbörjas en studie om Marco Polo efter 2013, följd av en remissrunda. I andra halvan av 2010 planerar EU-kommissionen för en halvtidsutvärdering som därefter ska gå ut på remiss. I mitten av 2011 planerar EU-kommissionen för ett meddelande och lagförslag om framtida Marco Polo-program.

## 15.5 Överväganden

**Utredningens bedömning:** 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.

Såväl Vänerhamn som Västerås är TEN-T kusthamnar av kategori A. Möjligheten finns därigenom redan i dagsläget att söka EU-finansiering från TEN-T för studier och investeringsprojekt som syftar till att utveckla de infrastrukturella förutsättningarna för sjöfarten i och till dessa hamnar, från såväl sjö- som landsidan.

Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern samt Södertälje kanal och Mälaren är inte utmärkta som inre vattenvägar i Bilaga 1 till TEN-T riktlinjerna, vilket är ett krav för att kunna söka EU-finansiering som inre vattenvägsprojekt.

TEN-T riktlinjerna ställer särskilda krav på inre vattenvägar inom TEN-T. Om EU-finansiering skulle sökas för inre vattenvägar ställs kravet att dessa ska uppfylla kraven för minst klass IV, vilket innebär möjlighet att trafikera med 80–85 m långa och 9,5 m breda fartyg eller pråmar. Såväl Väner- som Mälarsjöfarten klarar detta dimensionskrav. Samtidigt uttrycks att dessa inre vattenvägar ska medge en senare uppgradering till klass Va/Vb, vilket för klass Va innebär passage av 110 m långa och 11,40 m breda fartyg eller pråmar samt för klass Vb passage av 172–185 m långa och 11,40 m breda pråmar. För Mälarens del utgör detta inte något problem. Utredningen har däremot svårt att bedöma marknadens behov, men kan konstatera att Vänerhamn AB till utredningen konstaterat att ökad kapacitet för större fartyg är ointressant för närvarande, då kapaciteten i farleder och hamnar är anpassade till de förhållanden

som råder i dag och det skulle kräva ytterligare investeringar i flera led för att effektivt kunna hantera större fartyg..

Som TEN-T kustområde ges också möjlighet att i samverkan med partners i ett annat EU-land förbereda ett sjömotorvägsprojekt. Regionala utlysningar för sjömotorvägsprojekt finns öppna för såväl Östersjön som Nordsjön.

Möjligheten att i ett näringslivsdrivet konsortium ansöka om stöd för åtgärder inom ramen för Marco Polo II-programmet finns också i dagsläget. Även om inre vattenvägar ges prioritet i den utlysning för Marco Polo II-projekt som EACI arrangerade i början av 2010 är det inget som hindrar att intressenterna som har ett intressant logistik- och transportupplägg presenterar det i kommande utlysningar. Den svårighet som finns i Marco Polo II-förordningen<sup>8</sup> är de höga tröskelvärden för modalt skifte<sup>9</sup> räknat i tonkm från lastbilstransporter till andra trafikslag. Marco Polo II-programmet har heller ingen målsättning att öka tillgängligheten eller ökad sammanhållning, utan det är bara modalt skifte som räknas.

Interreg-programmet kräver normalt inte en klassning som inre vattenväg för att medfinansiering till intressanta projekt ska ges finansiering. Exempelvis har Sverige medverkat i tidigare EU-finansierade Interreg-projekt för inre vattenvägar, INLATRANS och INTRASEA.

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 kustområden 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 kustområde 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 kustområden så att syftet med att binda samman Sveriges kustområden med andra medlemsstaters kustområden kan tillgodoses. Viktigt att notera är också att vid en

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1692/2006.

<sup>9</sup> Med modalt skifte avses byte av transportslag.

omklassning av TEN-T kusthamn av kategori A till inre vattenvägshamn skulle möjligheten till sjömotorvägsprojekt försvinna.



Del VI

Konsekvenser

## 16 Konsekvensbedömning

Nedan görs en bedömning av konsekvenser av utredningens förslag i enlighet med bestämmelserna i kommittéförordningen (1998:1474) samt i enlighet med 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag ska, enligt utredningsdirektiven, samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

### 16.1 Utgångspunkt

Syftet med EU:s regelverk om inre vattenvägar är att integrera de inre vattenvägarna i det europeiska transportsystemet och att skapa goda förutsättningar för ytterligare utveckling av denna sektor.

Regelverket, som sammanlagt består av ett tjugotal förordningar och direktiv, kan delas in i tre huvudkategorier;

- främjande av en fungerande inre marknad för internationella transporter på inre vattenvägar med fri konkurrens,
- harmonisering och ömsesidigt erkännande av regler för att yrkesmässigt bedriva transportverksamhet,
- gemensamma regler gällande teknik och säkerhet.

Utgångspunkten för utredningen är, i enlighet med vad som följer av utredningsdirektiven, att analysera konsekvenserna av ett genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar samt att föreslå författningsändringar för ett genomförande. 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 flodinformationstjänster etc. Av samma anledning föreslår utredningen även att bestämmelser om särskilt tillstånd att utföra varutransporter inte ska införas i Sverige.

## 16.2 Konsekvenser för sjösäkerheten och miljön

Av utredningsdirektiven följer att utredningen parallellt med de lättnader som transportnäringen efterlyser ska beakta de förhållanden som råder i de berörda områdena med avseende på sjösäkerhet och miljökonsekvenser. Ur sjösäkerhetsperspektiv skiljer sig förhållandena på Väner och Mälaren från de inre vattenvägarna på kontinenten. Dessutom är de nämnda sjöarna tillsammans med anslutna vattenområden råvattentäkter för sammanlagt ca 2 miljoner människor.

Utredningens analys i avsnitt 8 av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart ger vid handen att säkerhetsnivån när det gäller tekniska krav är högre och i andra fall lägre än nu gällande svenska bestämmelser vilket bl. a. kan påverka myndigheter som ansvarar för räddningstjänst. De teknikområden där säkerhetsnivån är betydligt lägre än nu gällande svenska regler är främst konstruktivt brandskydd på lastfartyg, möjligheten att gå med öppna lastrum och krav på dubbelbotten/dubbelskrov. Direktiv 2006/87/EG medger visst utrymme för medlemsstaterna att anta ytterligare tekniska krav vilket i någon mån kan åtgärda de säkerhetsbrister som uppkommer, dock inte helt och hållet. Konsekvensen är därför att på vissa områden, när det gäller de tekniska kraven på fartyg i inlandssjöfart, kommer dessa att vara lägre än i förhållande till motsvarande svenska bestämmelser. Viktigt att påpeka i detta sammanhang är att de sjöområden som direktivet är tillämpligt på inte täcker in fartområde C. Det innebär att de tekniska föreskrifterna i direktivet inte är avsedda för fartyg i inlandssjöfart som t.ex. önskar trafikera de norra delarna av Väner, som klassificeras som fartområde C. Det kommer således att kräva särskilda åtgärder med t.ex. fartygens skrovstyrka, om klassificeringen av området bibehålls.

### 16.3 Konsekvenser för staten av förslagen

Genomförandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt innebär att en ny typ av fartyg, fartyg i inlandssjöfart introduceras. Således ersätter genomförandet av regelverket inte något befintligt regelsystem utan ett nytt skapas.

Introduktionen av fartyg i inlandssjöfart kommer främst att påverka Transportstyrelsens arbetsuppgifter. För dessa fartyg gäller ett omfattande regelverk avseende bl. a. tekniska föreskrifter som kommer att kräva ett betydande arbete med utarbetande av föreskrifter. Behov av utarbetande av föreskrifter kommer även att behövas när det gäller genomförandet av 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 (avsnitt 4.2) samt 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 (avsnitt 5).

Den omständigheten att det är ett helt nytt regelverk som tillkommer och som inte ersätter ett befintligt regelverk medför även merarbete i form av ytterligare tillsynsförrättningar, utfärdande av gemenskapscertifikat m.m..

Tillsynsförrättningar och utfärdande av certifikat kommer troligen att finansieras genom avgifter och inte innebära någon kostnad för staten. Dock kommer arbetet med utarbetande av föreskrifter och utbildning av personal innebära kostnader som måste finansieras. Dessa kommer rimligen inte att kunna finansieras av avgifter utan bör enligt utredningens uppfattning finansieras över statsbudgeten. Hur stor arbetskraft som krävs för detta är svårt att uppskatta men bör, enligt utredningens egen uppskattning, i varje fall initialt uppgå till ett tiotal årsarbetskrafter. Kostnaden bör vägas mot antalet fartyg som kan komma att beröras. Hur många fartyg i inlandssjöfart som kommer att trafikera de svenska inre vattenvägarna är svårt att bedöma i dagsläget. Med utgångspunkt från de samråd utredningen haft med olika hamnar och branschorganisationer är utredningens uppfattning att det kan komma att röra sig om högst tio till femton fartyg.

Det ska i detta sammanhang noteras att Transportstyrelsen kommer att ha en möjlighet att delegera tillsynen av fartyg till tre

klassificeringssällskap. Detta minskar marginellt Transportstyrelsens kostnader.

Trafikanalys ska enligt utredningens förslag (avsnitt 4.7) samla in och föra över uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar om den transporterade mängden gods överstiger 1 miljon ton. Detta medför viss ökad arbetsbörda för Trafikanalys men torde inte medföra några större kostnader.

## 16.4 Konsekvenser för sjöfartsnäringen

I utredningens kontakter med hamnar och branschorganisationer framgår med stor tydlighet att intresset för fartyg i inlandssjöfart är betydligt större kring Vänern än Mälaren. Möjligheten att nyttja Göta älv och Vänern respektive Södertälje kanal och Mälaren för transport av gods finns redan i dag för havsgående fartyg. Fråga är om genomförandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar ökar incitamentet att nyttja dessa vattenvägar för transport av gods.

Härvid är kostnaden för sjötransporter jämfört med konkurrerande transportlösningar av central betydelse för möjligheten att attrahera ytterligare gods till sjöfarten. När det gäller kostnader för bemanning och bränsle har det inte framkommit att dessa skulle bli markant lägre för det fall EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs. Som framgår av avsnitt 12 saknas det än så länge en gemensam reglering av bemanning på fartyg konstruerade att gå på inre vattenvägar. Befintliga bestämmelser som i dag finns i fartygssäkerhetslagen blir därför tillämpliga även för dessa fartyg. Bemanningkostnaderna kommer att vara en betydande del av driftskostnaderna. Hur stora bemanningkostnaderna kommer att bli, vet inte utredningen, eftersom inga kollektivavtal finns och eftersom bemanningsnumerären kommer att, enligt utredningens förslag, fastställas av Transportstyrelsen genom beslut om säkerhetsbesättning. När det gäller driftskostnader i form av bränsle följer av avsnitt 13 att det ställs höga krav på låg svavelhalt. Med all sannolikhet är dock bränsleåtgången mindre per ton last i ett inre vattenvägsfartyg jämfört med ett havsgående fartyg. Priset för nybyggda fartyg och andrahandsfartyg är sannolikt lägre än för havsgående fartyg med motsvarande lastförmåga, vilket leder till en lägre kapitalkostnad.

Fartyg i inlandssjöfart ska uppfylla de tekniska krav som följer av direktiv 2006/87/EG. För att styrka att dessa krav uppfylls ska fartyget inneha ett gemenskapscertifikat. För att få gemenskaps-certifikatet måste fartyget undergå tillsyn. Certifikaten kommer, efter genomförd tillsyn av Transportstyrelsen att gälla under den tid Transportstyrelsen bestämmer med mellanliggande inspektioner. Tillsynsförrättningar och utfärdande av gemenskaps-certifikat kommer troligen att bekostas genom avgifter, som fartygsägaren ska betala till Transportstyrelsen. Storleken på dessa kostnader är svår att uppskatta men torde inte vara högre än de avgifter som redan i dag utgår vid tillsynsförrättningar och utfärdande av t.ex. fartcertifikat.

Möjligheten att nyttja Göta älv och Väneren respektive Södertälje kanal och Mälaren för transport av gods finns, som påpekats ovan, redan i dag men har inte ansetts konkurrenskraftigt jämfört med transport på väg och järnvägspendlar. 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 (jfr avsnitt 14).

Den möjlighet till finansiering för utveckling av inre vattenvägar som finns genom TEN-T, Marco Polo II och Interreg förväntas, som utredningen redovisar i avsnitt 15, inte öka möjligheterna till att få EU-bidrag till infrastrukturåtgärder för de svenska inre vattenvägarna jämfört med de bidrags möjligheter som finns redan i dag.

Det är uppenbart att initialt kommer belastningen på framförallt sjöfartsnäringen att vara stor eftersom det är fråga om ett nytt omfattande regelverk. Det är dock fråga om ett för svenskt vidkommande helt nytt regelverk, som vissa aktörer inom näringen vill se infört. I de delar regelverket enligt utredningens uppfattning bör införas för att trafik med fartyg för inlandssjöfart ska bli möjlig, finns inget utrymme för regelförenkling.

Del VII

Författningskommentarer  
och bilagor

## 17 Författningskommentar

I de allmänna övervägandena i kapitel 4 – 5, 8-9, 11 och 13 finns det kommentarer till de ändringar i lagar och förordningar samt de nya förordningar som utredningen föreslår.

Utredningen anser det därför inte nödvändigt med särskilda författningskommentarer av traditionellt slag.

Nedan finns en uppställning med hänvisningar från varje författningsändring och förslag till nya förordningar till respektive avsnitt i de allmänna övervägandena.

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

1 § Avsnitt 13.1.2

### **17.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)**

1 kap. 3 a §	Avsnitt 8.8.1
1 kap. 4 § 6	Avsnitt 8.8.2
1 kap. 4 § 7	Avsnitt 8.8.2)
1 kap. 4 § 8	Avsnitt 8.8.2
2 kap. 1 §	Avsnitt 8.8.3
3 kap. 1 §	Avsnitt 8.8.4
3 kap. 1 a §	Avsnitt 8.8.4
3 kap. 1 b §	Avsnitt 8.8.5
3 kap. 2 §	Avsnitt 8.8.4
3 kap. 7 §	Avsnitt 8.8.4
5 kap. 5 §	Avsnitt 8.8.11



6 kap. 1 § 1	Avsnitt 8.8.12
6 kap. 1 § 11	Avsnitt 9.4.3
7 kap. 1 §	Avsnitt 8.8.15
7 kap. 2 §	Avsnitt 8.8.3
7 kap. 3 § 2 a	Avsnitt 8.8.5 och 8.8.6
7 kap. 3 § tredje stycket	Avsnitt 8.8.8 och 9.4.1

### **17.3 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländska fartyg m.m.**

1 a §	Avsnitt 4.4.4
3 §	Avsnitt 4.4.4

### **17.4 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle**

2 §	Avsnitt 13.3.2
-----	----------------

### **17.5 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)**

1 kap. 6 §	Avsnitt 8.8.15
2 kap. 1 §	Avsnitt 8.8.3
3 kap. 1 §	Avsnitt 8.8.9
3 kap. 3 §	Avsnitt 8.8.10
3 kap. 7 §	Avsnitt 8.8.8 och 9.4.1
3 kap. 8 §	Avsnitt 8.8.5 och 8.8.6
6 kap. 4 §	Avsnitt 8.8.11
9 kap. 2 a §	Avsnitt 8.8.13

### **17.6 Förslaget till förordning om ändring i förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal**

1 kap. 5 a § första stycket	Avsnitt 11.6.1
1 kap. 5 a § andra stycket	Avsnitt 11.6.3

**17.7 Förslaget till förordning om ändring i förordning (2009:1300) med instruktion för Transportstyrelsen**

5 § Avsnitt 8.8.16

**17.8 Förslaget till förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen**

1 § Avsnitt 5.4.1

2 § Avsnitt 5.4.1

3 § Avsnitt 5.4.2

4 § Avsnitt 5.4.3

5 § Avsnitt 5.4.4

**17.9 Förslaget till förordning om intyg att fartyg tillhör Rhensjöfarten**

1 § Avsnitt 4.2.3

2 § Avsnitt 4.2.4

3 § Avsnitt 4.2.5

# Kommittédirektiv



## **Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar**      **Dir. 2009:127**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 21 december 2009

### **Sammanfattning**

En särskild utredare ska analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 november 2010.

### **Bakgrund**

Ett särskilt regelverk gäller inom EU för transporter på inre vattenvägar (sjöar, floder och kanaler). Regelverket berör bl.a. kravnivån på bemanningen av fartygen, vilken behörighet som krävs för att få köra fartygen och vilka tekniska krav som ska gälla för dem. Det finns också ett regelverk om ekonomiskt stöd för att utveckla trafiken på de inre vattenvägarna.

Genom Sveriges anslutningsfördrag till Europeiska gemenskapen gjordes tillägg i EU:s lagstiftningen där det anges vilka svenska inre vattenvägar som omfattas av lagstiftningen. Den lagstiftning som tilläggen gjordes i har sedermera delvis ändrats.

En särskild utredare fick i april 1996 i uppdrag att analysera hur svensk rätt skulle kunna anpassas till EG:s rättsakter om transport på inre vattenvägar samt att lägga fram förslag till nödvändig lagstiftning. Utredningen överlämnade i december 1996 betänkandet EU, Sverige och de inre vattenvägarna (SOU 1996:183). Betänkandet ledde inte till några lagstiftningsåtgärder. Anledningen till detta var att trafiken på de svenska vattenvägarna inte ansågs

kunna hänföras till inlandssjöfart i den mening som avsågs i gemenskapslagstiftningen.

I september 2007 inledde Miljöberedningen i Västra Götalands läns landsting projektet Smart Energi. I projektet diskuterades bl.a. förutsättningarna för vattenburen godstrafik mellan Göteborgs hamn och industrierna längs med Göta älv och mellan hamnen och Vänerområdet.

En förstudie genomfördes, som fokuserade på de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för ökad godstrafik. Genom att utnyttja Göta älv kan, enligt förstudien, stora delar av godset, containrarna till och från Göteborgs hamn och annat gods som ska till och från regionen transporteras inåt land med mindre inlandsfartyg och därmed avlasta vägnätet i Västra Götaland.

Den slutsats som drogs var att utökade transporter på Göta älv skulle bli lönsamma under förutsättning att EU:s lagstiftning för inre vattenvägar tillämpas för dessa transporter och att hamnarna avgiftsmässigt behandlar denna typ av sjöfart konkurrensneutralt gentemot lastbilstransporter.

Västra Götalands läns landsting har i brev den 23 juni 2009 hemställt att regeringen ska pröva om Göta älv, Trollhätte kanal och Väner kan införlivas i EU:s lagstiftning om inre vattenvägar.

Europaparlamentet och rådet beslutade i juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) nr 1692/96. Av riktlinjerna framgår att det transeuropeiska nätet omfattar vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser och andra förbindelsepunkter mellan olika transportnät.

För svensk industri är det angeläget att det finns förutsättningar att utveckla flexibla och skräddarsydda transportlösningar för att stärka dess konkurrenskraft. Vid transporter av större godsvolymer utgör sjöfarten ett viktigt transportalternativ, som bör användas i ökad utsträckning för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ.

Det finns därför skäl att ompröva det tidigare ställningstagandet om EU:s regelverk för inre vattenvägar.

## Uppdraget

Utredaren ska analysera konsekvenserna för transporter, transportköparna, sjöfartsnäringen och berörda myndigheter av att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar. Den möjliga och troliga transportkapaciteten ska beskrivas och beräknas. Effekterna på det nuvarande transportsystemet ska belysas. Beräkningar ska göras av hur mycket kostnaderna kommer att sänkas om fartygen bemannas, konstrueras och drivs enligt kraven i EU:s regelverk för inlandssjöfart jämfört med nuvarande lagstiftning.

Parallellt med de lättnader som transportnäringen efterlyser ska utredaren beakta de speciella förhållanden som råder i de berörda områdena med avseende på sjösäkerhet och miljökonsekvenser. Ur sjösäkerhetsperspektiv skiljer sig förhållandena på de stora sjöarna markant från kanalfarten på Europas inre vattenvägar. Vätern och Mälaren är också råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Detta medför att en olycka med ett större olje- eller kemikalieutsläpp som följd skulle få extra allvarliga konsekvenser och kunna orsaka allvarliga samhällsstörningar.

Mot denna bakgrund ska utredaren analysera vad en anpassning till regelverket för inlandssjöfart kan komma att betyda ur säkerhets och miljösynpunkt. Eventuella behov av säkerhets- höjande åtgärder för att göra det möjligt att trafikera de inre vattenvägarna enligt regelverket om inre vattenvägar ska redovisas.

Regeringen ser det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som en viktig förutsättning för en fungerande inre marknad och en hållbar tillväxt. Möjligheterna för de svenska inre vattenvägarna att kunna ingå i TEN-projekt bör därför prövas. Utredaren ska därför också redovisa förutsättningarna för att få ekonomiskt stöd från EU för de svenska inre vattenvägarna.

Utredaren ska därutöver ta fram författningsförslag till hur EU:s regelverk om inre vattenvägar skulle kunna genomföras i svensk rätt.

## Konsekvensbeskrivningar

Utredaren ska utreda de föreslagna åtgärdernas konsekvenser i enlighet med vad som framgår av 15 a § kommittéförordningen (1998:1474).

Utredaren ska också bedöma och redovisa förslagens konsekvenser för miljön.

Därutöver ska utredaren redovisa hur stor administration som behöver byggas upp på myndighetsnivå för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt samt bedöma kostnaderna för denna. Utredaren ska föreslå hur eventuella kostnadsökningar ska finansieras.

Utredaren ska när förslagen tas fram sträva efter att företagens administrativa kostnader inte ska öka till följd av de nya reglerna. Ambitionen ska vara att utnyttja befintliga administrativa system i så stor utsträckning som möjligt och om möjligt förenkla dessa.

Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för företag ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

### **Samråd**

Utredaren ska samråda med representanter för bransch- och intresseorganisationer samt berörda myndigheter. Utredaren ska särskilt inhämta de berörda intressenternas uppfattning om de kostnadssänkningar för bemanning och drift, som kan bli resultatet av utredarens förslag, är tillräckliga. Om intressenterna inte anser förslagen tillräckliga, hur mycket ytterligare kostnadssänkningar anser de skulle behövas för att trafik på inre vattenvägar ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till den trafik som bedrivs på väg och järnväg.

### **Redovisning av uppdraget**

Uppdraget ska redovisas senast den 29 november 2010.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Inre  
vattenvägsutredningen (N 2009:15)**

**Dir.  
2010:121**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 4 november 2010

## **Förlängd tid för uppdraget**

Med stöd av regeringens bemyndigande den 21 december 2009 har statsrådet Åsa Torstensson tillkallat 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 (dir. 2009:127). Utredningen har antagit namnet Inre vattenvägsutredningen (N 2009:15). Utredaren skulle enligt direktiven redovisa sitt arbete senast den 29 november 2010.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 31 januari 2011.

(Näringsdepartementet)

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

### Beskrivning av färgkoder

	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.

### Förkortningar

IV-fartyg	Fartyg i inlandssjöfart
RO	Klassreglerna från Bureau Veritas och Germanischer Lloyd
NL	Nederländerna



Besiktning	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Besiktningintervall (sjövärdighet)	Bil. II Art. 2.09	Besiktningintervall bestäms av myndigheten men får vara högst 10 år med möjlig förlängning med 6 månader efter särskilt beslut. <i>NL:</i> Perioden är 10 år för lastfartyg (vid nybyggnation) och 5 år för passagerarfartyg. Den fortsatta perioden för lastfartyg är styrd av tjockleksmätningarna och är satt till 7 år. <i>RQ:</i> Den normala klassperioden är 5 år. Fartyg ska genomgå besiktning vid förnyande av certifikat samt en mellanliggande besiktning.	TSFS 2009:2 2 kap. 2§	Fartyg ska genomgå besiktning var 60:e månad samt en mellanliggande besiktning.	Direktivet medger en besiktningssperiod som är 4 ggr längre än nu gällande regler. Klassen har en kravnivå motsvarande nu gällande svenska regler.
Besiktningintervall (bottenbesiktning)	Bil. II Art. 2.03	Vid första besiktningen ska besiktningsorganet begära att fartyget är torrsatt för besiktningen. Vid regelbunden besiktning och besiktning efter ombyggnad eller reparation kan besiktningsorganet fordra att besiktningen sker med fartyget torrsatt. <i>NL:</i> Torrsättning krävs för att genomföra tjockleksmätningar och dessa ska utföras innan certifikatet förnyas, dvs. vart 7:e år. <i>RQ:</i> Förnyande av klasscertifikat (vanligen 5 år) kräver vanligen torrsättning med bottenbesiktning. Även vid mellanliggande besiktning krävs torrsättning för äldre fartyg och fartyg som regelbundet trafikerar salt eller bräckt vatten.	TSFS 2009:2 2 kap. 4§	Bottenbesiktning ska genomföras minst två gånger under en 60-månadersperiod. Intervallet mellan bottenbesiktningar för dessa fartyg får inte vara större än 36 månader. Minst en av bottenbesiktningarna under 60-månadersperioden ska genomföras med torrsättning. Fartyg som är 15 år eller äldre ska torrsättas vid varje bottenbesiktning.	Direktivet nämner inte särskilt bottenbesiktning utan den förmodas ingå som en del av den övergripande besiktningen. Direktivet kräver inte återkommande torrsättningar men exempelvis tillämpar NL den möjlighet som finns i direktivet att kräva torrsättning. Klassen har en kravnivå som motsvarar nu gällande svenska regler.

Skrovkonstruktion	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Grundregel	Bil. II Art. 3.01	Fartyg ska vara byggt i enlighet med god skeppsbyggnadsstandard.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i.	
Allmän skrovstyrka	Bil. II Art. 3.02 pkt 1	Skrovet ska vara tillräckligt starkt för att stå emot alla påfrestningar som det utsätts för under normala förhållanden. För nya fartyg ska styrkan verifieras med beräkningar eller klasscertifikat.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4.1 och 5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i. Föreskriften har inget krav på klasscertifikat men fartyget ska vara konstruerat så det styrkemässigt uppfyller krav motsvarande klassregler.	
Antaganden för dimensionering	Artikel 1	Den signifikanta våghöjd som används för att definiera zon 3 motsvarar en signifikant våghöjd för den största tredjedelen vågor av 0,5 m.	SFS 2003:438	Fartområde E 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 0,5m under mer än 10% av en ettårsperiod.	Se kapitel 8.5 i rapporten angående klassificering av sjöområden.
Isförstärkning	-	Direktivet innehåller inga regler för isförstärkning. <i>RO: För trafik på inre vattenvägar antas en begränsad istjocklek, motsvarande bruten is med en tjocklek av högst 0,2 m.</i>	TSFS 2009:23 och TSFS 2009:111	Ett isförstärkt fartyg antas gå i trafik i isförhållanden i öppen sjö motsvarande jämn is med en tjocklek som inte är över 0,4 m för isklass IC och ICV, samt 0,6 m för isklass IB och IBV.	Notationen ICE i klassreglerna för IV-fartyg ger lägre krav än de svensk-finska isklassreglerna och de isklassregler som gäller för Väner. RO informerar om att för inre vattenvägsfartyg avsedda för svårare isförhållanden ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.
Acceptabel avrostning	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Artikeln innehåller formler för beräkning av plåttjocklek om inte klassregler tillämpas. 10% avrostning accepteras på mindre områden.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.4.1 och 5.3	Där marginaler för materialminskning inte finns uttryckligen angivna i regelverk eller i anvisningar till dessa, ska material ersättas senast då tillämpliga marginaler enligt följande eller motsvarande försvagning i konstruktionen uppnåtts. En tjockleksminskning i bordläggning, plåtfält eller delar av förstävningar och konstruktionselement på 20 % i förhållande till byggd tjocklek accepteras.	Kravnivån har inte bedömts men de två regelverken ger motsvarande möjligheter att kontrollera och bedöma om eventuell avrostningen kan anses acceptabel.

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Förligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1a	Förligt kollisionskott ska placeras 0,04L och 0,04L+2 m från förliga perpendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.3.3	Förligt kollisionskott ska placeras mellan 0,05L <sub>LL</sub> och 0,08L <sub>LL</sub> akter om förliga fribordspendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	Direktivet medger en mer förlig placering än gällande föreskrift, vilket minskar förmågan att ta upp kollisionsenergi.
Akterligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1b	Fartyg med en längd över 25m ska ha akterligt kollisionskott.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.3	Fartyg ska ha akterligt kollisionskott.	
Övriga skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 3	Bostadsutrymmen, maskin- och pannrum samt de arbetsutrymmen som ingår i dessa rum, ska vara vattentätt avskilda från lastrum med skott som går ända upp till däck.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.2.1	Fartyg ska ha vattentäta skott omedelbart för och akter om maskinutrymmet.	
Öppningar i skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 5	I vattentäta skott får inte finnas några öppningar. Dörrar i akterpikskottet tillåts emellertid och även genomföringar för propelleraxlar, rörledning osv. tillåts, om de är utformade så att de inte minskar verkkningsgraden hos skotten och andra partiella väggar mellan utrymmen.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.3	I vattentäta skott får det inte finnas fler öppningar än vad som krävs av fartygets konstruktion och avsedda användning. Öppningar ska förses med vattentäta stängningsanordningar som har en styrka som motsvarar den omgivande strukturen. Öppningar godtas inte i de delar av kollisionskottet som ligger under fribordsdäck.	
Dubbelbotten	-	Direktivet saknar krav. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double bottom" och är då försedda med dubbelbotten.</i>	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.4  TSFS 2010:96 8 kap. 5 §	Fartyg bör ha dubbelbotten om det är möjligt med hänsyn till fartygets storlek, byggnadssätt och avsedda användning.  Ett oljetankfartyg med en dödvikt av minst 600 ton ska under hela sin lasttanklängd vara försett med dubbel botten.	För fartyg som transporterar vissa typer av farligt gods finns tilläggskrav avseende dubbelbotten. Detta gäller både IV-fartyg (ADN) och havsgående fartyg (IBC och IGC).
Dubbelskrov	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 2c	Fartyg med en längd över 110 m ska vara försedda med dubbla skrov enligt ADN där punkterna 9.1.0.91–9.1.0.95 i del 9 i ADN ska gälla för motorfartyg och punkterna 9.3.2.11.7 och 9.3.2.13-9.3.2.15 för tankfartyg. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double hull" och är då försedda med dubbelskrov.</i>	TSFS 2010:96 8 kap. 7 §	Ett oljetankfartyg med en dödvikt av minst 5000 ton ska längs hela sin lasttanklängd i sidan vara försett med vingtankar för förvaring av barlastvatten eller andra utrymmen än tankar för olja eller kemikalier.	För fartyg som transporterar vissa typer av farligt gods finns tilläggskrav avseende dubbelskrov. Detta gäller både IV-fartyg (ADN) och havsgående fartyg (IBC och IGC).

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Demonterbarhet	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 2a&b	Fartyg med en längd större än 110 m ska vara demonterbara för att vid en eventuell olycka kunna delas av vid den mittle tredjedelen av fartyget utan att tung bärgningsutrustning används, medan fartygets avskilda delar därefter ska fortsätta att flyta. Fartygen ska ombord ha ett certifikat utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap, avseende bärighet, trimläge och stabilitet för fartygets olika delar, och som anger den lastningsgrad över vilken de två delarnas bärighet inte längre garanteras.	-	Regler saknas	

Stabilitet	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Intaktstabilitet, grundregel	Bil. II Art. 3.02 Punkt 3	Ett fartygs stabilitet ska vara anpassad till det användningsområde fartyget är avsett för.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.1.1	Fartyg ska ha en tillräcklig intaktstabilitet för att säkerställa att det kan trafikera de områden och bedriva den verksamhet det är certifierat för.	
Intaktstabilitet, kriterier	-	Regler saknas för lastfartyg med undantag av containerfartyg. <i><u>RQ:</u> Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Intact stability" och är uppfyller då specificerade intaktstabilitetskriterier. För fartyg som för vissa typer av farligt gods finns intaktstabilitetskriterier.</i>	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3 & 4	Innehåller kriterier som ska uppfyllas. Beräkningar eller praktiska prov ska genomföras.	
Skadestabilitet	Bil. II Art. 22a.04 Punkt 3	Fartyg med en längd större än 110 m ska uppfylla tvåavdelningsstandard avseende skadestabilitet. (För fartyg som för vissa typer av farligt gods finns skadestabilitetskrav oavsett fartyglängd.)	TSFS 2009:114 Bil.7	Generella krav finns för fartyg med en längd av 80 m eller mer. För olje-, gas- och kemikalietankfartyg finns krav oavsett storlek.	

Fribord	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Flödningsavstånd	Bil. II Art. 4.01	Avståndet från vattenytan till flödningspunkt får inte vara mindre än 300mm. Om fartyget inte har vädertäta lastluckor eller inte kan tillsluta andra flödespunkter vädertätt ska avståndet vara minst 500mm.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.3.3	För öppna fartyg ska fribordet inte vara mindre än 200mm när ett relevant krängande moment appliceras. För slutna fartyg finns inget generellt flödningsavstånd utan flödningsavståndet styrs av stabiliteten och krav på enskilda fribordsöppningar.	Principerna för denna punkt skiljer sig mellan direktivet och nu gällande regler, men för öppna fartyg är kravnivån jämförbar. För slutna fartyg är kraven i nu gällande regler högre.
Fribord	Bil. II Art. 4.02 & 4.03	Fribordet ska vara minst 150mm om fartyget saknar språng. Om fartyget har språng får fribordet reduceras till 0mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7	Fribordet ska vara $\frac{3}{4}$ av sommarfribordet beräknat enligt internationella lastlinjekonventionen, men minst 50mm.	Direktivets krav överstiger minimikrav för nu gällande regler för fartyg med språng men understiger för fartyg med språng.
Boghöjd	-	Regler saknas.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.8	Kravet utgörs av en procentsats av boghöjdskravet i den internationella lastlinjekonventionen.	
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	-	Regler saknas i direktivet. <i>RQ: Regler finns för styrka täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.</i>	TSFS 2009:114 Bil.5	Föreskriften innehåller regler för tillslutningsanordningar, styrka, täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.	Det är många skillnader mellan nu gällande föreskrifter och klassreglerna, men reglerna bedöms ge en likvärdig säkerhetsnivå.
Lastluckor	Bil. II Art. 4.01 & 4.05	Fartyget kan framföras utan lastluckor om hänsyn tas genom ökat fribord.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.1	Fartyg i fartområde E får vara öppna.	
Skrovgenomföringar	Bil. II Art. 3.03 punkt 6	Intag och utlopp för vatten och tillhörande rörsystem ska vara utformade så att vatten inte oavsiktligt kan komma in i fartyget.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.16.1	Alla intag och avlopp med genomföring genom fartygssidan eller botten ska förses med tillslutningsanordningar som är lätt åtkomliga, och som hindrar ofrivillig flödning av fartyget genom röret eller vid en skada i röret.	Grundregeln i direktivet är likvärdig med nu gällande regler. Direktivet saknar detaljregler.

Maskininstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Motorer	Bil. II Art. 8.01 Punkt 1 Direktiv 97/68/EG	Alla maskiner och all hjälputrustning ska vara utformade, byggda och installerade enligt god skeppsbyggnadsstandard. Direktivet innehåller krav emissionsnivåer.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 1§ TSFS 2010:96 13 kap. 15§	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörledningssystem och tillbehör ska vara utformade och tillverkade för avsedd drift. Alla motorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP).	
Framdrivningsmaskineri	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 1	Fartyg med en längd mer 110 m ska vara utrustade med ett framdrivningssystem med flera propellrar och med minst två oberoende maskiner med samma effekt och en bogpropeller som kontrolleras från styrhytten. Alternativt kan fartyget ha ett framdrivningssystem med en enda propeller och en bogpropeller med egen kraftkälla som kontrolleras från styrhytten och som gör att farkosten kan gå framåt med egen kraft om huvudframdrivningssystemet drabbas av maskinhaveri.	-	Motsvarande regler saknas.	
Länssystem	Bil. II Art. 8.08	Varje vattentät avdelning ska kunna läns pumpas separat. Denna föreskrift gäller dock inte vattentäta avdelningar som normalt är hermetiskt tillslutna under resa.  Fartyg som kräver bemanning ska vara utrustade med två oberoende läns pumpar varav åtminstone den ena ska vara motordriven. För fartyg med en effekt på mindre än 225 kW eller en dödvikt på mindre än 350 ton eller, för fartyg som inte är avsedda för godstransport med ett volymdeplacement på mindre än 250 m <sup>3</sup> , räcker det med en pump som kan vara antingen handdriven eller motordriven.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.6.1&2	Fartyg ska ha ett tillförlitligt länssystem för samtliga vattentäta avdelningar, så dimensionerat och placerat att länsning av fartyget kan ske även om fartyget har slagsida. Länssystemet ska omfatta minst två av varandra oberoende pumpar.	Nuvarande regelverk har även för mindre fartyg dödvikt krav på två oberoende läns pumpar vilket direktivet saknar.
Tryckkärl mm.	Bil. II Art. 8.01 Punkt 2	Utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i gemenskapen.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 4§	Alla trycksatta anordningar och tillhörande utrustning ska besiktigas och tryckprovas innan de tas i bruk första gången. Trycksatta anordningar ska även genomgå återkommande besiktningar.	

Einstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Elektrisk huvudkraftkälla	Bil. II Art. 9.02	På farkoster med en elektrisk anläggning ska installationen i princip få sin kraft från minst två olika källor.	TSFS 2008:81 19 kap. 1 §	Lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer ska ha en elektrisk huvudkraftkälla med tillräcklig kapacitet för att försörja de förbrukare som specificeras i föreskriften. Denna huvudkraftkälla ska bestå av minst två generatoraggregat.	
Elektrisk reserv/nöd-kraftkälla	Bil. II Art. 9.02	Om en kraftkälla går ned ska den andra källan i minst 30 min kunna uppehålla kraftförsörjningen till de eldrivna apparater som är nödvändiga för säker manövrering av fartyget.	TSFS 2008:81 22 kap. 1 §  TSFS 2008:81 6 kap. 17 §	Lastfartyg ska ha en oberoende elektrisk nödkraftkälla  Den alternativa kraftförsörjningen ska klara minst 10 minuters oavbruten drift av styrmaskin. Brandpump, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning och annan utrustning som behövs i nöd ska för fartyg med brutto $\geq 500$ fungera i 18 h.	Direktivet ställer högre krav när det gäller manövreringen av fartyget men saknar krav för exempelvis brandpump.
Installationer	Bil. II Art. 9.01	I avsaknad av särskilda föreskrifter för vissa delar av en anläggning ska säkerhetsgraden anses som tillräcklig om dessa delar har tillverkats i enlighet med en gällande Europastandard eller i enlighet med föreskrifter som uppställts av ett auktoriserat klassificeringssällskap. De aktuella dokumenten ska uppvisas för inspektionsorganet.	TSFS 2008:81 18 kap. 3 §	Utöver det som sägs i 18–24 kap. ska konstruktion, tillverkning och underhåll av elektriska installationer ske enligt IEC 60092 och en erkänd organisations tillämpliga regler.	



Brandskydd	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Konstruktivt brandskydd	-	Regler saknas.	A13 1970 3 kap 7-8 §	Skott och ovanliggande däck till pann- och maskinrum ska vara A-60 isolerat. Ytskikt på skott, innertak och liknande byggnadsdetaljer i bostäder, samlingsrum, arbetsrum och kontrollstationer ska vara av flamsäkert ytskikt (klass I). Skott till gångar i bostäder ska vara av stål eller utförda som klass "B"-skott.	
Brandpump	-	Direktivet saknar regler. <i>RO: Pumpen ska åtminstone ge en stråle en med kastlängd av 12m med ett 12mm:s munstycke. Kapaciteten måste vara minst 10m³/h.</i>	A13 1970 3 kap 12 §	Fartyget ska ha en brandpump. Kapaciteten för ett fartyg av Vänermaxstorlek ska vara minst 60 m³/h.	Kravet på brandpumpskapaciteten i klassreglerna är betydligt lägre än i nu gällande regler.
Fast brandbekämpningsutrustning i maskin	Bil. II Art. 10.03b	För att skydda maskin-, pann- och pumprum får koldioxid, HFC-227ea, och inergen användas som släckmedel i fasta brandsläckningssystem.	A13 1970 3 kap 19 §	Maskinrum som är inrättat för obemannad drift ska vara försett med fast brandsläckningsanordning för släckning med koldioxid eller annat system, som är godkänt av Transportstyrelsen, samt fast brandalarmsystem.	
Fast brandbekämpningsutrustning i inredning	Bil. II Art. 10.03a	Brandskydd i bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen ska endast åstadkommas genom lämpliga automatiska trycksatta vattensprinkler i form av fasta brandbekämpningssystem.	-	Regler saknas.	
Utrymningsvägar	Bil II Art. 3.04 pkt.6 Art 11.06 Art. 12.02 pkt.4	Maskinrum och pannrum ska ha två utgångar varav den ena kan vara en nödutgång. Uppehållsrummen och sovrummen ska ha minst två utgångar som är belägna så långt som möjligt från varandra och som används som räddningsvägar. En utgång kan vara utformad som en nödutgång.	A13 1970 3 kap 30 §	Från avdelning för besättningen och annat rum än maskinrum, där personer vanligen uppehåller sig, ska finnas trappuppgångar och lejdare till däck från vilket tillträde till livbåtar sker. Utrymningsväg ska vara anordnad så att utrymning kan ske snabbt.	

Besiktning	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Besiktningintervall (sjövärdighet)	Bil. II Art. 2.09	Besiktningintervall bestäms av myndigheten men får vara högst 5 år med möjlig förlängning med 6 månader efter särskilt beslut.  <i>RO: Den normala klassperioden är 5 år. Fartyg ska genomgå besiktning vid förnyande av certifikat samt en mellanliggande besiktning.</i>	TSFS 2009:2 2 kap. 2§	Fartyg ska genomgå besiktning var 60:e månad samt en mellanliggande besiktning.	Direktivet medger en besiktningssperiod som är två gånger längre än nu gällande regler. Klassen har en kravnivå motsvarande nu gällande svenska regler.
Besiktningintervall (bottenbesiktning)	Bil. II Art. 2.03	Vid första besiktningen ska besiktningssorganet begära att fartyget är torrsatt för besiktningen. Vid regelbunden besiktning och besiktning efter ombyggnad eller reparation kan besiktningssorganet fordra att besiktningen sker med fartyget torrsatt. <i>NL: Torrsättning krävs för att genomföra tjockleksmätningar och dessa ska utföras innan certifikatet förnyas, dvs. vart 7:e år.</i> <i>RO: Förnyande av klasscertifikat (vanligen 5 år) kräver vanligen torrsättning med bottenbesiktning. Även vid mellanliggande besiktning krävs torrsättning för äldre fartyg och fartyg som regelbundet trafikerar salt eller bräckt vatten.</i>	TSFS 2009:2 2 kap. 4§	Bottenbesiktning ska genomföras minst två gånger under en 60-månadersperiod. Intervallet mellan bottenbesiktningar för dessa fartyg får inte vara större än 36 månader. Minst en av bottenbesiktningarna under 60-månadersperioden ska genomföras med torrsättning. Fartyg som är 15 år eller äldre ska torrsättas vid varje bottenbesiktning.	Direktivet nämner inte särskilt bottenbesiktning utan den förmodas ingå som en del av den övergripande besiktningen. Direktivet kräver inte återkommande torrsättningar men exempelvis tillämpar NL den möjlighet som finns i direktivet att kräva torrsättning.  Klassen har en kravnivå som motsvarar nu gällande svenska regler.

Skrovkonstruktion	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Grundregel	Bil. II Art. 3.01	Fartyg ska vara byggt i enlighet med god skeppsbyggnadsstandard.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i.	
Allmän skrovstyrka	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Skrovet ska vara tillräckligt starkt för att stå emot alla påfrestningar som det utsätts för under normala förhållanden. För nya fartyg ska styrkan verifieras med beräkningar eller klasscertifikat.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4.1 och 5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i. Fartyg med $\geq 400$ passagerare ska ha klasscertifikat avseende fartygets skrov.	
Antaganden för dimensionering	Artikel 1	Den signifikanta våghöjd som används för att definiera zon 3 motsvarar en signifikant våghöjd för den största tredjedelen vågor av 0,5 m.	SFS 2003:438	Fartområde E 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 fjärder där den signifikanta våghöjden inte överstiger 0,5m under mer än 10% av en ettårsperiod.	Se kapitel 8.5 i rapporten angående klassificering av sjöområden.
Isförstärkning	-	Direktivet innehåller inga regler för isförstärkning. <i>RQ: För trafik på inre vattenvägar antas en begränsad istjocklek, motsvarande bruten is med en tjocklek av högst 0,2 m.</i>	TSFS 2009:23 och TSFS 2009:111	Ett isförstärkt fartyg antas gå i trafik i isförhållanden i öppen sjö motsvarande jämn is med en tjocklek som inte är över 0,4 m för isklass IC och ICV, samt 0,6 m för isklass IB och IBV.	Notationen ICE i klassreglerna för IV-fartyg ger lägre krav än de finsk-svenska isklassreglerna och isklassreglerna för Väner. Klassreglerna informerar om att för fartyg avsedda för svårare isförhållanden ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.
Acceptabel avrostning	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Artikeln innehåller formler för beräkning av plåttjocklek om inte klassregler tillämpas. 10% avrostning accepteras på mindre områden.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.4.1 och 5.3	Där marginaler för materialminskning inte finns uttryckligen angivna i regelverk eller i anvisningar till dessa, ska material ersättas senast då tillämpliga marginaler enligt följande eller motsvarande försvagning i konstruktionen uppnåtts. En tjockleksminskning i bordläggning, plåtfält eller delar av förstyrningar och konstruktionselement på 20 % i förhållande till byggd tjocklek accepteras.	Kravnivån har inte bedömts men de två regelverken ger motsvarande möjligheter att kontrollera och bedöma om eventuell avrostningen kan anses acceptabel.

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Förligt kollisionsskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1a	Förligt kollisionsskott ska placeras 0,04L och 0,04L+2 m från förliga perpendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.3.3	Förligt kollisionsskott ska placeras mellan 0,05L <sub>LL</sub> och 0,08L <sub>LL</sub> akter om förliga fribordspendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	I direktivet ges möjlighet till en mer förlig placering än i nu gällande regler, vilket minskar förmågan att ta upp kollisionenergi.
Akterligt kollisionsskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1b	Fartyg med en längd över 25m ska ha akterligt kollisionsskott.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.3	Fartyg ska ha akterligt kollisionsskott.	
Övriga skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 3	Bostadsutrymmen, maskin- och pannrum samt de arbetsutrymmen som ingår i dessa rum, ska vara vattentätt avskilda från lastrum med skott som går ända upp till däck.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.2.1	Fartyg ska ha vattentäta skott omedelbart för och akter om maskinutrymmet.	
Öppningar i skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 5	I vattentäta skott får inte finnas några öppningar. Dörrar i akterpikskottet tillåts emellertid och även genomföringar för propelleraxlar, rörledningar osv. tillåts, om de är utformade så att de inte minskar verkningsgraden hos skotten och andra partiella väggar mellan utrymmen.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.3	I vattentäta skott får det inte finnas fler öppningar än vad som krävs av fartygets konstruktion och avsedda användning. Öppningar ska förses med vattentäta stängningsanordningar som har en styrka som motsvarar den omgivande strukturen. Öppningar godtas inte i de delar av kollisionsskottet som ligger under fribordsdäck.	
Dubbelbotten	-	Direktivet saknar krav. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double bottom" och är då försedda med dubbelbotten.</i>	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.4	Fartyg bör ha dubbelbotten om det är möjligt med hänsyn till fartygets storlek, byggnadssätt och avsedda användning.	

Stabilitet	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Intaktstabilitet, grundregel	Bil. II Art. 3.02 Punkt 3	Ett fartygs stabilitet ska vara anpassad till det användningsområde fartyget är avsett för.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.1.1	Fartyg ska ha en tillräcklig intaktstabilitet för att säkerställa att det kan trafikera de områden och bedriva den verksamhet det är certifierat för.	
Intaktstabilitet, kriterier	Bil. II Art. 15.03 Punkt 1-7	Direktivet innehåller stabilitetskriterier i form av krav på den rätande hävarmen, initialstabilitet och förmågan att klara krängande moment.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3 & 4	Föreskriften innehåller kriterier som ska uppfyllas. Verifieras genom beräkningar och praktiska prov.	Direktivets regler för den rätande hävarmen likar de alternativa stabilitetskriterierna i nu gällande föreskrifter. Direktivet ger inte utrymme för att bedöma fartygets stabilitet genom praktiska prov.
Skadestabilitet	Bil. II Art. 15.03 Punkt 7-13	Tvåavdelningsstandard krävs för alla passagerarfartyg.	TSFS 2009:114 Bil.6	Enavdelningsstandard krävs för fartyg med 120 passagerare eller mer.	

Fribord	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Flödningsavstånd	Bil. II Art. 15.04 & 4.01	Avståndet bestäms med utgångspunkt från fartygets förmåga att motstå krängande moment. Flödningsavståndet ska vara minst 300mm och om fartyget inte kan tillslutas minst 500mm.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.3.3	För öppna fartyg får fribordet inte vara mindre än 200mm när ett relevant krängande moment appliceras. För slutna fartyg finns inget generellt flödningsavstånd utan flödningsavståndet styrs av stabiliteten och krav på enskilda fribordsöppningar.	Principerna för denna punkt skiljer sig mellan direktivet och nu gällande regler, men för öppna fartyg är kravnivån jämförbar. För slutna fartyg är kraven i nu gällande regler högre.
Fribord	Bil. II Art. 15.04	Fribordet bestäms med utgångspunkt från fartygets förmåga att motstå krängande moment men fribordet ska vara minst 300mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.4	Ska vara så stort att fartyget klarar stabilitetskriterierna, men minst 50mm.	
Boghöjd	-	Regler saknas.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.8	Kravet utgörs av en procentsats av boghöjdskravet i den internationella lastlinjekonventionen.	
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	-	Regler saknas i direktivet. <i>RQ: Regler finns för styrka täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.</i>	TSFS 2009:114 Bil.5	Föreskriften innehåller regler för tillslutningsanordningar, styrka, täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.	Det är många skillnader mellan nu gällande föreskrifter och klassreglerna, men reglerna bedöms vara av likvärdig säkerhetsnivå.
Skrovöppningar	Bil. II Art. 3.03 punkt 6	Intag och utlopp för vatten och tillhörande rörsystem ska vara utformade så att vatten inte oavsiktligt kan komma in i fartyget.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.16.1	Alla intag och avlopp med genomföring genom fartygssidan eller botten ska förses med tillslutningsanordningar som är lätt åtkomliga, och som hindrar ofrivillig flödning av fartyget genom röret eller vid en skada i röret.	Grundregeln i direktivet är likvärdig med nu gällande regler. Direktivet saknar detaljregler.

Maskininstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Motorer	Bil. II Art. 8.01 Punkt 1 Direktiv 97/68/EG	Alla maskiner och all hjälputrustning ska vara utformade, byggda och installerade enligt god skeppsbyggnadsstandard. Direktivet innehåller krav emissionsnivåer.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 1§ TSFS 2010:96 13 kap. 15§	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörlningssystem och tillbehör ska vara utformade och tillverkade för avsedd drift. Alla motorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP).	
Framdrivningsmaskineri	Bil. II Art. 15.07	Fartyg ska, utöver huvudframdrivningssystemet, vara utrustade med ett andra, oberoende framdrivningssystem, för att säkerställa att fartyget kan upprätthålla styrfart för egen maskin om huvudframdrivningssystemet drabbas av maskinhaveri. Det andra, oberoende framdrivningssystemet ska placeras i ett separat maskinrum.	-	Motsvarande regler saknas.	
Länssystem	Bil. II Art. 8.08  Bil. II Art. 15.08 Punkt 4-6	Varje vattentät avdelning ska kunna läns pumpas separat. Denna föreskrift gäller dock inte vattentäta avdelningar som normalt är hermetiskt tillslutna under resa. Fartyg som kräver bemanning ska vara utrustade med två oberoende läns pumpar, som inte får vara installerade i samma rum, och varav åtminstone den ena ska vara motordriven.  Varje vattentät avdelning ska vara utrustad med ett larm för slagvattennivån. Två maskindrivna läns pumpar ska finnas. Ett permanent installerat läns pumpsystem ska finnas ombord.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.6.1&2	Fartyg ska ha ett tillförlitligt länssystem för samtliga vattentäta avdelningar, så dimensionerat och placerat att länsning av fartyget kan ske även om fartyget har slagsida. Länssystemet ska omfatta minst två av varandra oberoende pumpar.	
Tryckkärl mm.	Bil. II Art. 8.01 Punkt 2	Utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i gemenskapen.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 4§	Alla trycksatta anordningar och tillhörande utrustning ska besiktigas och tryckprovas innan de tas i bruk första gången. Trycksatta anordningar ska även genomgå återkommande besiktningar.	

Elinstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Elektrisk huvudkraftkälla	Bil. II Art. 9.02	På farkoster med en elektrisk anläggning ska installationen i princip få sin kraft från minst två olika källor.	TSFS 2008:81 19 kap. 1 §	Det ska finnas minst en elektrisk huvudkraftkälla med tillräcklig kapacitet för att försörja de förbrukare som avses i 18 kap. 4 § 1. Denna elektriska huvudkraftkälla får drivas av framdrivningsmaskineriet om den är en generator.	
Elektrisk reserv/nöd-kraftkälla	Bil. II Art. 15.10	Reservströmtillförselns beräknade drifttid ska fastställas i enlighet med passagerarfartygets fastställda användningsområde. Den ska vara minst 30 minuter.  Det ska finnas en reservströmsanläggning bestående av en reservströmkälla och en reservkopplingstavla som omedelbart kan ta över som ersättningskälla vid avbrott i strömtillförseln till följande elektriska utrustning; brandpump/trycksatta sprinklersystem, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning, hissar och annan utrustning som behövs i nöd.  Reservströmsanläggningen ska vara installerad utanför huvudmaskinrummet, utanför de utrymmen som inrymmer huvudkraftkällor och huvudkopplingstavlan.	TSFS 2008:81 6 kap. 17 §  TSFS 2008:81 20 kap. 2 §	Den alternativa kraftförsörjningen ska klara minst 10 minuters oavbruten drift av styrmaskin. Brandpump, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning och annan utrustning som behövs i nöd ska för fartyg med brutto $\geq 500$ fungera i 18 h.  Den elektriska nödkraftkällan, eventuell tillhörande transformatorutrustning, buffertbatteriinstallationen, nödeltavlan och eltavlan för nödbelysning ska vara placerade ovanför det översta genomgående däck och ska vara lättåtkomliga från öppet däck.	Direktivet ställer högre krav när det gäller manövreringen av fartyget men saknar krav för exempelvis brandpump.
Installationer	Bil. II Art. 9.01	I avsaknad av särskilda föreskrifter för vissa delar av en anläggning ska säkerhetsgraden anses som tillräcklig om dessa delar har tillverkats i enlighet med en gällande Europastandard eller i enlighet med föreskrifter som uppställts av ett auktoriserat klassificeringssällskap. De aktuella dokumenten ska uppvisas för inspektionsorganet.	TSFS 2008:81 18 kap. 3 §	Utöver det som sägs i 18–24 kap. ska konstruktion, tillverkning och underhåll av elektriska installationer ske enligt IEC 60092 och en erkänd organisations tillämpliga regler.	



Brandskydd	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Konstruktivt brandskydd	Bil. II Art. 15.11	Passagerarutrymmen med en sammanlagd yta av mer än 800 m <sup>2</sup> och passagerarutrymmen där det finns hytter med högst 40 m mellanrum ska delas in i zoner med vertikala skott.  Isolervärdet för skott och däck bestäms av utrymmenas användning och om trycksatt sprinkler är installerad eller inte.	A13 1970 3 kap 6 §	Huvudtvärskeppsskott, däck som är beläget mellan huvudtvärskeppsskott samt skott och däck till överdelar och kappar till pann- och maskinrum ska vara A60 isolerade. Huvudtvärskeppsskott och däck som är beläget mellan sådana skott som gränsar till sanitärt utrymme får dock vara A30 isolerat. Övriga skott och däck ska isoleras på sätt framgår av till denna paragraf hörande tabeller.	
Brandpump	Bil. II Art. 15.12 Punkt 2-4	Fartyget ska ha två motordrivna brandpumpar av tillräcklig kapacitet av vilka åtminstone den ena är fast installerad. Brandpostanläggningar ska vara utformade och dimensionerade på ett sådant sätt att: - alla platser ombord kan nås från minst två brandposter på olika platser, var och en med en slanglängd av högst 20 m, och - en vattenstråle av minst 6 m längd kan åstadkommas på samtliga däck. <i>RO: Pumpen ska åtminstone ge en stråle en med kastlängd av 12m med ett 12mm:s munstycke. Kapaciteten måste vara minst 20m<sup>3</sup>/h. (RO)</i>	A13 1970 3 kap 12 §	Fartyget med brutto > 300 ska ha två brandpumpar och med brutto ≤ 300 ska ha en brandpump. Kapaciteten för ett fartyg av Vänermaxstorlek ska vara minst 60 m <sup>3</sup> /h.  Brandposternas antal och placering ska vara sådana, att minst två vattenstrålar, härrörande från olika brandposter, den ena förmedelst en enda slanglängd, kan nå vilken som helst del av fartyget, som normalt är tillgänglig för passagerare eller besättning, när fartyget är på väg.	Även om kravet på brandpumpskapacitet är högre i klassreglerna än i direktivet är kraven betydligt lägre än i nu gällande regler.
Fast brandbekämpningsutrustning i maskin	Bil. II Art. 10.03b	För att skydda maskin-, pann- och pumprum får koldioxid, HFC-227ea, och inergen användas som släckmedel i fasta brandsläckningssystem.	A13 1970 3 kap 19 §	Maskinrum som är inrättat för obemannad drift ska vara försett med fast brandsläckningsanordning för släckning med koldioxid eller motsvarande, samt fast brandalarmsystem.	
Fast brandbekämpningsutrustning i inredning	Bil. II Art. 10.03a	I bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen ska fast installerad automatisk trycksatt vattensprinkler finnas.	-	Regler saknas.	
Utrymningsvägar	Bil II Art. 3.04 pkt.6 Art 11.06 Art. 12.02 pkt.4	Maskinrum och pannrum ska ha två utgångar varav den ena kan vara en nödutgång. Uppehållsrummen och sovrummen ska ha minst två utgångar som är belägna så långt som möjligt från varandra och som används som räddningsvägar. En utgång kan vara utformad som en nödutgång.	A13 1970 3 kap 30 §	Från avdelning för besättningen och annat rum än maskinrum, där personer vanligen uppehåller sig, ska finnas trappuppgångar och lejdare till däck från vilket tillträde till livbåtar sker. Utrymningsväg ska vara anordnad så att utrymning kan ske snabbt.	

Besiktning	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Besiktningintervall (sjövärdighet)	Bil. II Art. 2.09	Besiktningintervall bestäms av myndigheten men får vara högst 10 år med möjlig förlängning med 6 månader efter särskilt beslut. <i>NL:</i> Perioden är 10 år för lastfartyg (vid nybyggnation) och 5 år för passagerarfartyg. Den fortsatta perioden för lastfartyg är styrd av tjockleksmätningarna och är satt till 7 år. <i>RQ:</i> Den normala klassperioden är 5 år. Fartyg ska genomgå besiktning vid förnyande av certifikat samt en mellanliggande besiktning.	TSFS 2009:2 2 kap. 2§	Fartyg ska genomgå besiktning var 60:e månad samt en mellanliggande besiktning.	Direktivet medger en besiktningssperiod som är 4 ggr längre än nu gällande regler. Klassen har en kravnivå motsvarande nu gällande svenska regler.
Besiktningintervall (bottenbesiktning)	Bil. II Art. 2.03	Vid första besiktningen ska besiktningsorganet begära att fartyget är torrsatt för besiktningen. Vid regelbunden besiktning och besiktning efter ombyggnad eller reparation kan besiktningsorganet fordra att besiktningen sker med fartyget torrsatt. <i>NL:</i> Torrsättning krävs för att genomföra tjockleksmätningar och dessa ska utföras innan certifikatet förnyas, dvs. vart 7:e år. <i>RQ:</i> Förnyande av klasscertifikat (vanligen 5 år) kräver vanligen torrsättning med bottenbesiktning. Även vid mellanliggande besiktning krävs torrsättning för äldre fartyg och fartyg som regelbundet trafikerar salt eller bräckt vatten.	TSFS 2009:2 2 kap. 4§	Bottenbesiktning ska genomföras minst två gånger under en 60-månadersperiod. Intervallet mellan bottenbesiktningar för dessa fartyg får inte vara större än 36 månader. Minst en av bottenbesiktningarna under 60-månadersperioden ska genomföras med torrsättning. Fartyg som är 15 år eller äldre ska torrsättas vid varje bottenbesiktning.	Direktivet nämner inte särskilt bottenbesiktning utan den förmodas ingå som en del av den övergripande besiktningen. Direktivet kräver inte återkommande torrsättningar men exempelvis tillämpar NL den möjlighet som finns i direktivet att kräva torrsättning. Klassen har en kravnivå som i större utsträckning motsvarar nu gällande svenska regler.

Skrovkonstruktion	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Grundregel	Bil. II Art. 3.01	Fartyg ska vara byggt i enlighet med god skeppsbyggnadsstandard.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i.	
Allmän skrovstyrka	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Skrovet ska vara tillräckligt starkt för att stå emot alla påfrestningar som det utsätts för under normala förhållanden. För nya fartyg ska styrkan verifieras med beräkningar eller klasscertifikat.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4.1 och 5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i. Fartyg med brutto $\geq 500$ ska ha klasscertifikat avseende fartygets skrov.	
Antaganden för dimensionering	Artikel 1	Den signifikanta våghöjd som används för att definiera zon 1 motsvarar en signifikant våghöjd för den största tredjedelen vågor av 1,6 m.	SFS 2003:438	Ett område 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.	Se kapitel 8.5 i rapporten angående klassificering av sjöområden.
Isförstärkning	-	Direktivet innehåller inga regler för isförstärkning. <i>RQ: För trafik på inre vattenvägar antas en begränsad istjocklek, motsvarande bruten is med en tjocklek av högst 0,2 m.</i>	TSFS 2009:23 och TSFS 2009:111	Ett isförstärkt fartyg antas gå i trafik i isförhållanden i öppen sjö motsvarande jämn is med en tjocklek som inte är över 0,4 m för isklass IC och ICV, samt 0,6 m för isklass IB och IBV.	Notationen ICE i klassreglerna för IV-fartyg ger lägre krav än de finsk-svenska isklassreglerna och isklassreglerna för Väneren. Klassreglerna informerar om att för fartyg avsedda för svårare isförhållanden ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.
Acceptabel avrostning	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Artikeln innehåller formler för beräkning av plåttjocklek om inte klassregler tillämpas. 10% avrostning accepteras på mindre områden.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.4.1 och 5.3	Där marginaler för materialminskning inte finns uttryckligen angivna i regelverk eller i anvisningar till dessa, ska material ersättas senast då tillämpliga marginaler enligt följande eller motsvarande försvagning i konstruktionen uppnåtts. En tjockleksminskning i bordläggning, plåtfält eller delar av förstyrningar och konstruktionselement på 20 % i förhållande till byggd tjocklek accepteras.	Kravnivån har inte bedömts men de två regelverken ger motsvarande möjligheter att kontrollera och bedöma om eventuell avrostningen kan anses acceptabel.

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Förligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1a	Förligt kollisionskott ska placeras 0,04L och 0,04L+2 m frånförliga perpendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.3.3	Förligt kollisionskott ska placeras mellan 0,05L <sub>L</sub> och 0,08L <sub>L</sub> akter om förliga fribordspendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	I direktivet ges möjlighet till en mer förlig placering än i nu gällande regler, vilket minskar förmågan att ta upp kollisionsenergi.
Akterligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1b	Fartyg med en längd över 25m ska ha akterligt kollisionskott.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.3	Fartyg ska ha akterligt kollisionskott.	
Övriga skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 3	Bostadsutrymmen, maskin- och pannrum samt de arbetsutrymmen som ingår i dessa rum, ska vara vattentätt avskilda från lastrum med skott som går ända upp till däck.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.2.1	Fartyg ska ha vattentäta skott omedelbart för och akter om maskinutrymmet.	
Öppningar i skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 5	I vattentäta skott får inte finnas några öppningar. Dörrar i akterpikskottet tillåts emellertid och även genomföringar för propelleraxlar, rörledning osv. tillåts, om de är utformade så att de inte minskar verkningsgraden hos skotten och andra partiella väggar mellan utrymmen.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.3	I vattentäta skott får det inte finnas fler öppningar än vad som krävs av fartygets konstruktion och avsedda användning. Öppningar ska förses med vattentäta stängningsanordningar som har en styrka som motsvarar den omgivande strukturen. Öppningar godtas inte i de delar av kollisionskottet som ligger under fribordsdäck.	
Dubbelbotten	-	Direktivet saknar krav. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double bottom" och är då försedda med dubbelbotten.</i>	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.4  TSFS 2010:96 8 kap. 5 §	Fartyg bör ha dubbelbotten om det är möjligt med hänsyn till fartygets storlek, byggnadssätt och avsedda användning.  Ett oljetankfartyg med en dödvikt av minst 600 ton ska under hela sin lasttanklängd vara försett med dubbel botten.	För fartyg som transporterar vissa typer av farligt gods finns tilläggskrav avseende dubbelbotten. Detta gäller både IV-fartyg (ADN) och havsgående fartyg (IBC och IGC).
Dubbelskrov	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 2c	Fartyg med en längd över 110 m ska vara försedda med dubbla skrov enligt ADN där punkterna 9.1.0.91–9.1.0.95 i del 9 i ADN ska gälla för motorfartyg och punkterna 9.3.2.11.7 och 9.3.2.13–9.3.2.15 för tankfartyg. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double hull" och är då försedda med dubbelskrov.</i>	TSFS 2010:96 8 kap. 7 §	Ett oljetankfartyg med en dödvikt av minst 5000 ton ska längs hela sin lasttanklängd i sidan vara försett med vingtankar för förvaring av barlastvatten eller andra utrymmen än tankar för olja eller kemikalier.	För fartyg som transporterar vissa typer av farligt gods finns tilläggskrav avseende dubbelskrov. Detta gäller både IV-fartyg (ADN) och havsgående fartyg (IBC och IGC).

Demonterbarhet	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 2a&b	Fartyg med en längd större än 110 m kan vara demonterbara för att vid en eventuell olycka kunna delas av vid den mittre tredjedelen av fartyget utan att tung bärgningsutrustning används, medan fartygets avskilda delar därefter ska fortsätta att flyta. Fartygen ska ombord ha ett certifikat utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap, avseende bärighet, trimläge och stabilitet för fartygets olika delar, och som anger den lastningsgrad över vilken de två delarnas bärighet inte längre garanteras.	-	Regler saknas		

Stabilitet	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Intaktstabilitet, grundregel	Bil. II Art. 3.02 Punkt 3	Ett fartygs stabilitet ska vara anpassad till det användningsområde fartyget är avsett för.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.1.1	Fartyg ska ha en tillräcklig intaktstabilitet för att säkerställa att det kan trafikera de områden och bedriva den verksamhet det är certifierat för.	
Intaktstabilitet, kriterier	-	Regler saknas för lastfartyg med undantag av containerfartyg. <i><u>RQ:</u> Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Intact stability" och är uppfyller då specificerade intaktstabilitetskriterier. För fartyg som för vissa typer av farligt gods finns intaktstabilitetskriterier.</i>	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3 & 4	Föreskriften kriterier för initialstabilitet, den rätande hävarmen och förmågan att klar krängande moment. För fartyg med en längd av 24 m eller mer tillkommer även stabilitetskriterier för rullning i kombination med vind.	
Skadestabilitet	Bil. II Art. 22a.04 Punkt 3	Fartyg med en längd större än 110 m ska uppfylla tvåavdelningsstandard avseende skadestabilitet. (För fartyg som för vissa typer av farligt gods finns skadestabilitetskrav oavsett fartyglängd.)	TSFS 2009:114 Bil.7	Generella krav finns för fartyg med en längd av 80 m eller mer. För olje-, gas- och kemikalietankfartyg finns krav oavsett storlek.	

Fribord	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Flödningsavstånd	Bil. II Art. 4.01	Avståndet från vattenytan till flödningspunkt får inte vara mindre än 300mm. Om fartyget inte har vädertäta lastluckor eller inte kan tillsluta andra flödespunkter vädertätt ska avståndet vara minst 500mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4-14  TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.1-2	Det finns inget generellt krav för flödningsavstånd utan regelverket innehåller olika höjkrav för de öppningar som finns i fartyget, exempelvis ventilationsöppningar.  Flödningsvinkeln ska vara åtminstone 30° men för fartyg med $L < 24m$ kan vinkel sänkas till 20° under förutsättning att den dynamiska stabiliteten är god.	Principerna för denna punkt skiljer sig mellan direktivet och nu gällande regler och nu gällande regler har en högre kravnivå. Fartyg i fartområde D får dessutom inte vara öppna enligt nu gällande regler.
Fribord	Bil. II Art. 4.02 & 4.03	Fribordet ska vara minst 150mm om fartyget saknar språng. Om fartyget har språng får fribordet reduceras till 0mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7	Ska vara $\frac{3}{4}$ av sommarfribordet beräknat enligt internationella lastlinjekonventionen, men minst 50mm.	Direktivets krav överstiger minimikrav för nu gällande regler för fartyg med språng men understiger för fartyg med språng.
Boghöjd	-	Regler saknas.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.8	Kravet utgörs av en procentsats av boghöjdskravet i den internationella lastlinjekonventionen.	
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	-	Regler saknas i direktivet. <i>RO: Regler finns för styrka täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck (RO).</i>	TSFS 2009:114 Bil.5	Föreskriften innehåller regler för tillslutningsanordningar, styrka, täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.	Det är många skillnader mellan nu gällande föreskrifter och klassreglerna, och reglerna i nu gällande föreskrifter bedöms ge en högre säkerhetsnivå.
Luckor	Bil. II Art. 4.01 & 4.05	Fartyget kan framföras utan lastluckor om hänsyn tas genom ökat fribord.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.1	Fartyg i fartområde D ska vara däckade, dvs. de får inte gå utan lastluckor.	
Skrovgenomföringar	Bil. II Art. 3.03 punkt 6	Intag och utlopp för vatten och tillhörande rörsystem ska vara utformade så att vatten inte oavsiktligt kan komma in i fartyget.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.16.1	Alla intag och avlopp med genomföring genom fartygssidan eller botten ska förses med tillslutningsanordningar som är lätt åtkomliga, och som hindrar ofrivillig flödning av fartyget genom röret eller vid en skada i röret.	Grundregeln i direktivet är likvärdig med nu gällande regler. Direktivet saknar detaljregler.

Maskininstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Motorer	Bil. II Art. 8.01 Punkt 1 Direktiv 97/68/EG	Alla maskiner och all hjälputrustning ska vara utformade, byggda och installerade enligt god skeppsbyggnadsstandard. Direktivet innehåller krav emissionsnivåer.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 1§ TSFS 2010:96 13 kap. 15§	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörledningssystem och tillbehör ska vara utformade och tillverkade för avsedd drift. Alla motorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP).	
Framdrivningsmaskineri	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 1	Fartyg med en längd mer 110 m ska vara utrustade med ett framdrivningssystem med flera propellrar och med minst två oberoende maskiner med samma effekt och en bogpropeller som kontrolleras från styrhytten. Alternativt kan fartyget ha ett framdrivningssystem med en enda propeller och en bogpropeller med egen kraftkälla som kontrolleras från styrhytten och som gör att farkosten kan gå framåt med egen kraft om huvudframdrivningssystemet drabbas av maskinhaveri.	-	Motsvarande regler saknas.	
Länssystem	Bil. II Art. 8.08	Varje vattentät avdelning ska kunna länspumpas separat. Denna föreskrift gäller dock inte vattentäta avdelningar som normalt är hermetiskt tillslutna under resa.  Fartyg som kräver bemanning ska vara utrustade med två oberoende länspumpar varav åtminstone den ena ska vara motordriven. För fartyg med en effekt på mindre än 225 kW eller en dödvikt på mindre än 350 ton eller, för fartyg som inte är avsedda för godstransport med ett volymdeplacement på mindre än 250 m <sup>3</sup> , räcker det med en pump som kan vara antingen handdriven eller motordriven.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.6.1&2	Fartyg ska ha ett tillförlitligt länssystem för samtliga vattentäta avdelningar, så dimensionerat och placerat att länkning av fartyget kan ske även om fartyget har slagsida. Länssystemet ska omfatta minst två av varandra oberoende pumpar.	Nuvarande regelverk har även för mindre fartyg krav på två oberoende länspumpar vilket direktivet saknar.
Tryckkärl mm.	Bil. II Art. 8.01 Punkt 2	Utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i gemenskapen.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 4§	Alla trycksatta anordningar och tillhörande utrustning ska besiktigas och tryckprovas innan de tas i bruk första gången. Trycksatta anordningar ska även genomgå återkommande besiktningar.	



Einstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Elektrisk huvudkraftkälla	Bil. II Art. 9.02	På farkoster med en elektrisk anläggning ska installationen i princip få sin kraft från minst två olika källor.	TSFS 2008:81 19 kap. 1 §	Lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer ska ha en elektrisk huvudkraftkälla med tillräcklig kapacitet för att försörja de förbrukare som specificeras i föreskriften. Denna huvudkraftkälla ska bestå av minst två generatoraggregat.	
Elektrisk reserv/nöd-kraftkälla	Bil. II Art. 9.02	Om en kraftkälla går ned ska den andra källan i minst 30 min kunna uppehålla kraftförsörjningen till de eldrivna apparater som är nödvändiga för säker manövrering av fartyget.	TSFS 2008:81 22 kap. 1 §  TSFS 2008:81 6 kap. 17 §	Lastfartyg ska ha en oberoende elektrisk nödkraftkälla.  Den alternativa kraftförsörjningen ska klara minst 10 minuters oavbruten drift av styrmaskin, Brandpump, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning och annan utrustning som behövs i nöd ska för fartyg med brutto $\geq 500$ fungera i 18 h.	Direktivet ställer högre krav när det gäller manövreringen av fartyget men saknar krav för exempelvis brandpump.
Installationer	Bil. II Art. 9.01	I avsaknad av särskilda föreskrifter för vissa delar av en anläggning ska säkerhetsgraden anses som tillräcklig om dessa delar har tillverkats i enlighet med en gällande Europastandard eller i enlighet med föreskrifter som uppställts av ett auktoriserat klassificeringssällskap. De aktuella dokumenten ska uppvisas för inspektionsorganet.	TSFS 2008:81 18 kap. 3 §	Utöver det som sägs i 18–24 kap. ska konstruktion, tillverkning och underhåll av elektriska installationer ske enligt IEC 60092 och en erkänd organisations tillämpliga regler.	

Brandskydd	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Konstruktivt brandskydd	-	Regler saknas.	A13 1970 3 kap 7-8 §	Skott och ovanliggande däck till pann- och maskinrum ska vara A-60 isolerat. Ytskikt på skott, innertak och liknande byggnadsdetaljer i bostäder, samlingsrum, arbetsrum och kontrollstationer ska vara av flamsäkert ytskikt (klass I). Skott till gångar i bostäder ska vara av stål eller utförda som klass "B"-skott.	
Brandpump	-	Direktivet saknar regler. <i>RO: Pumpen ska åtminstone ge en stråle en med kastlängd av 12m med ett 12mm:s munstycke. Kapaciteten måste vara minst 10m³/h.</i>	A13 1970 3 kap 12 §	Fartyget ska ha en brandpump. Kapaciteten för ett fartyg av Vänermaxstorlek ska vara minst 60 m³/h.	Kravet på brandpumpskapaciteten i klassreglerna är betydligt lägre än i nu gällande regler.
Fast brandbekämpnings- utrustning i maskin	Bil. II Art. 10.03b	För att skydda maskin-, pann- och pumprum får koldioxid, HFC-227ea, och inergen användas som släckmedel i fasta brandsläckningssystem.	A13 1970 3 kap 19 §	Maskinrum som är inrättat för obemannad drift ska vara försett med fast brandsläckningsanordning för släckning med koldioxid eller annat system, som är godkänt av Transportstyrelsen, samt fast brandalarmsystem.	
Fast brandbekämpnings- utrustning i inredning	Bil. II Art. 10.03a	Brandskydd i bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen ska endast åstadkommas genom lämpliga automatiska trycksatta vattensprinkler i form av fasta brandbekämpningssystem.	-	Regler saknas.	
Utrymningsvägar	Bil II Art. 3.04 pkt.6 Art 11.06 Art. 12.02 pkt.4	Maskinrum och pannrum ska ha två utgångar varav den ena kan vara en nödutgång. Uppehållsrummen och sovrummen ska ha minst två utgångar som är belägna så långt som möjligt från varandra och som används som räddningsvägar. En utgång kan vara utformad som en nödutgång.	A13 1970 3 kap 30 §	Från avdelning för besättningen och annat rum än maskinrum, där personer vanligen uppehåller sig, ska finnas trappuppgångar och lejdare till däck från vilket tillträde till livbåtar sker. Utrymningsväg ska vara anordnad så att utrymning kan ske snabbt.	

Besiktning	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Besiktningintervall (sjövärdighet)	Bil. II Art. 2.09	Besiktningintervall bestäms av myndigheten men får vara högst 5 år med möjlig förlängning med 6 månader efter särskilt beslut.  <i>RO: Den normala klassperioden är 5 år. Fartyg ska genomgå besiktning vid förnyande av certifikat samt en mellanliggande besiktning. (RO)</i>	TSFS 2009:2 2 kap. 2§	Sjövärdighetsbesiktning ska genomföras var 12:e månad.	Direktivet medger en besiktningstid som är 5 ggr längre än nu gällande regler. Även klassreglerna har längre besiktningstid.
Besiktningstid (bottenbesiktning)	Bil. II Art. 2.03	Vid första besiktningen ska besiktningstiderna begära att fartyget är torrsatt för besiktningen. Vid regelbunden besiktning och besiktning efter ombyggnad eller reparation kan besiktningstiderna förorda att besiktningen sker med fartyget torrsatt. <i>NL: Torrsättning krävs för att genomföra tjockleksmätningar och dessa ska utföras innan certifikatet förnyas, dvs. vart 7:e år.</i> <i>RO: Förnyande av klasscertifikat (vanligen 5 år) kräver vanligen torrsättning med bottenbesiktning. Även vid mellanliggande besiktning krävs torrsättning för äldre fartyg och fartyg som regelbundet trafikerar salt eller bräckt vatten.</i>	TSFS 2009:2 2 kap. 4§	Bottenbesiktning ska genomföras var 12:e månad. Intervallet mellan torrsättningarna av dessa fartyg får inte vara större än 36 månader.	Direktivet nämner inte särskilt bottenbesiktning utan den förmodas ingå som en del av den övergripande besiktningen. Direktivet kräver inte återkommande torrsättningar men exempelvis tillämpar NL den möjlighet som finns i direktivet att kräva torrsättning.

Skrovkonstruktion	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Grundregel	Bil. II Art. 3.01	Fartyg ska vara byggt i enlighet med god skeppsbyggnadsstandard.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i.	
Allmän skrovstyrka	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Skrovet ska vara tillräckligt starkt för att stå emot alla påfrestningar som det utsätts för under normala förhållanden. För nya fartyg ska styrkan verifieras med beräkningar eller klasscertifikat.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4.1 och 5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i. Fartyg med $\geq 400$ passagerare ska ha klasscertifikat avseende fartygets skrov.	
Antaganden för dimensionering	Artikel 1	Den signifikanta våghöjd som används för att definiera zon 1 motsvarar en signifikant våghöjd för den största tredjedelen vågor av 1,6 m.	SFS 2003:438	Ett område 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.	Se kapitel 8.5 i rapporten angående klassificering av sjöområden.
Isförstärkning	-	Direktivet innehåller inga regler för isförstärkning. <i>RQ: För trafik på inre vattenvägar antas en begränsad isjocklek, motsvarande bruten is med en tjocklek av högst 0,2 m.</i>	TSFS 2009:23 och TSFS 2009:111	Ett isförstärkt fartyg antas gå i trafik i isförhållanden i öppen sjö motsvarande jämn is med en tjocklek som inte är över 0,4 m för isklass IC och ICV, samt 0,6 m för isklass IB och IBV.	Notationen ICE i klassreglerna för IV-fartyg ger lägre krav än de finsk-svenska isklassreglerna och isklassreglerna för Väneren. Klassreglerna informerar om att för fartyg avsedda för svårare isförhållanden ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.
Acceptabel avrostning	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Artikeln innehåller formler för beräkning av plåttjocklek om inte klassregler tillämpas. 10% avrostning accepteras på mindre områden.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.4.1 och 5.3	Där marginaler för materialminskning inte finns uttryckligen angivna i regelverk eller i anvisningar till dessa, ska material ersättas senast då tillämpliga marginaler enligt följande eller motsvarande försvagning i konstruktionen uppnåtts. En tjockleksminskning i bordläggning, plåtfält eller delar av förstävningar och konstruktionselement på 20 % i förhållande till byggd tjocklek accepteras.	Kravnivån har inte bedömts men de två regelverken ger motsvarande möjligheter att kontrollera och bedöma om eventuell avrostningen kan anses acceptabel.

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Förligt kollisionsskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1a	Förligt kollisionsskott ska placeras 0,04L och 0,04L+2 m från förliga perpendikeln.	TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg.14	Förligt kollisionsskott ska placeras mellan 0,05L och 0,05L+3m akter om förliga fribordsperpendikeln.	Direktivet medger en mer förlig placering än gällande föreskrift, vilket minskar förmågan att ta upp kollisionenergi.
Akterligt kollisionsskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1b	Fartyg med en längd över 25m ska ha akterligt kollisionsskott.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.3	Fartyg ska ha akterligt kollisionsskott.	
Övriga skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 3	Bostadsutrymmen, maskin- och pannrum samt de arbetsutrymmen som ingår i dessa rum, ska vara vattentätt avskilda från lastrum med skott som går ända upp till däck.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.2.1	Fartyg ska ha vattentäta skott omedelbart för och akter om maskinutrymmet.	
Öppningar i skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 5	I kollisionsskott får inte finnas några öppningar. Dörrar i akterpikskottet tillåts.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.3	I vattentäta skott får det inte finnas fler öppningar än vad som krävs av fartygets konstruktion och avsedda användning. Öppningar ska förses med vattentäta stängningsanordningar som har en styrka som motsvarar den omgivande strukturen. Öppningar godtas inte i de delar av kollisionsskottet som ligger under fribordsdäck.	De nu gällande reglerna ställer högre krav på fjärrstängningsmöjlighet. Direktivet tillåter i större utsträckning än nu gällande regler att vattentäta dörrar står öppna under gång.
	Bil. II Art. 15.02 punkt 5	Vattentäta dörrar i passagerarutrymmen och vattentät dörrar som ska stå öppna under en längre tid ska kunna fjärrstängas inom 60 sek. Övriga vattentäta dörrar kan vara handmanövrerade dörrar utan fjärrstängning.	TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg 19&20	Vattentäta dörrar, ska vara maskinellt manövrerade skjutdörrar som kan stängas samtidigt från huvudkontrollpanelen på bryggan på högst 60 sek. Fartyg med L < 24 m får ha gångjärnsupphängda dörrar som är manuellt manövrerade från en plats ovan skottdäck.	
Dubbelbotten	-	Direktivet saknar krav. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double bottom" och är då försedda med dubbelbotten.</i>	TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg.15	Fartyg ska vara utrustade med dubbelbotten från förpikskottet till akterpikskottet, om detta är praktiskt möjligt och förenligt med fartygets konstruktion och planerade användning.	

Stabilitet	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Intaktstabilitet, grundregel	Bil. II Art. 3.02 Punkt 3	Ett fartygs stabilitet ska vara anpassad till det användningsområde fartyget är avsett för.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.1.1	Fartyg ska ha en tillräcklig intaktstabilitet för att säkerställa att det kan trafikera de områden och bedriva den verksamhet det är certifierat för.	
Intaktstabilitet, kriterier	Bil. II Art. 15.03 Punkt 1-7	Direktivet innehåller stabilitetskriterier i form av krav på den rätande hävarmen, initialstabilitet och förmågan att klara krängande moment.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3 & 4	Föreskriften innehåller kriterier för initialstabilitet, den rätande hävarmen och förmågan att klar krängande moment. För fartyg med en längd av 24 m eller mer tillkommer även stabilitetskriterier för rullning i kombination med vind.	Det är en betydande skillnad i kravet på minsta tillåtna flödningsvinkel. Enligt direktivet får flödningsvinkel inte vara mindre än 15° och nu enligt gällande regler ska flödningsvinkel åtminstone vara 30° men för fartyg med $L < 24$ m kan vinkel sänkas till 20° under förutsättning att den dynamiska stabiliteten är god.
Skadestabilitet	Bil. II Art. 15.03 Punkt 7-13	Tvåavdelningsstandard krävs för alla passagerarfartyg.	TSFS 2009:114 Bil.6	För fartyg med mindre än 400 passagerare krävs enavdelningsstandard och för fartyg med 400 passagerare eller mer krävs tvåavdelningsstandard.	

Fribord	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Flödningsavstånd	Bil. II Art. 15.04 & 4.01  Bil. II Art. 15.03	Avståndet bestäms med utgångspunkt från fartygets förmåga att motstå krängande moment. Flödningsavståndet ska vara minst 300mm och om fartyget inte kan tillslutas minst 500mm.  Flödningsvinkeln ska vara minst 15°.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4-14  TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.1-2	Det finns inget generellt krav för flödningsavstånd utan regelverket innehåller olika höjkrav för de öppningar som finns i fartyget, exempelvis ventilationsöppningar.  Flödningsvinkeln ska vara åtminstone 30°.	Principerna för denna punkt skiljer sig mellan direktivet och nu gällande regler och nu gällande regler har en högre kravnivå. Fartyg i fartområde D får dessutom inte vara öppna enligt nu gällande regler.
Fribord	Bil. II Art. 15.04	Fribordet bestäms med utgångspunkt från fartygets förmåga att motstå krängande moment men fribordet ska vara minst 300mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.4	Ska vara så stort att fartyget klarar stabilitetskriterierna, men minst 50mm.	
Boghöjd	-	Regler saknas.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.8	Kravet utgörs av en procentsats av boghöjdskravet i den internationella lastlinjekonventionen.	
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	-	Regler saknas i direktivet. <i>RQ: Regler finns för styrka täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.</i>	TSFS 2009:114 Bil.5	Föreskriften innehåller regler för tillslutningsanordningar, styrka, täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.	Det är många skillnader mellan nu gällande föreskrifter och klassreglerna, och reglerna i nu gällande föreskrifter bedöms vara strängare.
Skrovöppningar	Bil. II Art. 3.03 punkt 6	Intag och utlopp för vatten och tillhörande rörsystem ska vara utformade så att vatten inte oavsiktligt kan komma in i fartyget.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.16.1	Alla intag och avlopp med genomföring genom fartygssidan eller botten ska förses med tillslutningsanordningar som är lätt åtkomliga, och som hindrar ofrivillig flödning av fartyget genom röret eller vid en skada i röret.	Grundregeln i direktivet är likvärdig med nu gällande regler. Direktivet saknar detaljregler.

Maskininstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Motorer	Bil. II Art. 8.01 Punkt 1 Direktiv 97/68/EG	Alla maskiner och all hjälputrustning ska vara utformade, byggda och installerade enligt god skeppsbyggnadsstandard. Direktivet innehåller krav emissionsnivåer.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 1§ TSFS 2010:96 13 kap. 15§	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörlningssystem och tillbehör ska vara utformade och tillverkade för avsedd drift. Alla motorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP).	
Framdrivningsmaskineri	Bil. II Art. 15.07	Fartyg ska, utöver huvudframdrivningssystemet, vara utrustade med ett andra, oberoende framdrivningssystem, för att säkerställa att fartyget kan upprätthålla styrfart för egen maskin om huvudframdrivningssystemet drabbas av maskinhaveri. Det andra, oberoende framdrivningssystemet ska placeras i ett separat maskinrum.	SJÖFS 2002:17 Del C Reg. 1	Anordning ska finnas som medger att normal drift av framdrivningsmaskineriet kan upprätthållas eller återställas även om något av det väsentliga hjälpmaskineriet är ur funktion.	
Länssystem	Bil. II Art. 8.08  Bil. II Art. 15.08 Punkt 4-6	Varje vattentät avdelning ska kunna läns pumpas separat. Denna föreskrift gäller dock inte vattentäta avdelningar som normalt är hermetiskt tillslutna under resa. Fartyg som kräver bemanning ska vara utrustade med två oberoende läns pumpar, som inte får vara installerade i samma rum, och varav åtminstone den ena ska vara motordriven.  Varje vattentät avdelning ska vara utrustad med ett larm för slagvattennivån. Två maskindrivna läns pumpar ska finnas. Ett permanent installerat läns pumphsystem ska finnas ombord.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.6.1&2  SJÖFS 2002:17 Del C Reg. 3-4	Fartyg ska vara utrustade med ett effektivt läns pumphsystem som under alla i praktiken förekommande förhållanden kan pumpa vatten från och länsa varje vattentät avdelning.  Läns pumphsystem ska fungera under alla i praktiken förekommande förhållanden efter en fartygsskada, vare sig fartyget är upprätt eller har slagsida. Fartyg med ≤ 250 passagerare ska ha en huvudpump samt en oberoende pump som är placerad och strömförsörjs utanför maskinrummet. Fartyg med > 250 passagerare ska ha en huvudpump samt två oberoende pumpar av vilka en måste vara placerad och strömförsörjd utanför maskinrummet.	
Tryckkärl mm.	Bil. II Art. 8.01 Punkt 2	Utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i gemenskapen.	SJÖFS 2002:17 Del C Reg. 1.1	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörsystem och tillbehör, ska vara installerade och skyddade så att faran för personer ombord reduceras till ett minimum med hänsyn till rörliga delar, heta ytor och andra risker.	



Einstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Elektrisk huvudkraftkälla	Bil. II Art. 9.02	På farkoster med en elektrisk anläggning ska installationen i princip få sin kraft från minst två olika källor.	SJÖFS 2002:17 Del D Reg. 2.1	Fartyg i vilka den elektriska strömmen är den enda kraftkällan för att upprätthålla de hjälpfunktioner som är väsentliga för fartygets säkerhet ska vara försedda med två eller flera huvudgeneratoraggregat av sådan kapacitet att de ovannämnda funktionerna kan användas även när något av aggregaten är ur funktion. I fartyg med en längd mindre än 24 m får ett av huvudgeneratoraggregaten drivas av huvudframdrivningsmaskineriet.	
Elektrisk reserv/nöd-kraftkälla	Bil. II Art. 15.10	Reservströmtillförselns beräknade drifttid ska fastställas i enlighet med passagerarfartygets fastställda användningsområde. Den ska vara minst 30 minuter.  Det ska finnas en reservströmsanläggning bestående av en reservströmkälla och en reservkopplingstavla som omedelbart kan ta över som ersättningskälla vid avbrott i strömtillförseln till följande elektriska utrustning; brandpump/trycksatta sprinklersystem, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning, hissar och annan utrustning som behövs i nöd.  Reservströmsanläggningen ska vara installerad utanför huvudmaskinrummet, utanför de utrymmen som inrymmer huvudkraftkällor och huvudkopplingstavlan.	SJÖFS 2002:17 Del D Reg. 3	Varje fartyg ska vara utrustat med en självständig elektrisk nödkraft källa med nödinstrumenttavla ovanför skottdäcket på en lätt åtkomlig plats som inte ska ligga intill avgränsningar till maskinrum av kategori A eller utrymmen där den elektriska huvudkraftkällan eller huvudinstrumenttavlan är belägen.  Nödkraftkälla ska fungera i 3 timmar och försörja följande förbrukare; fartygets nödläns pump och en av brandpumparna, nödbelysning, fartygets navigationsljus, all kommunikationsutrustning, huvudlarmsystemet, branddetekteringssystem, nödsignalsystem, och eventuell elektrisk sprinklerpump.  Nödkraftkällan ska under en halvtimme kunna försörja de maskinellt manövrerade vattentäta dörrarna.	
Installationer	Bil. II Art. 9.01	I avsaknad av särskilda föreskrifter för vissa delar av en anläggning ska säkerhetsgraden anses som tillräcklig om dessa delar har tillverkats i enlighet med en gällande Europastandard eller i enlighet med föreskrifter som uppställts av ett auktoriserat klassificeringssällskap. De aktuella dokumenten ska uppvisas för inspektionsorganet.	SJÖFS 2002:17 Del D Reg. 5	Alla elektriska apparater ska vara så konstruerade och installerade att de inte vållar skada vid normal hantering eller beröring. Kabeldragning ska göra med hänsyn till brandzonindelning och utrymmens användningsområde.	

Brandskydd	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Konstruktivt brandskydd	Bil. II Art. 15.11	<p>Passagerarutrymmen med en sammanlagd yta av mer än 800 m<sup>2</sup> och passagerarutrymmen där det finns hytter med högst 40 m mellanrum ska delas in i zoner med vertikala skott.</p> <p>Isolervärdet för skott och däck bestäms av utrymmenas användning och om trycksatt sprinkler är installerad eller inte.</p>	<p>SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del A Reg. 1</p> <p>SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del B Reg. 2, 3, 4 &amp; 5</p>	<p>Fartyget indelas i vertikala huvudzoner genom i konstruktionen ingående värmeisolerade avgränsningar. Bostadsutrymmen avskiljs från övriga delar av fartyget genom i konstruktionen ingående värmeisolerade avgränsningar.</p> <p>Användningen av brännbara material begränsas. Utrymnings- och tillträdesvägar som används vid brandbekämpning ska skyddas.</p> <p>I fartyg med fler än 36 passagerare ska skrov, överbyggnad och däckshus uppdelas i vertikala huvudzoner genom indelningar av klass A-60.</p> <p>I fartyg med högst 36 passagerare ska skrov, överbyggnad och däckshus i vad avser bostads- och arbetsutrymmen uppdelas i vertikala huvudzoner genom indelningar av klass "A". Isoleringsvärden bestäms av utrymmenas användning.</p> <p>För utrymmen inom en vertikal huvudzon bestäms isoleringsvärden för skott och däck av utrymmenas användning och om trycksatt sprinkler är installerad eller inte.</p>	Principerna är de samma i de två regelverken men det skiljer i isolervärden.
Brandpump	Bil. II Art. 15.12 Punkt 2-4	<p>Fartyget ska ha två motordrivna brandpumpar av tillräcklig kapacitet av vilka åtminstone den ena är fast installerad.</p> <p><i>RO: Pumpen ska åtminstone ge en stråle en med kastlängd av 12m med ett 12mm:s munstycke. Kapaciteten måste vara minst 20m<sup>3</sup>/h.</i></p>	<p>SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del A Reg. 3.3.1 &amp; 3.5</p>	<p>Fartyg med &gt; 500 passagerare ska ha minst tre brandpumpar varav en får drivas av huvudmaskinen. Fartyg med ≤ 500 passagerare ska ha minst två brandpumpar varav en får drivas av huvudmaskinen.</p> <p>Pumparna ska vid ett specificerat tryck kunna avge en vattenmängd som är minst 2/3 av vad läns pumparna ska kunna klara av när de används för läns pumpning (<i>Ger för ett Vänermaxbulkfartyg 39 m<sup>3</sup>/h (RO)</i>).</p> <p>Varje brandpump ska ha en kapacitet som uppgår till minst 80 % av den totala föreskrivna kapaciteten delad med det föreskrivna minsta antalet brandpumpar, men inte i något fall mindre än 25 m<sup>3</sup>/h (<i>ger för ett Vänermaxbulkfartyg 25 m<sup>3</sup>/h</i>).</p>	Även om kravet på brandpumpskapacitet är högre i klassreglerna än i direktivet är kraven lägre än i nu gällande regler.

				För fartyg med en längd mindre än 24 m är kraven reducerade.	
Fast brandbekämpnings- utrustning i maskin	Bil. II Art. 10.03b	För att skydda maskin-, pann- och pumprum får koldioxid, HFC-227ea, och inergen användas som släckmedel i fasta brandsläckningssystem.	SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del A Reg. 6	Maskinrum ska förses med en anläggning för släckning med gas, eller en motsvarande vattenbaserad anläggning.	
Fast brandbekämpnings- utrustning i inredning	Bil. II Art. 10.03a	I bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen ska fast installerad automatisk trycksatt vattensprinkler finnas.	SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del B Reg. 13	Fartyg som medför fler än 36 passagerare, förutom fartyg med en längd mindre än 24 meter, ska vara utrustade med en automatisk anläggning för sprinkler, upptäckande av brand och brandlarm av godkänd typ i alla arbetsutrymmen, kontrollstationer och bostadsutrymmen, inbegripet korridorer och trappor.  Kraven reduceras för fartyg med en längd mindre än 24 m och även för fartyg certifierade för högst 36 passagerare.	
Utrymningsvägar	Bil II Art. 3.04 pkt.6 Art 11.06 Art. 12.02 pkt.4	Maskinrum och pannrum ska ha två utgångar varav den ena kan vara en nödutgång. Uppehållsrummen och sovrummen ska ha minst två utgångar som är belägna så långt som möjligt från varandra och som används som räddningsvägar. En utgång kan vara utformad som en nödutgång.	SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del B Reg. 6	Trappor och lejdare, korridorer och dörrar ska vara anordnade så att de från alla utrymmen för passagerare och besättning samt från utrymmen där besättningen normalt är sysselsatt, dock inte maskineriutrymmen, möjliggör en snabb utrymning till embarkeringsdäcket för livbåtar och livflottar. Under skottdäcket ska från varje vattentät avdelning eller på likartat sätt begränsat utrymme eller grupp av utrymmen finnas två utrymningsvägar, av vilka minst en ska vara oberoende av vattentäta dörrar.  Ovanför skottdäcket ska det finnas minst två utrymningsvägar från varje vertikal huvudzon eller på likartat sätt begränsat utrymme eller grupp av utrymmen, av vilka minst den ena ska ge tillträde till en trappa som medger utrymning i vertikal led.  Från varje maskineriutrymme, utrymmen för övervakning av maskineriet och arbetsutrymmen ska det finnas två utrymningsvägar.	

Besiktning	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Besiktningensintervall (sjövärdighet)	Bil. II Art. 2.09	Besiktningensintervall bestäms av myndigheten men får vara högst 10 år med möjlig förlängning med 6 månader efter särskilt beslut. <i>NL:</i> Perioden är 10 år för lastfartyg (vid nybyggnation) och 5 år för passagerarfartyg. Den fortsatta perioden för lastfartyg är styrd av tjockleksmätningarna och är satt till 7 år. <i>RQ:</i> Den normala klassperioden är 5 år. Fartyg ska genomgå besiktning vid förnyande av certifikat samt en mellanliggande besiktning.	TSFS 2009:2 2 kap. 2§	Fartyg ska genomgå besiktning var 60:e månad samt en mellanliggande besiktning.	Direktivet medger en besiktningensperiod som är 4 ggr längre än nu gällande regler. Klassen har en kravnivå motsvarande nu gällande svenska regler.
Besiktningensintervall (bottenbesiktning)	Bil. II Art. 2.03	Vid första besiktningen ska besiktningsorganet begära att fartyget är torrsatt för besiktningen. Vid regelbunden besiktning och besiktning efter ombyggnad eller reparation kan besiktningsorganet fordra att besiktningen sker med fartyget torrsatt. <i>NL:</i> Torrsättning krävs för att genomföra tjockleksmätningar och dessa ska utföras innan certifikatet förnyas, dvs. vart 7:e år. <i>RQ:</i> Förnyande av klasscertifikat (vanligen 5 år) kräver vanligen torrsättning med bottenbesiktning. Även vid mellanliggande besiktning krävs torrsättning för äldre fartyg och fartyg som regelbundet trafikerar salt eller bräckt vatten.	TSFS 2009:2 2 kap. 4§	Bottenbesiktning ska genomföras minst två gånger under en 60-månadersperiod. Intervallet mellan bottenbesiktningar för dessa fartyg får inte vara större än 36 månader. Minst en av bottenbesiktningarna under 60-månadersperioden ska genomföras med torrsättning. Fartyg som är 15 år eller äldre ska torrsättas vid varje bottenbesiktning.	Direktivet nämner inte särskilt bottenbesiktning utan den förmodas ingå som en del av den övergripande besiktningen. Direktivet kräver inte återkommande torrsättningar men exempelvis tillämpar NL den möjlighet som finns i direktivet att kräva torrsättning. Klassen har en kravnivå som i större utsträckning motsvarar nu gällande svenska regler.

Skrovkonstruktion	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Grundregel	Bil. II Art. 3.01	Fartyg ska vara byggt i enlighet med god skeppsbyggnadsstandard.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i.	
Allmän skrovstyrka	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Skrovet ska vara tillräckligt starkt för att stå emot alla påfrestningar som det utsätts för under normala förhållanden. För nya fartyg ska styrkan verifieras med beräkningar eller klasscertifikat.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4.1 och 5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i. Fartyg med brutto $\geq 500$ ska ha klasscertifikat avseende fartygets skrov.	
Antaganden för dimensionering	Artikel 1	Den signifikanta våghöjd som används för att definiera zon 1 motsvarar en signifikant våghöjd för den största tredjedelen vågor av 1,6 m.	SFS 2003:438	Fartområde C definieras som ett område där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 m är mindre än 10 % 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.	Se kapitel 8.5 i rapporten angående klassificering av sjöområden.
Isförstärkning	-	Direktivet innehåller inga regler för isförstärkning. <i>RO: För trafik på inre vattenvägar antas en begränsad isjocklek, motsvarande bruten is med en tjocklek av högst 0,2 m.</i>	TSFS 2009:23 och TSFS 2009:111	Ett isförstärkt fartyg antas gå i trafik i isförhållanden i öppen sjö motsvarande jämn is med en tjocklek som inte är över 0,4 m för isklass IC och ICV, samt 0,6 m för isklass IB och IBV.	Notationen ICE i klassreglerna för IV-fartyg ger lägre krav än de finsk-svenska isklassreglerna och isklassreglerna Väneren. Klassreglerna informerar om att för fartyg avsedda för svårare isförhållanden ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.
Acceptabel avrostning	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Artikeln innehåller formler för beräkning av plåttjocklek om inte klassregler tillämpas. 10% avrostning accepteras på mindre områden.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.4.1 och 5.3	Där marginaler för materialminskning inte finns uttryckligen angivna i regelverk eller i anvisningar till dessa, ska material ersättas senast då tillämpliga marginaler enligt följande eller motsvarande försvagning i konstruktionen uppnåtts. En tjockleksminskning i bordläggning, plåtfält eller delar av förstävningar och konstruktionselement på 20 % i förhållande till byggd tjocklek accepteras.	Kravnivån har inte bedömts men de två regelverken ger motsvarande möjligheter att kontrollera och bedöma om eventuell avrostningen kan anses acceptabel.

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Förligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1a	Förligt kollisionskott ska placeras 0,04L och 0,04L+2 m frånförliga perpendikeln. En mer förlig eller akterlig placering kan accepteras under vissa förutsättningar.	TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg.14	Förligt kollisionskott, ska kollisionskottet placeras mellan 0,05L och 0,05L+3m akter om förliga fribordspendikeln.	Direktivet medger en mer förlig placering än gällande föreskrift, vilket minskar förmågan att ta upp kollisionsenergi.
Akterligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1b	Fartyg med en längd över 25m ska ha akterligt kollisionskott.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.3	Fartyg ska ha akterligt kollisionskott.	
Övriga skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 3	Bostadsutrymmen, maskin- och pannrum samt de arbetsutrymmen som ingår i dessa rum, ska vara vattentätt avskilda från lastrum med skott som går ända upp till däck.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.2.1	Fartyg ska ha vattentäta skott omedelbart för och akter om maskinutrymmet.	
Öppningar i skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 5	I vattentäta får inte finnas några öppningar. Dörrar i akterpikskottet tillåts emellertid och även genomföringar för propelleraxlar, rörledningar osv. tillåts, om de är utformade så att de inte minskar verkningsgraden hos skotten och andra partiella väggar mellan utrymmen.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.3	I vattentäta skott får det inte finnas fler öppningar än vad som krävs av fartygets konstruktion och avsedda användning. Öppningar ska förses med vattentäta stängningsanordningar som har en styrka som motsvarar den omgivande strukturen. Öppningar godtas inte i de delar av kollisionskottet som ligger under fribordsdäck.	
Dubbelbotten	-	Direktivet saknar krav. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double bottom" och är då försedda med dubbelbotten.</i>	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.4  TSFS 2010:96 8 kap. 5 §	Fartyg bör ha dubbelbotten om det är möjligt med hänsyn till fartygets storlek, byggnadssätt och avsedda användning.  Ett oljetankfartyg med en dödvikt av minst 600 ton ska under hela sin lasttanklängd vara försett med dubbel botten.	För fartyg som transporterar vissa typer av farligt gods finns tilläggskrav avseende dubbelbotten. Detta gäller både IV-fartyg (ADN) och havsgående fartyg (IBC och IGC).
Dubbelskrov	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 2c	Fartyg med en längd över 110 m ska vara försedda med dubbla skrov enligt ADN där punkterna 9.1.0.91–9.1.0.95 i del 9 i ADN ska gälla för motorfartyg och punkterna 9.3.2.11.7 och 9.3.2.13-9.3.2.15 för tankfartyg. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation</i>	TSFS 2010:96 8 kap. 7 §	Ett oljetankfartyg med en dödvikt av minst 5000 ton ska längs hela sin lasttanklängd i sidan vara försett med vingtankar för förvaring av barlastvatten eller andra utrymmen än tankar för olja eller kemikalier.	För fartyg som transporterar vissa typer av farligt gods finns tilläggskrav avseende dubbelskrov. Detta gäller både IV-fartyg (ADN) och havsgående fartyg (IBC och IGC).

		<i>"Double hull" och är då försedda med dubbelskrov.</i>				
Demonterbarhet	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 2a&b	Fartyg med en längd större än 110 m kan vara demonterbara för att vid en eventuell olycka kunna delas av vid den mittre tredjedelen av fartyget utan att tung bärgningsutrustning används, medan fartygets avskilda delar därefter ska fortsätta att flyta. Fartygen ska ombord ha ett certifikat utfärdat av ett godkänt klassificerings-sällskap, avseende bärighet, trimläge och stabilitet för fartygets olika delar, och som anger den lastningsgrad över vilken de två delarnas bärighet inte längre garanteras.	-	Regler saknas		

Stabilitet	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Intaktstabilitet, grundregel	Bil. II Art. 3.02 Punkt 3	Ett fartygs stabilitet ska vara anpassad till det användningsområde fartyget är avsett för.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.1.1	Fartyg ska ha en tillräcklig intaktstabilitet för att säkerställa att det kan trafikera de områden och bedriva den verksamhet det är certifierat för.	
Intaktstabilitet, kriterier	-	Regler saknas för lastfartyg med undantag av containerfartyg. <i><u>RQ:</u> Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Intact stability" och är uppfyller då specificerade intaktstabilitetskriterier. För fartyg som för vissa typer av farligt gods finns intaktstabilitetskriterier.</i>	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3 & 4	Föreskriften innehåller kriterier för initialstabilitet, den rätande hävarmen och förmågan att klar krängande moment. För fartyg med en längd av 24 m eller mer tillkommer även stabilitetskriterier för rullning i kombination med vind.	
Skadestabilitet	Bil. II Art. 22a.04 Punkt 3	Fartyg med en längd större än 110 m ska uppfylla tvåavdelningsstandard avseende skadestabilitet. (För fartyg som för vissa typer av farligt gods finns skadestabilitetskrav oavsett fartyglängd.)	TSFS 2009:114 Bil.7	Generella krav finns för fartyg med en längd av 80 m eller mer. För olje-, gas- och kemikalietankfartyg finns krav oavsett storlek.	



Fribord	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Flödningsavstånd	Bil. II Art. 4.01	Avståndet från vattenytan till flödningspunkt får inte vara mindre än 300mm. Om fartyget inte har vädertäta lastluckor eller inte kan tillsluta andra flödespunkter vädertätt ska avståndet vara minst 500mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4-14  TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.1-2	Det finns inget generellt krav för flödningsavstånd utan regelverket innehåller olika höjdkrav för de öppningar som finns i fartyget, exempelvis ventilationsöppningar.  Flödningsvinkeln ska vara åtminstone 30°.	Principerna för denna punkt skiljer sig mellan direktivet och nu gällande regler och nu gällande regler har en högre kravnivå. Fartyg i fartområde C får dessutom inte vara öppna enligt nu gällande regler.
Fribord	Bil. II Art. 4.02 & 4.03	Fribordet ska vara minst 150mm om fartyget saknar språng. Om fartyget har språng får fribordet reduceras till 0mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7	Ska vara ¾ av sommarfribordet beräknat enligt internationella lastlinjekonventionen, men minst 50mm.	Direktivets krav överstiger minimikrav för nu gällande regler för fartyg med språng men understiger för fartyg med språng.
Boghöjd	-	Regler saknas.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.8	Kravet utgörs av en procentsats av boghöjdskravet i den internationella lastlinjekonventionen.	
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	-	Regler saknas i direktivet. <i>RO: Regler finns för styrka täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.</i>	TSFS 2009:114 Bil.5	Föreskriften innehåller regler för tillslutningsanordningar, styrka, täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.	Det är många skillnader mellan nu gällande föreskrifter och klassreglerna, och reglerna i nu gällande föreskrifter bedöms ge en högre säkerhetsnivå.
Lastluckor	Bil. II Art. 4.01 & 4.05	Fartyget kan framföras utan lastluckor om hänsyn tas genom ökat fribord.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.1	Fartyg i fartområde D eller mer vidsträckt fart ska vara däckade, dvs. de får inte gå utan lastluckor.	
Skrovgenomföringar	Bil. II Art. 3.03 punkt 6	Intag och utlopp för vatten och tillhörande rörsystem ska vara utformade så att vatten inte oavsiktligt kan komma in i fartyget.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.16.1	Alla intag och avlopp med genomföring genom fartygssidan eller botten ska förses med tillslutningsanordningar som är lätt åtkomliga, och som hindrar ofrivillig flödning av fartyget genom röret eller vid en skada i röret.	

Maskininstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Motorer	Bil. II Art. 8.01 Punkt 1 Direktiv 97/68/EG	Alla maskiner och all hjälputrustning ska vara utformade, byggda och installerade enligt god skeppsbyggnadsstandard. Direktivet innehåller krav emissionsnivåer.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 1§ TSFS 2010:96 13 kap. 15§	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörledningssystem och tillbehör ska vara utformade och tillverkade för avsedd drift. Alla motorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP).	
Framdrivningsmaskineri	Bil. II Art. 22a.05 Punkt 1	Fartyg med en längd mer 110 m ska vara utrustade med ett framdrivningssystem med flera propellrar och med minst två oberoende maskiner med samma effekt och en bogpropeller som kontrolleras från styrhytten. Alternativt kan fartyget ha ett framdrivningssystem med en enda propeller och en bogpropeller med egen kraftkälla som kontrolleras från styrhytten och som gör att farkosten kan gå framåt med egen kraft om huvudframdrivningssystemet drabbas av maskinhaveri.	-	Motsvarande regler saknas.	
Länssystem	Bil. II Art. 8.08	Varje vattentät avdelning ska kunna läns pumpas separat. Denna föreskrift gäller dock inte vattentäta avdelningar som normalt är hermetiskt tillslutna under resa.  Fartyg som kräver bemanning ska vara utrustade med två oberoende läns pumpar varav åtminstone den ena ska vara motordriven. För fartyg med en effekt på mindre än 225 kW eller en dödvikt på mindre än 350 ton eller, för fartyg som inte är avsedda för godstransport med ett volymdeplacement på mindre än 250 m <sup>3</sup> , räcker det med en pump som kan vara antingen handdriven eller motordriven.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.6.1&2	Fartyg ska ha ett tillförlitligt länssystem för samtliga vattentäta avdelningar, så dimensionerat och placerat att länsning av fartyget kan ske även om fartyget har slagsida. Länssystemet ska omfatta minst två av varandra oberoende pumpar.	Nuvarande regelverk har även för mindre fartyg krav på två oberoende läns pumpar vilket direktivet saknar.
Tryckkärl mm.	Bil. II Art. 8.01 Punkt 2	Utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i gemenskapen.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 4§	Alla trycksatta anordningar och tillhörande utrustning ska besiktigas och tryckprovas innan de tas i bruk första gången. Trycksatta anordningar ska även genomgå återkommande besiktningar.	

Einstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Elektrisk huvudkraftkälla	Bil. II Art. 9.02	På farkoster med en elektrisk anläggning ska installationen i princip få sin kraft från minst två olika källor.	TSFS 2008:81 19 kap. 1§	Lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer ska ha en elektrisk huvudkraftkälla med tillräcklig kapacitet för att försörja de förbrukare som specificeras i föreskriften. Denna huvudkraftkälla ska bestå av minst två generatoraggregat.	
Elektrisk reserv/nöd-kraftkälla	Bil. II Art. 9.02	Om en kraftkälla går ned ska den andra källan i minst 30 min kunna uppehålla kraftförsörjningen till de eldrivna apparater som är nödvändiga för säker manövrering av fartyget.	TSFS 2008:81 22 kap. 1§  TSFS 2008:81 6 kap. 17§	Lastfartyg ska ha en oberoende elektrisk nödkraftkälla.  Den alternativa kraftförsörjningen ska klara minst 10 minuters oavbruten drift av styrmaskin, Brandpump, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning och annan utrustning som behövs i nöd ska för fartyg med brutto $\geq 500$ fungera i 18 h.	Direktivet ställer högre krav när det gäller manövreringen av fartyget men saknar krav för exempelvis brandpump.
Installationer	Bil. II Art. 9.01	I avsaknad av särskilda föreskrifter för vissa delar av en anläggning ska säkerhetsgraden anses som tillräcklig om dessa delar har tillverkats i enlighet med en gällande Europastandard eller i enlighet med föreskrifter som uppställts av ett auktoriserat klassificeringssällskap. De aktuella dokumenten ska uppvisas för inspektionsorganet.	TSFS 2008:81 18 kap. 3 §	Utöver det som sägs i 18–24 kap. ska konstruktion, tillverkning och underhåll av elektriska installationer ske enligt IEC 60092 och en erkänd organisations tillämpliga regler.	

Brandskydd	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Konstruktivt brandskydd	-	Regler saknas.	A13 1970 3 kap 7-8 §	Skott och ovanliggande däck till pann- och maskinrum ska vara A-60 isolerat. Ytskikt på skott, innertak och liknande byggnadsdetaljer i bostäder, samlingsrum, arbetsrum och kontrollstationer ska vara av flamsäkert ytskikt (klass I). Skott till gångar i bostäder ska vara av stål eller utförda som klass "B"-skott.	
Brandpump	-	Direktivet saknar regler. <i>RO: Pumpen ska åtminstone ge en stråle en med kastlängd av 12m med ett 12mm:s munstycke. Kapaciteten måste vara minst 10m³/h.</i>	A13 1970 3 kap 12 §	Fartyget ska ha en brandpump. Kapaciteten för ett fartyg av Vänermaxstorlek ska vara minst 60 m³/h.	Kravet på brandpumpskapaciteten i klassreglerna är betydligt lägre än i nu gällande regler.
Fast brandbekämpningsutrustning i maskin	Bil. II Art. 10.03b	För att skydda maskin-, pann- och pumprum får koldioxid, HFC-227ea, och inergen användas som släckmedel i fasta brandsläckningssystem.	A13 1970 3 kap 19 §	Maskinrum som är inrättat för obemannad drift ska vara försett med fast brandsläckningsanordning för släckning med koldioxid eller annat system, som är godkänt av Transportstyrelsen, samt fast brandalarmsystem.	
Fast brandbekämpningsutrustning i inredning	Bil. II Art. 10.03a	Brandskydd i bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen ska endast åstadkommas genom lämpliga automatiska trycksatta vattensprinkler i form av fasta brandbekämpningssystem.	-	Regler saknas.	
Utrymningsvägar	Bil II Art. 3.04 pkt.6 Art 11.06 Art. 12.02 pkt.4	Maskinrum och pannrum ska ha två utgångar varav den ena kan vara en nödutgång. Uppehållsrummen och sovrummen ska ha minst två utgångar som är belägna så långt som möjligt från varandra och som används som räddningsvägar. En utgång kan vara utformad som en nödutgång.	A13 1970 3 kap 30 §	Från avdelning för besättningen och annat rum än maskinrum, där personer vanligen uppehåller sig, ska finnas trappuppgångar och lejdare till däck från vilket tillträde till livbåtar sker. Utrymningsväg ska vara anordnad så att utrymning kan ske snabbt.	

Besiktning	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Besiktningintervall (sjövärdighet)	Bil. II Art. 2.09	Besiktningintervall bestäms av myndigheten men får vara högst 5 år med möjlig förlängning med 6 månader efter särskilt beslut.  <i><u>RQ:</u> Den normala klassperioden är 5 år. Fartyg ska genomgå besiktning vid förnyande av certifikat samt en mellanliggande besiktning.</i>	TSFS 2009:2 2 kap. 2§	Sjövärdighetsbesiktning ska genomföras var 12:e månad.	Direktivet medger en besiktningstid som är 5 ggr längre än nu gällande regler. Även klassreglerna har längre besiktningstid.
Besiktningstid (bottenbesiktning)	Bil. II Art. 2.03	Vid första besiktningen ska besiktningstiderna begära att fartyget är torrsatt för besiktningen. Vid regelbunden besiktning och besiktning efter ombyggnad eller reparation kan besiktningstiderna förorda att besiktningen sker med fartyget torrsatt. <i><u>NL:</u> Torrsättning krävs för att genomföra tjockleksmätningar och dessa ska utföras innan certifikatet förnyas, dvs. vart 7:e år.</i> <i><u>RQ:</u> Förnyande av klasscertifikat (vanligen 5 år) kräver vanligen torrsättning med bottenbesiktning. Även vid mellanliggande besiktning krävs torrsättning för äldre fartyg och fartyg som regelbundet trafikerar salt eller bräckt vatten.</i>	TSFS 2009:2 2 kap. 4§	Bottenbesiktning ska genomföras var 12:e månad. Intervallet mellan torrsättningarna av dessa fartyg får inte vara större än 36 månader.	Direktivet nämner inte särskilt bottenbesiktning utan den förmodas ingå som en del av den övergripande besiktningen. Direktivet kräver inte återkommande torrsättningar men exempelvis tillämpar NL den möjlighet som finns i direktivet att kräva torrsättning.

Skrovkonstruktion	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Grundregel	Bil. II Art. 3.01	Fartyg ska vara byggt i enlighet med god skeppsbyggnadsstandard.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i.	
Allmän skrovstyrka	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Skrovet ska vara tillräckligt starkt för att stå emot alla påfrestningar som det utsätts för under normala förhållanden. För nya fartyg ska styrkan verifieras med beräkningar eller klasscertifikat.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4.1 och 5.3	Fartyg ska konstrueras och byggas så att styrkan i skrov, tillslutningsanordningar, rigg och utrustning ger betryggande säkerhet för alla konditioner som fartyget är avsett att framföras i. Fartyg med $\geq 400$ passagerare ska ha klasscertifikat avseende fartygets skrov.	
Antaganden för dimensionering	Artikel 1	Den signifikanta våghöjd som används för att definiera zon 1 motsvarar en signifikant våghöjd för den största tredjedelen vågor av 1,6 m.	SFS 2003:438	Fartområde C definieras som ett område där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 m är mindre än 10 % 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.	Se kapitel 8.5 i rapporten angående klassificering av sjöområden.
Isförstärkning	-	Direktivet innehåller inga regler för isförstärkning. <i>RQ: För trafik på inre vattenvägar antas en begränsad is tjocklek, motsvarande bruten is med en tjocklek av högst 0,2 m.</i>	TSFS 2009:23 och TSFS 2009:111	Ett isförstärkt fartyg antas gå i trafik i isförhållanden i öppen sjö motsvarande jämn is med en tjocklek som inte är över 0,4 m för isklass IC och ICV, samt 0,6 m för isklass IB och IBV.	Notationen ICE i klassreglerna för IV-fartyg ger lägre krav än de finsk-svenska isklassreglerna och isklassreglerna för Väneren. Klassreglerna informerar om att för fartyg avsedda för svårare isförhållanden ska isklassregler för havsgående fartyg tillämpas.
Acceptabel avrostning	Bil. II Art. 3.02 punkt 1	Artikeln innehåller formler för beräkning av plåttjocklek om inte klassregler tillämpas. 10% avrostning accepteras på mindre områden.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.4.1 och 5.3	Där marginaler för materialminskning inte finns uttryckligen angivna i regelverk eller i anvisningar till dessa, ska material ersättas senast då tillämpliga marginaler enligt följande eller motsvarande försvagning i konstruktionen uppnåtts. En tjockleksminskning i bordläggning, plåtfält eller delar av förstävningar och konstruktionselement på 20 % i förhållande till byggd tjocklek accepteras.	Kravnivån har inte bedömts men de två regelverken ger motsvarande möjligheter att kontrollera och bedöma om eventuell avrostningen kan anses acceptabel.

Indelning	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Förligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1a	Förligt kollisionskott ska placeras 0,04L och 0,04L+2 m från förliga perpendikeln.	TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg.14	Förligt kollisionskott, ska kollisionskottet placeras mellan 0,05L och 0,05L+3m akter om förliga fribordspendikeln.	Direktivet medger en mer förlig placering än gällande föreskrift, vilket minskar förmågan att ta upp kollisionsenergi.
Akterligt kollisionskott	Bil. II Art. 3.03 punkt 1b	Fartyg med en längd över 25m ska ha akterligt kollisionskott.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.3	Fartyg ska ha akterligt kollisionskott.	
Övriga skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 3	Bostadsutrymmen, maskin- och pannrum samt de arbetsutrymmen som ingår i dessa rum, ska vara vattentätt avskilda från lastrum med skott som går ända upp till däck.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.2.1	Fartyg ska ha vattentäta skott omedelbart för och akter om maskinutrymmet.	
Öppningar i skott	Bil. II Art. 3.03 punkt 5  Bil. II Art. 15.02 punkt 5	I kollisionskott får inte finnas några öppningar. Dörrar i akterpikskottet tillåts.  Vattentäta dörrar i passagerarutrymmen och vattentät dörrar som ska stå öppna under en längre tid ska kunna fjärrstängas inom 60 sek. Övriga vattentäta dörrar kan vara handmanövrerade dörrar utan fjärrstängning.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.3.3  TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg. 18-20	I vattentäta skott får det inte finnas fler öppningar än vad som krävs av fartygets konstruktion och avsedda användning. Öppningar ska förses med vattentäta stängningsanordningar som har en styrka som motsvarar den omgivande strukturen. Öppningar godtas inte i de delar av kollisionskottet som ligger under fribordsdäck.  Vattentäta dörrar, ska vara maskinellt manövrerade skjutdörrar som kan stängas samtidigt från huvudkontrollpanelen på bryggan på högst 60 sek. Fartyg med L < 24 m får ha gångjärnsupphängda dörrar som är manuellt manövrerade från en plats ovan skottedäck. Dörrar ska vara stängda undergång och endast öppnas för passage.	De nu gällande reglerna ställer högre krav på fjärrstängningsmöjlighet. Direktivet tillåter i större utsträckning än nu gällande regler att vattentäta dörrar står öppna under gång.
Dubbelbotten	-	Direktivet saknar krav. <i>RQ: Fartyg kan ha en frivillig tilläggsnotation "Double bottom" och är då försedda med dubbelbotten.</i>	TSFS 2009:114 Bil.6 Del 1 Reg.15	Fartyg ska vara utrustade med dubbelbotten från förpikskottet till akterpikskottet, om detta är praktiskt möjligt och förenligt med fartygets konstruktion och planerade användning.	

Stabilitet	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Intaktstabilitet, grundregel	Bil. II Art. 3.02 Punkt 3	Ett fartygs stabilitet ska vara anpassad till det användningsområde fartyget är avsett för.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.1.1	Fartyg ska ha en tillräcklig intaktstabilitet för att säkerställa att det kan trafikera de områden och bedriva den verksamhet det är certifierat för.	
Intaktstabilitet, kriterier	Bil. II Art. 15.03 Punkt 1-7	Direktivet innehåller stabilitetskriterier i form av krav på den rätande hävarmen, initialstabilitet och förmågan att klara krängande moment.	TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3 & 4	Föreskriften innehåller kriterier för initialstabilitet, den rätande hävarmen och förmågan att klar krängande moment. För fartyg med en längd av 24 m eller mer tillkommer även stabilitetskriterier för rullning i kombination med vind.	Det är en betydande skillnad i kravet på minsta tillåtna flödningsvinkel. Enligt direktivet får flödningsvinkel inte vara mindre än 15° och nu enligt gällande regler ska flödningsvinkel åtminstone vara 30°.
Skadestabilitet	Bil. II Art. 15.03 Punkt 7-13	Tvåavdelningsstandard krävs för alla passagerarfartyg.	TSFS 2009:114 Bil.6	För fartyg med mindre än 400 passagerare krävs enavdelningsstandard och för fartyg med 400 passagerare eller mer krävs tvåavdelningsstandard.	



Fribord	Direktiv		Lag/förordning/Föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Flödningsavstånd	Bil. II Art. 15.04 & 4.01  Bil. II Art. 15.03	Avståndet bestäms med utgångspunkt från fartygets förmåga att motstå krängande moment. Flödningsavståndet ska vara minst 300mm och om fartyget inte kan tillslutas minst 500mm.  Flödningsvinkeln ska vara minst 15°.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.4-14  TSFS 2009:114 Bil.4 Reg.3.1-2	Det finns inget generellt krav för flödningsavstånd utan regelverket innehåller olika höjkrav för de öppningar som finns i fartyget, exempelvis ventilationsöppningar.  Flödningsvinkeln ska vara åtminstone 30°.	Principerna för denna punkt skiljer sig mellan direktivet och nu gällande regler och nu gällande regler har en högre kravnivå. Fartyg i fartområde C får dessutom inte vara öppna enligt nu gällande regler.
Fribord	Bil. II Art. 15.04	Fribordet bestäms med utgångspunkt från fartygets förmåga att motstå krängande moment men fribordet ska vara minst 300mm.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.7.4	Fribordet ska vara så stort att fartyget klarar stabilitetskriterierna, men minst 50mm.	
Boghöjd	-	Regler saknas.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.8	Kravet utgörs av en procentsats av boghöjdskravet i den internationella lastlinjekonventionen.	
Dörrar, fönster, ventilatorer, mm.	-	Regler saknas i direktivet. <i>RO: Regler finns för styrka täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.</i>	TSFS 2009:114 Bil.5	Föreskriften innehåller regler för tillslutningsanordningar, styrka, täthet och karmhöjder för öppningar i skrov och däck.	Det är många skillnader mellan nu gällande föreskrifter och klassreglerna, och reglerna i nu gällande föreskrifter bedöms vara strängare.
Skrovöppningar	Bil. II Art. 3.03 punkt 6	Intag och utlopp för vatten och tillhörande rörsystem ska vara utformade så att vatten inte oavsiktligt kan komma in i fartyget.	TSFS 2009:114 Bil.5 Reg.16.1	Alla intag och avlopp med genomföring genom fartygssidan eller botten ska förses med tillslutningsanordningar som är lätt åtkomliga, och som hindrar ofrivillig flödning av fartyget genom röret eller vid en skada i röret.	Grundregeln i direktivet är likvärdig med nu gällande regler. Direktivet saknar detaljregler.

Maskininstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Motorer	Bil. II Art. 8.01 Punkt 1 Direktiv 97/68/EG	Alla maskiner och all hjälputrustning ska vara utformade, byggda och installerade enligt god skeppsbyggnadsstandard. Direktivet innehåller krav emissionsnivåer.	SJÖFS 2008:81 3 kap. 1§ TSFS 2010:96 13 kap. 15§	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörlningssystem och tillbehör ska vara utformade och tillverkade för avsedd drift. Alla motorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg ska vara försedda med ett internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP).	
Framdrivningsmaskineri	Bil. II Art. 15.07	Fartyg ska, utöver huvudframdrivningssystemet, vara utrustade med ett andra, oberoende framdrivningssystem, för att säkerställa att fartyget kan upprätthålla styrfart för egen maskin om huvudframdrivningssystemet drabbas av maskinhaveri. Det andra, oberoende framdrivningssystemet ska placeras i ett separat maskinrum.	SJÖFS 2002:17 Del C Reg. 1	Anordning ska finnas som medger att normal drift av framdrivningsmaskineriet kan upprätthållas eller återställas även om något av det väsentliga hjälpmaskineriet är ur funktion.	
Länssystem	Bil. II Art. 8.08  Bil. II Art. 15.08 Punkt 4-6	Varje vattentät avdelning ska kunna läns pumpas separat. Denna föreskrift gäller dock inte vattentäta avdelningar som normalt är hermetiskt tillslutna under resa. Fartyg som kräver bemanning ska vara utrustade med två oberoende läns pumpar, som inte får vara installerade i samma rum, och varav åtminstone den ena ska vara motordriven. Varje vattentät avdelning ska vara utrustad med ett larm för slagvattennivån. Två maskindrivna läns pumpar ska finnas. Ett permanent installerat läns pumpsystem ska finnas ombord.	TSFS 2009:114 Bil.3 Reg.6.1&2  SJÖFS 2002:17 Del C Reg. 3-4	Fartyg ska vara utrustade med ett effektivt läns pumpsystem som under alla i praktiken förekommande förhållanden kan pumpa vatten från och länsa varje vattentät avdelning.  Läns pumpsystem ska fungera under alla i praktiken förekommande förhållanden efter en fartygsskada, vare sig fartyget är upprätt eller har slagsida. Fartyg med ≤ 250 passagerare ska ha en huvudpump samt en oberoende pump som är placerad och strömförsörjs utanför maskinrummet. Fartyg med > 250 passagerare ska ha en huvudpump samt två oberoende pumpar av vilka en måste vara placerad och strömförsörd utanför maskinrummet.	
Tryckkärl mm.	Bil. II Art. 8.01 Punkt 2	Utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i gemenskapen.	SJÖFS 2002:17 Del C Reg. 1.1	Maskineri, ångpannor och andra tryckkärl, tillhörande rörsystem och tillbehör, ska vara installerade och skyddade så att faran för personer ombord reduceras till ett minimum med hänsyn till rörliga delar, heta ytor och andra risker.	

Einstallation	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Elektrisk huvudkraftkälla	Bil. II Art. 9.02	På farkoster med en elektrisk anläggning ska installationen i princip få sin kraft från minst två olika källor.	SJÖFS 2002:17 Del D Reg. 2.1	Fartyg i vilka den elektriska strömmen är den enda kraftkällan för att upprätthålla de hjälpfunktioner som är väsentliga för fartygets säkerhet ska vara försedda med två eller flera huvudgeneratoraggregat av sådan kapacitet att de ovannämnda funktionerna kan användas även när något av aggregaten är ur funktion. I fartyg med en längd mindre än 24 m får ett av huvudgeneratoraggregaten drivas av huvudframdrivningsmaskineriet.	
Elektrisk reserv/nöd-kraftkälla	Bil. II Art. 15.10	Reservströmtillförselns beräknade drifttid ska fastställas i enlighet med passagerarfartygets fastställda användningsområde. Den ska vara minst 30 minuter.  Det ska finnas en reservströmsanläggning bestående av en reservströmkälla och en reservkopplingstavla som omedelbart kan ta över som ersättningskälla vid avbrott i strömtillförseln till följande elektriska utrustning; brandpump/trycksatta sprinklersystem, navigations/kommunikationsutrustning, nödbelysning, hissar och annan utrustning som behövs i nöd.  Reservströmsanläggningen ska vara installerad utanför huvudmaskinrummet, utanför de utrymmen som inrymmer huvudkraftkällor och huvudkopplingstavlan.	SJÖFS 2002:17 Del D Reg. 3	Varje fartyg ska vara utrustat med en självständig elektrisk nödkraft källa med nödinstrumenttavla ovanför skottdäcket på en lätt åtkomlig plats som inte ska ligga intill avgränsningar till maskinrum av kategori A eller utrymmen där den elektriska huvudkraftkällan eller huvudinstrumenttavlan är belägen.  Nödkraftkälla ska fungera i 6 timmar och försörja följande förbrukare; fartygets nödlänsypump och en av brandpumparna, nödbelysning, fartygets navigationsljus, all kommunikationsutrustning, huvudlarmsystemet, branddetekteringssystem, nödsignalsystem, och eventuell elektrisk sprinklerpump.  Nödkraftkällan ska under en halvtimme kunna försörja de maskinellt manövrerade vattentäta dörrarna.	
Installationer	Bil. II Art. 9.01	I avsaknad av särskilda föreskrifter för vissa delar av en anläggning ska säkerhetsgraden anses som tillräcklig om dessa delar har tillverkats i enlighet med en gällande Europastandard eller i enlighet med föreskrifter som uppställts av ett auktoriserat klassificeringssällskap. De aktuella dokumenten ska uppvisas för inspektionsorganet.	SJÖFS 2002:17 Del D Reg. 5	Alla elektriska apparater ska vara så konstruerade och installerade att de inte vållar skada vid normal hantering eller beröring. Kabeldragning ska göra med hänsyn till brandzonindelning och utrymmens användningsområde.	

Brandskydd	Direktiv		Lag/förordning/föreskrift		Jämförelse/diskussion
	Regel	Kravnivå	Regel	Kravnivå	
Konstruktivt brandskydd	Bil. II Art. 15.11	<p>Passagerarutrymmen med en sammanlagd yta av mer än 800 m<sup>2</sup> och passagerarutrymmen där det finns hytter med högst 40 m mellanrum ska delas in i zoner med vertikala skott.</p> <p>Isolervärdet för skott och däck bestäms av utrymmenas användning och om trycksatt sprinkler är installerad eller inte.</p>	<p>SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del A Reg. 1</p> <p>SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del B Reg. 2, 3, 4 &amp; 5</p>	<p>Fartyget indelas i vertikala huvudzoner genom i konstruktionen ingående värmeisolerade avgränsningar. Bostadsutrymmen avskiljs från övriga delar av fartyget genom i konstruktionen ingående värmeisolerade avgränsningar.</p> <p>Användningen av brännbara material begränsas. Utrymnings- och tillträdesvägar som används vid brandbekämpning ska skyddas.</p> <p>I fartyg med fler än 36 passagerare ska skrov, överbyggnad och däckshus uppdelas i vertikala huvudzoner genom indelningar av klass A-60.</p> <p>I fartyg med högst 36 passagerare ska skrov, överbyggnad och däckshus i vad avser bostads- och arbetsutrymmen uppdelas i vertikala huvudzoner genom indelningar av klass "A". Isoleringsvärden bestäms av utrymmenas användning.</p> <p>För utrymmen inom en vertikal huvudzon bestäms isoleringsvärden för skott och däck av utrymmenas användning och om trycksatt sprinkler är installerad eller inte.</p>	Principerna är de samma i de två regelverken men det skiljer i isolervärden.
Brandpump	Bil. II Art. 15.12 Punkt 2-4	<p>Fartyget ska ha två motordrivna brandpumpar av tillräcklig kapacitet av vilka åtminstone den ena är fast installerad.</p> <p><i>RO: Pumpen ska åtminstone ge en stråle en med kastlängd av 12m med ett 12mm:s munstycke. Kapaciteten måste vara minst 20m<sup>3</sup>/h.</i></p>	<p>SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del A Reg. 3.3.1 &amp; 3.5</p>	<p>Fartyg med &gt; 500 passagerare ska ha minst tre brandpumpar varav en får drivas av huvudmaskinen. Fartyg med ≤ 500 passagerare ska ha minst två brandpumpar varav en får drivas av huvudmaskinen.</p> <p>Pumparna ska vid ett specificerat tryck kunna avge en vattenmängd som är minst 2/3 av vad läns pumparna ska kunna klara av när de används för läns pumpning (<i>Ger för ett Vänermaxbulkfartyg 39 m<sup>3</sup>/h (RO)</i>).</p> <p>Varje brandpump ska ha en kapacitet som uppgår till minst 80 % av den totala föreskrivna kapaciteten delad med det föreskrivna minsta antalet brandpumpar, men inte i något fall mindre än 25 m<sup>3</sup>/h (<i>ger för ett Vänermaxbulkfartyg 25 m<sup>3</sup>/h</i>).</p>	Även om kravet på brandpumpskapacitet är högre i klassreglerna än i direktivet är kraven lägre än i nu gällande regler.

				För fartyg med en längd mindre än 24 m är kraven reducerade.	
Fast brandbekämpnings- utrustning i maskin	Bil. II Art. 10.03b	För att skydda maskin-, pann- och pumprum får koldioxid, HFC-227ea, och inergen användas som släckmedel i fasta brandsläckningssystem.	SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del A Reg. 6	Maskinrum ska förses med en anläggning för släckning med gas, eller en motsvarande vattenbaserad anläggning.	
Fast brandbekämpnings- utrustning i inredning	Bil. II Art. 10.03a	I bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen ska fast installerad automatisk trycksatt vattensprinkler finnas.	SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del B Reg. 13	Fartyg som medför fler än 36 passagerare, förutom fartyg med en längd mindre än 24 meter, ska vara utrustade med en automatisk anläggning för sprinkler, upptäckande av brand och brandlarm av godkänd typ i alla arbetsutrymmen, kontrollstationer och bostadsutrymmen, inbegripet korridorer och trappor.  Kraven reduceras för fartyg med en längd mindre än 24 m och även för fartyg certifierade för högst 36 passagerare.	
Utrymningsvägar	Bil II Art. 3.04 pkt.6 Art 11.06 Art. 12.02 pkt.4	Maskinrum och pannrum ska ha två utgångar varav den ena kan vara en nödutgång. Uppehållsrummen och sovrummen ska ha minst två utgångar som är belägna så långt som möjligt från varandra och som används som räddningsvägar. En utgång kan vara utformad som en nödutgång.	SJÖFS 2002:17 Kap II-2 Del B Reg. 6	Trappor och lejdare, korridorer och dörrar ska vara anordnade så att de från alla utrymmen för passagerare och besättning samt från utrymmen där besättningen normalt är sysselsatt, dock inte maskineriutrymmen, möjliggör en snabb utrymning till embarkeringsdäcket för livbåtar och livflottar. Under skottdäcket ska från varje vattentät avdelning eller på likartat sätt begränsat utrymme eller grupp av utrymmen finnas två utrymningsvägar, av vilka minst en ska vara oberoende av vattentäta dörrar.  Ovanför skottdäcket ska det finnas minst två utrymningsvägar från varje vertikal huvudzon eller på likartat sätt begränsat utrymme eller grupp av utrymmen, av vilka minst den ena ska ge tillträde till en trappa som medger utrymning i vertikal led.  Från varje maskineriutrymme, utrymmen för övervakning av maskineriet och arbetsutrymmen ska det finnas två utrymningsvägar.	

Utredningen om EUs inre vattenvägar  
Att: Katarina Dunnington  
Via e-post

Stockholm  
2010-12-29

Ert dnr

Vårt dnr  
2010/317

**Angående kommittésamråd med utredningen om genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar.**

Näringslivets Regelnämnd NNR och utredningen ska enligt direktiven genomföra samråd om de förslagna åtgärderna förväntas medföra kostnader för företag. NNR har av utredningen erhållit utkast till avsnitt om förslag, en allmän beskrivning av godsflödena på vattenvägar och ett utkast till konsekvensanalys. Det aktuella området regleras av flera olika typer av regleringar.

Vi finner att det övergripande uppdraget för utredningen är att kartlägga vilka konsekvenser ett införande av EUs regelverk som berör sjöfart på inre vattenvägar skulle medföra för företag som kan förväntas önska bedriva sjöfart av den aktuella typen. NNR finner att utredningens förslag kommer att medföra kostnader för berörda företag. En allmän utgångspunkt i detta sammanhang är att det gäller att minimera olika typer av regelkostnader eftersom det medför att resurser spenderas på åtgärder som inte tillhör företagets primära verksamhet och där alternativvärdet av resurserna sannolikt är högre genom en annan användning.

Mot bakgrunden av vad direktiven framhållet ser NNR att utredningen ska presentera någon form av scenarioräkningar som bygger på en komparativ jämförelse mellan dagens svenska regelsystem och det som följer av om Sverige implementerar EU:s regelverk för transporter på inre vattenvägar. Av det material som vi erhållit framgår inte att utredningen tagit fram några sådana

beräkningar. Det förslag till konsekvensanalys som NNR erhållit är allt för svepande och behandlar inte de olika val som utredningen i tidigare kapitel gjort beträffande vilka kostnader som följer av olika förslag. Här utnyttjas formuleringar som "torde inte" istället för att utgå från faktiska data för att med exempelvis räkneexempel visa på vad olika val innebär för kostnader. Vi finner därav att utredningen djupare måste analysera de förväntade effekter som kan uppstå. Är det inte möjligt av olika anledningar att presentera denna form av komparativ jämförelse som direktiven framhåller är det något som bör framhållas i betänkandet för att skapa en öppenhet om komplexiteten med regeringens beställning. När det gäller själva marknadspriset för frakter kan det avläsas av fraktpriser med järnväg eller lastbil och sålunda vara ett approximativt referenspris att utgå ifrån. Kan fraktpriserna på inre vattenvägar inte konkurrera med dessa nivåer är det sannolikt svårt att få till en fungerande marknad.

Av förslagskapitlet framgår att utredningen ser ett behov att addera eventuellt fler krav till det EU rättsliga regelverket utan att utredningen belyser de egentliga skälen för detta och utan hänvisar bara till att regelverket inte överensstämmer med dagens svenska regelverk. Det är trots allt utredningens uppdrag att se över om olika delar kan anses vara motiverade eller inte. Om det finns sakliga skäl att frånga direktiven, eller om det är minimidirektiv, bör framställningen för berörda delar särskilt behandla vilka motiven är för att gå längre och vad riskerna är att inte göra detta. Medan en sådan framställning kan berörda politiker få en uppfattning om vilka kostnader i relation till nytta som kan följa av olika förslag.

Att ge en behörig myndighet bemyndigande utan att förarbetena pekat att det finns ett behov av reglerna som sådan finner NNR vara en undernålig utredningsmetodik som bör kompletteras. Varken regeringskansliet, berörda företag eller ansvariga politiker kan på det sättet få en uppfattning av vad som följer av förslaget. Utredningen måste i större utsträckning diskutera inom vilka ramar bemyndigande bör ges och vilka kostnader som kan följa av de delar som bemyndigandet föreslås omfatta.

En aspekt som följer av utredningens resonemang om att det är lämpligt att addera ytterligare svenska krav är att det sannolikt blir

svårare att få tag på fartyg som kan utnyttjas i ett initialt skede och därmed få i gång en marknad. Marknaden i Sverige är högst begränsat i relation till flodtrafiken i Europa och med unika svenska krav går det inte att exempelvis leasa eller hyra in ett fartyg för att se hur marknaden utvecklar sig. Svenska särkrav kan således medföra att marknaden fragmenteras och att det skapas betydande etableringshinder som gör det högst riskfyllt att starta verksamhet inom det aktuella transportområdet. NNR finner att det är av största vikt utifrån ett marknadsperspektiv att utredningen mer detaljerat diskuterar vilka kostnader som kan bli följden av föreslagna val och vad motiven är för att Sverige ska införa olika särkrav i förhållande till länder där det redan bedrivs en omfattande verksamhet. En annan aspekt som utredningen bör belysa i sammanhanget är om eventuellt svenska tekniska krav kan anses vara ett handelshinder och sålunda ska notifieras enligt gällande procedurer.

Med vänliga hälsningar

NÄRINGSLIVET REGELNÄMND

Tomas Lööv



# Referenser till kapitel 14

## Godstransporter till och från Vänern och Mälaren

### Offentligt tryck, rapporter m.m.

Andersson, Bark, Hedengran, Karlsson, Nirvin, Rörqvist (Chalmers Tekniska Högskola, examensarbete 2008): *Transportation of Containers between the Ports of Lake Vänern and Gothenburg- An evaluation of road, railway and inland waterway transportation.*

Arvidsson, Bertil (2008): *Förstudie angående mer godstrafik på Göta Älv.*

Ds 2000:18: Väneruppdraget. *Förslag för utveckling av Vänersjöfarten.*

Göteborg Energi (2010:2): *Gothenburg Biogas Gasification – Beskrivning av GoBiGas).*

Göteborgs-Posten Debatt(4/10-10): *Järnvägen bäst för sjöfarten.*

Mariterm (SAI 2002): *Sjöburna transporter på Vänern.*

Mälarenergi (2009): *Årsberättelse för 2009.*

Otterbäckens energikombinat Rapport (2010): *Förstudie för energikombinat Otterbäcken.*

RWS-LINE AB (2003): *En ny väg för Vänersjöfarten.*

SIKA Statistik (2006:12): *Varuflödesundersökningen 2004/2005*.

SIKA Rapport (2008:10): *Potential för överflyttning av person och godstransporter mellan trafikslag*.

SIKA Statistik (2009:7): *Sjötrafik 2008*.

SIKA Basfakta. (2009:28): *Övergripande statistik om transportsektorn*

Svensk Sjöfartstidning (Nr 3 2010): *Strandhugg Vänern*.

SWECO (2009): *Sjötransporter – godsolymer, fartygsstorlekar, laster och scenarion*.

Trafikanalys (2010:5): *Sjötrafik 2009*

Trafikverket (2008): *Nationell godsanalys*

## Intervjuer

Back Stefan, Transportindustriförbundet och Thonfors Staffan, Näringslivets Transportråd, Stockholm, april 2010.

Lidström Göran, Campbell Greg och Uhn Tobias, Vänerhamn AB samt Ljungdahl Ulf, Handelskammaren Värmland, Karlstad, maj 2010.

Nilsson Eric, f.d. marknadschef, Göteborgs hamn, Göteborg, mars 2010.

Åman Patrik, Mälarhamnar AB, Stockholm, juni 2010.

# Statens offentliga utredningar 2011

---

*Kronologisk förteckning*

1. Svart på vitt – om jämställdhet i akademien. U.
2. Välfärdsstaten i arbete. Inkomstrygghet och omfördelning med incitament till arbete. Fi.
3. Sanktionsavgifter på trygghetsområdet. S.
4. Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. N.

# Statens offentliga utredningar 2011

---

*Systematisk förteckning*

## **Socialdepartementet**

---

Sanktionsavgifter på trygghetsområdet. [3]

## **Finansdepartementet**

---

Välfärdsstaten i arbete.

Inkomsttrygghet och omfördelning med  
incitament till arbete. [2]

## **Utbildningsdepartementet**

---

Svart på vitt – om jämställdhet i akademien. [1]

## **Näringsdepartementet**

---

Genomförande av EU:s regelverk om inre  
vattenvägar i svensk rätt. [4]