

Cabotage

Promemoria utarbetad på uppdrag av Näringsdepartementet

Docent Johan Schelin
Juridiska institutionen
Stockholms universitet
2016-12-15

Promemorians huvudsakliga innehåll

Promemorian innehåller förslag till ändringar i svensk lag avseende tillträde till den svenska cabotagemarknaden för sjöfart. Promemorian innehåller även förslag till bestämmelser som möjliggör för att Sverige att ställa krav på hur vissa utländska fartyg som mer eller mindre permanent utför cabotagetrafik i Sverige ska vara konstruerade, utrustade och bemannade samt vilka arbetsförhållanden som ska råda ombord.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag (0000:00) om rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods (cabotage)

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar (cabotage) är förbehållen

- 1) svenska fartyg,
- 2) utländska fartyg i den mån dessa omfattas av en särskild internationell överenskommelse som Sverige har slutit med en annan stat om ömsesidigt tillträde till marknaden för inrikes sjöfart, samt
- 3) utländska fartyg som innehar cabotagetillstånd.

Beträffande rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar (cabotage) med vissa fartyg registrerade i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller

1) 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), i lydelsen enligt Anslutningsfördraget av den 9 december 2011 om Republiken Kroatians anslutning till Europeiska unionen, och

2) Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, i den ursprungliga lydelsen.

2 § För rätten att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön fordras särskilt tillstånd.

3 § Ansökan om cabotagetillstånd och särskilt tillstånd att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett tillstånd ska lämnas för viss tid eller vissa resor. Tillståndet får förenas med villkor.

4 § En redare som använder ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar ska anmäla detta till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Anmälningssplikten omfattar inte ett fartyg för vilket cabotagetillstånd har sökts.

5 § Tillsyn över att sjötransporter av passagerare och gods bedrivs i enlighet med bestämmelserna i denna lag, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor utövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

6 § Används fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med denna lag, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor döms befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter.

7 § Beslut avseende tillstånd enligt denna lag får överklagas hos Förvaltningsdomstolen. För prövning i Kammarrätt krävs särskilt prövningstillstånd.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om

1) ansökan om cabotagetillstånd respektive särskilt tillstånd för att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön,

2) villkor för sådana tillstånd,

3) avgifter för prövning av sådana ansökningar,

4) anmälningsplikt och tillsyn över att sjötransporter av passagerare och gods bedrivs i enlighet med bestämmelserna i denna lag, föreskrifter meddelade med stöd av lagen eller villkor i tillstånd beslutade enligt denna lag, och

5) avgifter för sådan tillsyn.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

2. Genom lagen upphävs Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland Dat. 10 november 1724, Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 och lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland.

3. Kustfartstillstånd och tillstånd avseende trafik mellan Gotska Sandön och svensk hamn utanför Gotland som har beslutats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

1.2 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282) att 1 och 60 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid *han* tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

1 §¹

Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid *arbetstagaren* tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

Med undantag för 14, 55, 59 och 60 §§ gäller lagen i tillämpliga delar även

¹ Senaste lydelse 1994:1019.

arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och har befattning ombord på ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilket regelbundna sjötransporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs.

I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53–55, 59, 60, 65, 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ motsvarande tillämpning.

I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

60 §²

Regeringen får förordna att denna lag helt eller delvis *skall* gälla även sjöman på utländskt fartyg.

Regeringen får förordna att denna lag helt eller delvis *ska* gälla även sjöman på *annat* utländskt fartyg *än som anges i 1 § andra stycket denna lag.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

² Senaste lydelse 1975:739.

1.3 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs i fråga om arbetsmiljölagen (1977:1160) att 1 kap. 2 a § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 a §³

Bestämmelserna i 2 kap. 1 § första stycket, 2 och 3 §§ samt 3 kap. 4 § andra stycket gäller utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium. I övrigt gäller lagens bestämmelser utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Lagen gäller även i fråga om utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs. Beträffande övriga utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium gäller bestämmelserna i 2 kap. 1 § första stycket, 2 och 3 §§ samt 3 kap. 4 § andra stycket. I övrigt gäller lagens bestämmelser utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg att 5 kap. 2 § och 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

³ Senaste lydelse 2003:365.

5 kap.

2 §⁴

Handlingar som avses i 1 § ska i fråga om svenska fartyg på begäran hållas tillgängliga för Polismyndigheten, Kustbevakningen, den tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § eller annan myndighet som regeringen utser. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, i den mån regeringen föreskriver detta.

Handlingar som avses i 1 § ska i fråga om svenska fartyg *samt i fråga om utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs* på begäran hållas tillgängliga för Polismyndigheten, Kustbevakningen, den tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § eller annan myndighet som regeringen utser. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på *andra* utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, i den mån regeringen föreskriver detta.

Inom en främmande stats sjöterritorium är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar som avses i 1 §.

6 kap.

1 §

⁴ Senaste lydelse 2014:722.

Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. 1 § om konstruktion, utrustning eller drift, *skall* besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar.

Vid besiktningarna *skall* fastställas om fartygen uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. 1 § om konstruktion, utrustning eller drift, *ska* besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar. *Detsamma gäller i fråga om utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.*

Vid besiktningarna *ska* fastställas om fartygen uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

1.5 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs i fråga om mönstringslagen (1983:929) att 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i denna lag gäller sjömän på *svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare.*

Regeringen får föreskriva att

1 §

Bestämmelserna i denna lag gäller sjömän på

1) svenska handelsfartyg,
2) *utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av*

lagen *skall* tillämpas även i fråga om andra fartyg.

passagerare och gods i inre fart bedrivs, och

3) utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare.

Regeringen får föreskriva att lagen *ska* tillämpas även i fråga om andra fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att 1 och 7 a § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg.

I 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på utländska fartyg.

1 §⁵

Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg *samt på utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilket regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.*

I 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på *andra* utländska fartyg *än som avses i första*

⁵ Senaste lydelse 2002:453.

stycket.

Bestämmelserna gäller även

1. andra anställda än sjömän som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka,
2. de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade.

Med fartygsarbete avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget.

7 a §⁶

För sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn skall klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till 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 (FTS)⁷ iakttas.

För sjömän ombord på *andra* utländska fartyg *än som avses 1 § första stycket denna lag* som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn ska klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till 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 (FTS)⁸ iakttas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

⁶ Senaste lydelse 2003:368.

⁷ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33 (Celex 31999L0063).

⁸ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33 (Celex 31999L0063).

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) att 3 kap. 1–3 §§ och 18 §, 4 kap. 18 § och 5 kap. 9, 26 och 29 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

1 §⁹

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.

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. *Detsamma gäller i fråga om*

1) ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, eller

2) ett utländskt fartyg som är passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500,

under förutsättning att fartyget i fråga används för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Fritidsfartyg behöver 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.

⁹ Senaste lydelse 2013:986.

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

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

2 §¹⁰

Ett svenskt passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygscertifikat. 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.

Ett svenskt passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygscertifikat.

Detsamma gäller i fråga om ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500, med vilket regelbundna transporter av passagerare mellan svenska hamnar bedrivs. 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.

Andra utländska passagerarfartyg *än de som avses i första stycket* ska ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

¹⁰ Senaste lydelse 2013:986.

Fartyg och flytande utrustning som har något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

3 §

Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om *ett utländskt* fartyg, motsvarande handling.

Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om *utländska* fartyg som avses i 2 § andra stycket, motsvarande handling.

18 §

Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter gäller inte utländska fartyg.

Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter gäller inte utländska fartyg *med undantag för*

1) *fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, och*

2) *passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500*

under förutsättning att fartyget i fråga används till regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar.

4 kap.

18 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Bestämmelserna i detta kapitel gäller även utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan

svenska hamnar bedrivs. I fråga om andra utländska fartyg gäller *bestämmelserna i detta kapitel* endast i den mån regeringen föreskriver det.

5 kap.

9 §¹¹

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter

Tillsyn av utländska fartyg sker *företrädesvis* genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

I fråga om

1) *utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, och*

2) *utländska passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500*

vilka utför regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar ska dock Transportstyrelsen utan

¹¹ Senaste lydelse 2010:1360.

som har utfärdats med stöd av lagen.

hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. *Detsamma gäller i fråga om andra utländska fartyg då staten i vilken det främmande fartyget är registrerat har gjort en framställning om detta.*

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål.

26 §¹²

Om ett fartyg byggs eller byggs om för en svensk beställare och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen *skall* besiktigas, *skall* ritningar till fartyget ges in till Transportstyrelsen i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna ges in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför *skall* undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten *skall* ges in till Transportstyrelsen så snart som möjligt.

Om ett fartyg byggs eller byggs om för en svensk beställare och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen *ska* besiktigas, *ska* ritningar till fartyget ges in till Transportstyrelsen i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna ges in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför *ska* undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten *ska* ges in till Transportstyrelsen så snart som möjligt. *Detsamma gäller i fråga ett utländskt fartyg med en*

¹² Senaste lydelse 2008:1378.

bruttodräktighet understigande 500, med vilket regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.

29 §

Svenska passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *skall* ha en tillsynsbok. *Fritidsfartyg* behöver *dock* ha en tillsynsbok *endast* om bruttodräktigheten är minst 100.

Svenska passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *ska* ha en tillsynsbok. *Detsamma gäller i fråga om*

1) *utländska passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500, och*

2) *utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500,*

med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.

Svenska fritidsfartyg behöver *endast* ha en tillsynsbok om bruttodräktigheten är minst 100.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

2 Uppdraget

2.1 Uppdraget

Den 12 april 2016 träffades en överenskommelse mellan Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och Stockholms universitet (Juridiska institutionen) om en utredning rörande cabotage inom sjöfarten (N2016/01320/MRT). Universitetet uppdrog sedan åt docenten i civilrätt, Johan Schelin, att utreda frågan.

Utredaren uppdrogs att ta fram och lämna förslag till ändringar i svensk lag som möjliggör att Sverige kan ställa krav på hur utländska fartyg som bedriver cabotagetrafik i Sverige ska vara konstruerade, utrustade och bemannade samt vilka anställningsvillkor som ska råda ombord. Bestämmelserna måste vara förenliga med gällande unionsrätt avseende cabotage samt unionsrätten i övrigt. Även Transportstyrelsens arbete med nationella föreskrifter (PNF) skulle beaktas.

Uppdraget skulle redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 december 2016.

2.2 Utredningens arbete

Arbetet med utredningen har bedrivits under perioden 15 april–15 december 2016. Utredningen grundas delvis på den förstudie avseende rättsliga aspekter på cabotage som tidigare har tagits fram av Juridiska institutionen, Stockholms universitet, på uppdrag av Näringsdepartementet (N2015/04213/MRT). Under utredningsarbetet har utredaren samrått med Transportstyrelsen rörande de författningsförslag som lämnas i utredningen samt om tiden för ikraftträdande. Samrådet har bland annat skett mot

bakgrund av Transportstyrelsens projekt med de nationella föreskrifterna (PNF).

3 Cabotage

3.1 En i grunden reglerad marknad

Med termen *cabotage* avses traditionellt kommersiella sjötransporter av passagerare och gods mellan hamnar i en och samma stat eller mellan en stat och andra territorier underlagda den staten. Termen härstammar från det franska ordet för kustfart. Cabotage omfattar dock inte enbart trafik på hamnar längs kusten utan får även anses inbegripa trafik på inlandshamnar som kan nås med hjälp av havsgående fartyg. Även inrikes transporter av passagerare och gods på inre vattenvägar som floder, älvar och insjöar med därtill anpassade fartyg utgör en form av cabotage. I avsikt att särskilja de olika formerna av cabotage talas ibland om *kustcabotage* respektive *inlandscabotage*.

Cabotagetrafiken har alltsedan 1600-talet varit föremål för reglering på så sätt att den ofta förbehållits det egna landets rederier genom ett krav på att de fartyg som utför cabotagetrafik ska vara registrerade under nationell flagg. Ett sådant synsätt passade väl in i det rådande merkantilistiska synsättet under 1600-talet och det tidiga 1700-talet. Till och med den i övrigt frihandelsinriktade ekonomen Adam Smith propagerade i *The Wealth of Nations* år 1776 för att sjötransporterna mellan Förenade kungariket och kolonierna samt mellan brittiska hamnar måste förbehållas fartyg flaggade i Förenade kungariket. Syftet var dels av säkerhetspolitisk art, dels av ekonomisk art. Genom att förbehålla cabotagetrafiken fartyg under nationell flagg sökte kolonialmakter som Frankrike, Nederländerna och Förenade kungariket att säkra dominansen på världshaven, trygga förbindelserna mellan moderlandet och kolonierna samt gynna den egna rederinäringen och den inhemska industrin. Ett mer modernt exempel på en sådan

protektionistisk lagstiftning utgörs av den än i dag gällande amerikanska så kallade *Jones Act* (Merchant Marine Act, P.L. No. 66-261 41 Stat. 988) från 1920. I artikel 27 föreskrivs att inrikes gods måste transporteras ombord på amerikanska fartyg byggda i USA. Fartygen ska vara bemannade med amerikanska medborgare eller personer med permanent uppehållstillstånd i USA. En motsvarande reglering finns avseende passagerartransporter och fiske. Jones Act har för övrigt sitt ursprung i en äldre lag på området som antogs av den amerikanska kongressen redan år 1789, det vill säga relativt kort tid efter den amerikanska självständighetsförklaringen år 1776. Syftet med den ursprungliga lagen var att fjärma sig från den forna kolonialmakten Förenade kungariket.

Även i Sverige finns en motsvarande cabotagereglering. Enligt bestämmelserna i Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland Dat. 10 november 1724 (produktplakatet) och i Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 (förklaringen) förbehålls cabotagetrafiken i Sverige och Finland de inhemska fartygen.¹ Formellt sett gäller produktplakatet med tillhörande förklaring än idag även om bestämmelserna till följd av den historiska utvecklingen inte längre kan anses omfatta trafik till och från finska hamnar. Att produktplakatet med den därtill hörande förklaringen inte är obsolet framgår indirekt av förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. (tillståndsförordningen). Enligt 1 § i tillståndsförordningen har det delegerats till Transportstyrelsen att fatta beslut om undantag från cabotagerestriktionerna i produktplakatet med därtill hörande förklaring.

Förbudet för utländska fartyg att bedriva cabotagetrafik mellan svenska hamnar är emellertid inte undantagslöst. Utöver att Transportstyrelsen kan utfärda särskilda kustfartstillstånd för utländska fartyg enligt tillståndsförordningen har Sverige även

¹ Produktplakatet med tillhörande förklaring finns återgivet i ett antal bilagor till en masteruppsats i ämnet författad av Sofia Hägg vid Linköpings universitet 2012/2013. Regleringen omfattar även viss internationell fart. Enligt plakatet förbjuds utländska fartyg att föra andra varor till Sverige än sådana som har producerats i det egna landet. Med modern terminologi förbjuds således även så kallad tredjelandstrafik (*cross trade shipping*). I det avseendet får emellertid bestämmelserna anses vara obsoleta.

slutit ett antal bilaterala överenskommelser med vissa länder om ömsesidig rätt till kustfart i respektive land. Fartyg som är flaggade i länder som omfattas av de bilaterala överenskommelserna har automatiskt rätt att utföra kustcabotage i Sverige.

Utöver de allmänna cabotagerestriktionerna återfinns även en särskild reglering avseende Gotlandstrafiken i form av lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Enligt 1 § bemyndigas här regeringen att meddela föreskrifter om begränsning av rätten att utföra regelbundna sjötransporter (linjefart) mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland. Syftet med lagen var ursprungligen att trygga en tillfredsställande person- och godstrafikförsörjning mellan fastlandet och Gotland. År 2009 öppnades emellertid trafiken för konkurrens genom att regeringen upphävde det krav på koncession som tidigare återfanns i förordningen (1997:748) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Person- och godstrafikförsörjningen mellan fastlandet och Gotland säkerställs istället genom Trafikverkets upphandling av trafiken. Numera krävs därför endast tillstånd för att bedriva trafik mellan Gotska Sandön och fastlandet. Det kvarvarande tillståndskravet syftar till att skydda den känsliga naturen på ön. Tillstånd för sådan trafik meddelas av Naturvårdsverket.

Cabotagerestriktionerna hänger nära samman med bestämmelserna rörande registrering av fartyg under svensk flagg. Traditionellt har det krävts att det finns ett svenskt majoritetsintresse i ett fartyg för att detta ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret och därmed ges rätten att föra svensk flagg. Fortfarande utgör detta den grundläggande principen i 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). För att ett fartyg ska anses som svenskt och därmed vara berättigat att föra svensk flagg måste fartyget i fråga ägas till mer än hälften av svensk medborgare eller svensk juridisk person. En annan sak är sedan att den svenska juridiska personen i form av exempelvis ett aktiebolag kan domineras av utländska intressen. Indirekt kan således ett fartyg ägas av utländska fysiska eller juridiska personer och ändå anses som svenskt. Registreringsreglerna har också ändrats på det sättet att även medborgare i en stat inom det Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) som uppfyller vissa villkor kan registrera fartyg under svensk flagg (1 kap. 1 § och 2 kap. 1 § sjölagen).

Bestämmelserna utgör ett utflöde av etableringsfriheten inom Europeiska Unionen (EU). Indirekt kan därför registreringsrätten sägas innebära att hela den svenska cabotagemarknaden är tillgänglig för EES-medborgare genom att dessa får registrera ett fartyg under svensk flagg och sedan bedriva inrikes fart i Sverige.

3.2 Marknadsöppning mot EU

De alltsedan 1700-talet rådande cabotagerestriktionerna kom att modifieras väsentligt i samband med Sveriges inträde i EU år 1995. Redan innan Sverige blev medlem hade EU antagit Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage). Förordningen reglerar rätten till tillträde till den gemensamma marknaden för kustcabotage. Den benämns vanligen cabotageförordningen. Kommissionen initierade förhandlingar om kustcabotage redan år 1985 inom ramen för det paket av rättsakter rörande konkurrensen på sjöfartsmarknaden som sedermera skulle komma att benämnas 1986 års decemberpaket. Paketet bestod av följande förordningar:

- Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land.
- Rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten.
- Rådets förordning (EEG) nr 4057/86 av den 22 december 1986 om illojal prissättning inom sjöfartssektorn.
- Rådets förordning (EEG) nr 4058/86 av den 22 december 1986 om samordnade åtgärder för att säkerställa fri tillgång till last på oceantrader.

Det visade sig emellertid inte vara möjligt att komma överens om cabotage trafiken inom ramen för 1986 års decemberpaket. Det

ledde till att frågan fick lämnas utanför paketet. Den politiska skiljelinjen gick huvudsakligen mellan Medelhavsländerna och övriga medlemsstater.² De förstnämnda hade av tradition tillämpat betydligt strängare cabotagerestriktioner än övriga medlemsstater. Framförallt gällde oenigheten frågan om kryssningstrafiken i Medelhavet skulle öppnas för konkurrens.

Kommissionen lade emellertid fram ett nytt förslag avseende kustcabotage i augusti 1989. Förslaget resulterade efter långa och delvis hårda förhandlingar i den ovan nämnda cabotageförordningen. I en kompromiss mellan Medelhavsländerna och övriga medlemsstater fastställdes långa övergångstider för viss cabotage- trafik i Medelhavet. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 1993, men fick full effekt först den 1 januari 2004.

Frågan om tillträde till marknaden för inlandscabotage är föremål för särskild reglering i form av Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (inlandscabotageförordningen). Genom förordningen ges transportföretag rätten att utföra transporter av passagerare och gods på inre vattenvägar med fartyg som ägs av fysiska eller juridiska personer i en medlemsstat. Utgörs ägaren av en juridisk person måste den sistnämnda till övervägande del ägas av medborgare i en medlemsstat. Längre berördes inte Sverige av förordningen, men sedan den 16 december 2014 definieras vissa svenska inlandsfarvatten som inre vattenvägar. Det gäller framför allt Mälaren, Göta älv och Väneren. Samtliga dessa vattenvägar kan även trafikeras av havsgående fartyg och trafiken på dessa farvatten är därmed öppen för konkurrens. I praktiken kan därmed effekten av förordningen 3921/91 sägas vara att den möjliggör för unionsmedborgare att bedriva trafik på svenska inre vattenvägar med andra fartyg än havsgående fartyg, närmast flodfartyg som innehar gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714 EEG eller certifikat utfärdat i

² Se vidare Power, V., *EC Shipping Law*, 2 uppl., London, Hongkong 1998, s. 228–230.

enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, se 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen (2003:364)³.

För svensk del innebär den ovan beskrivna utvecklingen att cabotagetrafiken mellan svenska hamnar i utgångspunkt fortsatt är förbehållen svenskflaggade fartyg, men att fartyg flaggade i andra medlemsstater ska ges tillträde till den svenska cabotagemarknaden enligt de villkor som anges i cabotageförordningen och inlandscabotageförordningen. Förordningarna utgör en del av EES-avtalet och följaktligen omfattar marknadsöppningen även fartyg flaggade i EES-länder. Utöver detta har som ovan påpekats utländska fartyg som omfattas av de bilaterala avtalen och de fartyg som innehar kusttrafiktillstånd rätt att bedriva kustcabotage i Sverige.

³ Direktivet är upphävt och ersatt av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, som ska vara genomfört senast den 7 oktober 2018.

4 Marknadstillträde

4.1 Reglerad eller avreglerad marknad?

Bedömning: Marknadstillträdet till den svenska cabotagemarknaden bör fortsatt vara i grunden reglerat.

Den marknadsöppning som ägt rum i förhållande till övriga medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) väcker frågan om tillträdet till den svenska cabotagemarknaden fortsatt bör vara reglerat. Ett alternativ till den nuvarande regleringen vore att helt öppna marknaden för cabotage, men att samtidigt föreskriva att fartyg som bedriver cabotagetrafik mellan svenska hamnar ska behandlas som om de vore svenska med de undantag som framgår av Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (cabotageförordningen respektive inlandscabotageförordningen). Förenade kungariket tillämpar en sådan typ av *open coast policy*. En sådan lösning framstår dock för svensk del som problematisk med tanke på att formerna för cabotagetrafiken varierar betydligt mer i Sverige än i Förenade kungariket. Till viss del utgörs cabotagetrafiken av trafik med större fartyg mellan svenska hamnar, men inte sällan är det fråga om mindre fartyg som trafikerar olika bryggor i den svenska skärgården. I det förstnämnda fallet framstår intresset av att reglera samt bedriva tillsyn över förhållandena ombord som mer begränsat. Här är det

inte sällan fråga om stora fartyg som omfattas av de internationella sjösäkerhetsbestämmelserna och som endast gör någon enstaka cabotageresa mellan svenska hamnar i anslutning till en internationell resa. Dessa resor påminner i mångt och mycket om den internationella farten på svenska hamnar. Beträffande skärgårdstrafiken framstår emellertid intresset av att reglera förhållandena ombord samt bedriva tillsyn som betydligt större. Fartygens bruttodräktighet understiger inte sällan 500, vilket leder till att lastfartygen inte omfattas fullt ut av de internationella sjösäkerhetsreglerna. Detsamma gäller i fråga om passagerarfartyg som tar maximalt tolv passagerare. Även beträffande fartyg som omfattas av det internationella regelverket finns ett väsentligt intresse från svensk sida av att reglera arbetsförhållandena ombord samt att bedriva tillsyn över fartygen. Samtidigt framstår det som svårt att i en generell lagstiftning dra gränsen mellan olika former av cabotagetrafik och olika typer av fartyg. Det sagda talar för att tillträdet till den svenska cabotagemarknaden fortsatt bör vara reglerat med undantag för den marknadsöppning som ägt rum genom cabotageförordningen och inlandscabotageförordningen samt de bilaterala avtalen. Ett grundläggande krav på tillstånd för att få bedriva cabotagetrafik med utländska fartyg är ägnat ge Transportstyrelsen bättre möjligheter att överblicka vilka fartyg flaggade i andra länder än EES-länder som används för inrikes transporter av passagerare och gods samt att verksamheten bedrivs på ett sätt som är förenligt med svenska krav på sjösäkerhet och arbetsförhållanden. Det bedöms därför att tillträdet till den svenska cabotagemarknaden fortsatt bör vara i grunden reglerat.

4.2 Närmare om gällande rätt

4.2.1 1724 års produktplakat

Av den ovan i kapitel 3 beskrivna rättsutvecklingen framgår att tillträdet till den svenska marknaden för kustcabotage i grunden regleras av Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland Dat. 10 november 1724 (produktplakatet) och Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den

10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 (förklaringen). Produktplakatet utgör tillsammans med förklaringen Sveriges äldsta ännu gällande lagreglering. Bestämmelserna är avfattade på ett mycket ålderdomligt språk och skrivna mot bakgrund av de handelspolitiska förhållanden som rådde under första hälften av 1700-talet. Redan av den anledningen kan det knappast bli fråga om att tolka texten i produktplakatet och den därtill hörande förklaringen bokstavligt. Det framstår som uppenbart att fart mellan svenska och finska hamnar inte längre kan anses utgöra cabotage. Den föreskrivna påföljden konfiskation av lasten kan heller inte göras gällande. Istället får produktplakatet med tillhörande förklaring anses ge uttryck för den grundläggande principen att cabotagemarknaden ska vara förbehållen fartyg registrerade i det svenska fartygsregistret och som därmed för svensk flagg. Mycket mer än så går sannolikt inte att utläsa ur bestämmelserna som sådana.

Däremot bör det vara möjligt att med utgångspunkt i den moderna lagstiftningen på området i form av cabotageförordningen med viss säkerhet fastställa omfattningen av cabotagerestriktionerna i produktplakatet och förklaringen.

I produktplakatet talas det endast om transporter av gods. En fråga som här gör sig gällande är därför om transporter av passagerare därmed ska anses falla utanför cabotagerestriktionerna. Som ovan nämnts kan produktplakatet knappast tolkas bokstavligt. Medan de kommersiella passagerartransporterna inte var särskilt utvecklade i början av 1700-talet utgör de i dag en väsentlig del av sjöfarten, inte minst i cabotagetrafiken. Det talar för att utvecklingen har gått mot att även passagerartransporter numera får anses falla under cabotagerestriktionerna. Ett tungt vägande skäl för detta är att såväl passagerare som gods ofta befordras ombord på samma fartyg i färjenäringsen. Det sagda gäller även i skärgårdstrafiken. Synsättet att cabotage innefattar såväl passagerar- som godstransporter utgör också utgångspunkten i cabotageförordningen.

Däremot skulle det sannolikt föra alltför långt att påstå att även andra sjöfartstjänster än transporttjänster, exempelvis bogsering, bärgning, muddring, kabel- och rörläggning, sandsugning och dykning omfattas av cabotagerestriktionerna i produktplakatet med

tillhörande förklaring. Dessa sjöfartstjänster synes heller inte vara omfattade av cabotageförordningen.¹ Här tillämpas i stället de allmänna unionsrättsliga reglerna om frihet att erbjuda tjänster på den gemensamma marknaden.

Av produktplakatet framgår vidare att cabotagerestriktionerna gäller transporter mellan inrikes orter. I cabotageförordningen talas det i stället om transporter mellan hamnar. Viktigt att notera är att det varken enligt produktplakatet eller cabotageförordningen behöver vara fråga om linjefart mellan olika orter eller hamnar. Redan i produktplakatet talas det om befraktade fartyg, vilket tyder på att det även kan vara fråga om enstaka transporter som utförs av fartyg i så kallad trampfart. Ett exempel på en sådan transport kan vara ett rese- eller tidsbefraktat tankfartyg som tar ombord en last med olja vid raffinaderiet i Brofjorden på den svenska västkusten för att sedan lossa denna vid oljeterminalen Loudden i Stockholm. Emellertid är det en förutsättning för att det ska vara fråga om cabotagetrafik att godset såväl lastas som lossas i Sverige. Om fartyget i exemplet i stället lastar oljan i Rotterdam för att sedan lossa en del av denna i Brofjorden och resten i Stockholm utgör detta en form av internationell trafik och inte cabotagetrafik. Detsamma gäller i fråga om kryssningstrafik där kryssningsresenärerna går ombord respektive lämnar fartyget i Danmark även om kryssningsfartyget på sin resa besöker såväl Visby som Stockholm.

Däremot kan det inte ställas alltför stora krav på vad som ska anses utgöra en ort eller en hamn.² Även mindre installationer som exempelvis en kaj eller brygga vid vilken fartyg i kommersiell trafik regelbundet lägger till måste i det här avseendet anses utgöra en ort. I vissa situationer torde det räcka med att det är fråga om en plats som ett fartyg regelbundet trafikerar, exempelvis Gotska Sandön.

¹ Detsamma gäller i fråga om Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land. I C-251/04 Kommissionen mot Grekland konstaterade också EU-domstolen att uppräknningen av vad som ska anses utgöra sjöfartstjänster i artikel 2.1 i cabotageförordningen inte är uttömmande, men att tjänsterna ändå måste ha ett samband med transport av passagerare och gods. Bogsering ansågs inte utgöra en sådan tjänst.

² Jfr C-323/03 Kommissionen mot Spanien där EU-domstolen konstaterade att även oansenliga installationer för att underlätta för passagerare att komma ombord respektive lämna fartyget samt lastning och lossning av gods konstituerar en hamn i den mening som avses i cabotageförordningen.

Det sagda kan motiveras med att det grundläggande syftet med införandet av produktplakatet och den tillhörande förklaringen var att inrikes sjötransporter skulle vara förbehållna svenskflaggade fartyg. I annat fall skulle tillämpningen av cabotagerestriktionerna närmast komma att bero av tillfälligheter.

4.2.2 Bilateral överenskommelser

Sverige har slutit ett antal bilaterala överenskommelser med andra stater om ömsesidigt tillträde till respektive lands cabotage-marknad. Sverige har i dag sådana överenskommelser med följande länder:

- Argentina
- Belgien
- Danmark
- Färöarna
- Irland
- Island (fartyg med en nettodräktighet över 30)
- Japan
- Nederländerna
- Norge
- Nordirland
- Storbritannien
- Portugal
- USA (endast tomma containrar och stuverimateriel)

Avtalen gäller i fråga om kustfart, vilket i dag närmast får anses motsvara inre fart enligt 3 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. Det betyder att även hamnar som utgör inlandshamnar, men som är tillgängliga för havsgående fartyg omfattas av överenskommelserna, exempelvis hamnar i Mälaren och Väneren.

Även om flera av länderna med vilka Sverige har bilaterala överenskommelser omfattas av cabotageförordningen är överenskommelserna fortfarande av viss betydelse. Det sagda gäller i fråga om fartyg registrerade i register som inte omfattas av cabotagerätten i förordningen, exempelvis fartyg registrerade i

parallellregister som inte ger tillgång till cabotagemarknaden i det egna hemlandet eller i register i territorier som funktionsfördraget inte är direkt tillämpligt på. De bilaterala överenskommelserna med Danmark och Norge ger även fartyg registrerade i det danska respektive det norska parallellregistret rätt att bedriva cabotage- trafik i Sverige mellan svenska kusthamnar även om dessa fartyg inte har tillgång till den cabotagemarknaden i Danmark respektive Norge.³

En fråga i sammanhanget är om det föreligger rättslig grund för Sverige att medge att cabotage kan bedrivas med fartyg flaggade i parallellregister som exempelvis Danish International Ship Register (DIS) även om dessa fartyg inte får segla i motsvarande trafik i hemlandet. Det sistnämnda innebär som ovan påpekats att sådana fartyg inte uppfyller de allmänna villkoren enligt artikel 1 i cabotageförordningen. Förordningen gäller såsom lag i Sverige och det är en väletablerad princip i unionsrätten att en medlemsstat varken kan eller får lagstifta på det område som förordningen reglerar eller på annat sätt fatta beslut som står i strid med förordningen. Kommissionen har emellertid uttalat att ett sådant beslut inte strider mot unionsrätten.⁴ Argumentet synes här närmast vara att vissa medlemsstater som exempelvis Förenade kungariket har öppnat marknaden mer än vad som krävs enligt förordningen genom att de tillämpar en så kallad *open coast policy* och att syftet med införandet av förordningen var att åstadkomma en marknadsöppning och inte att i detalj reglera tillgången till marknaden.

4.2.3 Kustfartstillstånd

Utöver cabotageförordningen och de bilaterala överenskommelserna – som per automatik medför en rätt att bedriva cabotagetrafik i Sverige med vissa utländska fartyg – kan även den svenska staten särskilt besluta att ett enskilt utländskt fartyg ska få användas i inrikes trafik genom att bevilja ett så kallat kustfartstillstånd. Enligt

³ Se vidare avsnitt 4.2.4.

⁴ COM(2014) 232 final, Meddelande från Kommissionen om tolkning av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), s. 6.

förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. har beslutanderätten delegerats till Transportstyrelsen. Tillsynen över att förordningen följs har sedan uppdragits åt Tullverket och Kustbevakningen. Kustfartstillståndens betydelse har emellertid minskat genom tillkomsten av cabotageförordningen eftersom de fartyg som omfattas av förordningen per automatik kan användas i cabotagetrafik i svenska farvatten. Detsamma gäller i fråga om de bilaterala överenskommelserna. Paradoxalt nog verkar kustfartstillstånden i dag ha störst betydelse för svenska redare när dessa väljer att flagga ut fartyg från Sverige till länder som inte omfattas av cabotageförordningen eller de bilaterala överenskommelserna. Antalet ansökningar om kustfartstillstånd synes hänga nära samman med utflaggningen av fartyg från Sverige. År 2009 handlade Transportstyrelsen tio ansökningar om kustfartstillstånd.⁵ Under åren 2010 och 2011 ökade plötsligt ansökningarna till 39 respektive 43 stycken för att sedan under år 2012 sjunka tillbaka till 25. Under samma tid ökade utflaggningen av fartyg från Sverige. Ökningen av antalet tillståndsärenden hänger sannolikt nära samman med att flera av de aktuella fartygen fortsatte att gå i inrikes trafik, men under utländsk flagg. Transportstyrelsen beviljar ofta tillstånd med motiveringen att det saknas fartyg under svensk flagg som kan utföra de efterfrågade transporter.

4.2.4 Cabotageförordningen

Den Europeiska unionen kan sägas vila på principen om den gemensamma marknaden. Inom unionen råder fri rörlighet för personer, varor, tjänster och kapital. Den gemensamma inre marknaden antas leda till en ökad rörlighet hos arbetskraften, ökad handel, fler gränsöverskridande investeringar, större utbud och ökad konkurrenskraft. Med en väl fungerande marknad skapas förutsättningar för ökad tillväxt, sysselsättning och välfärd. I fråga om transporter gäller enligt artikel 58 i funktionsfördraget att friheten att tillhandahålla tjänster regleras av bestämmelserna i avdelning VI (artiklarna 90–100) i samma fördrag. Enligt artikel

⁵ Statistiken redovisas av Hägg, s. 10.

100 i funktionsfördraget gäller bestämmelserna i avdelning VI transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar. Beträffande sjöfart och luftfart får Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet fastställa lämpliga bestämmelser. I praktiken betyder detta att särskilda bestämmelser fordras avseende regleringen av sjöfartssektorn. Beträffande kustcabotage, det vill säga cabotagetrafik med havsgående fartyg utgörs dessa bestämmelser av Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotageförordningen).⁶ Förordningen omfattas av avtalet om det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Det innebär att även fartyg flaggade i EES-länder som Island och Norge omfattas av cabotageförordningen. När det i det följande talas om unionsmedborgare och gemenskapen inbegrips således även EES-medborgare och fartyg flaggade i andra stater inom EES än EU-medlemsstater i resonemangen.

I förhållande till 1724 års produktplakat med den därtill hörande förklaringen från år 1726 kan cabotageförordningen sägas utgöra en inskränkning av den där föreskrivna huvudprincipen att marknaden för kustcabotage ska vara förbehållen svenskflaggade fartyg. Cabotageförordningen modifierar således produktplakatet med den därtill hörande förklaringen på den punkten. Termen cabotage definieras heller inte i cabotageförordningen, men indirekt får, som ovan anmärkts, anses framgå att det ska röra sig om kommersiella transporter av passagerare och gods mellan hamnar i en och samma medlemsstat. Även här gäller att några större krav på vad som ska anses utgöra en hamn inte kan ställas.⁷ Förordningen omfattar explicit även transporter mellan hamnar i en medlemsstat och anläggningar eller konstruktioner på medlemsstatens kontinentalsockel (artikel 2). Ett exempel på det sistnämnda är transporter av råolja mellan oljeborrtorn och terminaler iland med hjälp av så kallade *shuttle tankers*. Precis som i fråga om produktplakatet kan inte cabotageförordningen anses

⁶ Beträffande sådana fartyg som utför inrikes trafik på inre vattenvägar regleras dessa frågor av Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Se vidare avsnitt 4.2.5.

⁷ Se COM(2014) 232 final, s. 6–7.

omfatta andra sjöfartstjänster än transporter av passagerare och gods.

En viktig fråga i sammanhanget är vem som kan åberopa rätten att bedriva cabotagetrafik i en medlemsstat. Enligt artikel 1 tillkommer den rätten rederier inom gemenskapen. Vilka rederier som ska anses utgöra rederier inom gemenskapen definieras i artikel 2.2. Till att börja med omfattas fysiska personer som är unionsmedborgare samt är etablerade i en medlemsstat och som bedriver sjöfartsverksamhet. I praktiken jämföras här unionsmedborgare med svenska medborgare. Vidare omfattas rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning som har huvudkontor i en medlemsstat, där också den faktiska kontrollen utövas. Det måste således vara fråga om en juridisk person med säte i en medlemsstat. Den juridiska personen kan dock i sin tur vara ägd av utomeuropeiska intressen. Exempelvis kan ett svenskt rederiaktiebolag bedriva cabotage i en annan medlemsstat även om rederiaktiebolaget i sig domineras av utomeuropeiska ägare. En förutsättning är emellertid att den faktiska kontrollen över driften av fartyget utövas från huvudkontoret. Med utövande av faktisk kontroll torde avses den nautiska driften av fartyget. Däremot torde varken ägandet eller den kommersiella driften vara av betydelse. Rederiet kan mycket väl tänkas operera ett fartyg som är inhyrt på bareboatbasis eller låta hyra ut fartyget på ett tidscerteparti. I det förstnämnda fallet äger rederiet inte fartyget som det opererar medan i det sistnämnda fallet överlåter rederiet den kommersiella driften till befraktaren.

Som rederier inom gemenskapen anses även fysiska personer som är etablerade utanför gemenskapen samt rederier som är etablerade utanför gemenskapen men där kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat. Den sistnämnda bestämmelsen visar att det är nationaliteten i form av unionsmedborgarskapet som utgör det avgörande kriteriet. Även en unionsmedborgare som är bosatt utanför unionen kan således göra rättigheter gällande enligt cabotageförordningen så länge fartyget är flaggat i en medlemsstat och kontrolleras från denna. Detsamma gäller i fråga om bolag etablerade utanför unionen, men som kontrolleras av unionsmedborgare.

Ett par ytterligare allmänna förutsättningar som måste vara uppfyllda för att rätten att bedriva cabotage ska få göras gällande är

att (1) rederiets fartyg måste vara registrerat i en medlemsstat och föras under denna stats flagg samt att (2) fartygen uppfyller de villkor som gäller för att få utföra cabotage i den sistnämnda medlemsstaten. Cabotageförordningen öppnar således endast cabotagemarknaden för fartyg flaggade i andra medlemsstater. Det får heller inte vara fråga om fartyg som är flaggade i så kallade parallellregister om dessa fartyg inte tillåts gå i cabotagetrafik i det egna landet. Det är inte ovanligt att stater vilka har låtit inrätta parallellregister föreskriver att vissa fartyg i registret inte får användas i cabotagetrafik.⁸ Syftet med en sådan begränsning är att undvika en intern låglönekonkurrens med fartygen i det egna konventionella registret.

En medlemsstat kan enligt artiklarna 4 och 5 begränsa rätten att bedriva cabotage enligt förordningen i två olika typer av situationer. För det första kan en medlemsstat ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporter till, från och mellan öar eller ange förpliktelser vid allmän trafik för rätten att tillhandahålla sådana tjänster.⁹ För svensk del betyder det att staten kan upphandla trafik mellan fastlandet och Gotland samt att landsting och primärkommuner kan upphandla olika former av skärgårdstrafik i syfte att säkerställa de allmänna kommunikationerna. En sådan upphandling måste dock vara icke-diskriminerande med hänsyn till alla rederier inom unionen.

Som ett alternativ kan medlemsstaten även föreskriva vissa förpliktelser vid bedrivande av trafiken. Kraven får dock endast avse vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget. En eventuell ersättning för förpliktelser i den allmänna trafiken måste då vara tillgänglig för samtliga rederier inom unionen. De tidigare gällande förpliktelserna avseende Gotlandstrafiken har dock upphävts. Istället hanteras villkoren för

⁸ Fartyg registrerade i det danska internationella skeppsregistret (DIS) får inte transportera passagerare mellan danska hamnar (§ 4 lov om Dansk Internationalt Skibsregister nr 273 af 11 april 1997). Enligt § 4 i Lov om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) 1987-06-12-48 får skepp registrerade i NIS inte föra passagerare eller gods mellan norska hamnar. Förbudet har dock mjukats upp avseende bland annat lastfartyg och vissa kryssningsfartyg genom särskilda föreskrifter (11 augusti 1989 nr 802 med ändringar från och med 1 mars 2016).

⁹ I målet C-205/99 *Análir mfl. mot Administración General del Estado* konstaterade EU-domstolen att det måste föreligga ett faktiskt behov av allmän trafik. Bestämmelsen får inte användas i syfte att begränsa tillträdet till marknaden för andra rederier.

trafiken uteslutande inom ramen för den statliga upphandling som Trafikverket låter göra.

Cabotageförordningen medger däremot inte att ett rederi ges en absolut ensamrätt genom koncession. I praktiken kan dock ett trafikavtal ha samma effekt eftersom det blir ekonomiskt omöjligt för andra rederier att konkurrera på marknaden. Sverige har också avskaffat det tidigare koncessionskravet i Gotlandstrafiken.

Cabotagerätten kan enligt artikel 5 även inskränkas vid allvarliga störningar i trafiken. Med allvarlig störning avses uppkomsten av problem på marknaden som är specifika för denna och som kan leda till allvarliga och ihållande utbudsöverskott i förhållande till efterfrågan och som beror på eller förvärras av cabotageverksamheten. Störningen ska vidare utgöra ett allvarligt hot mot den finansiella stabiliteten och överlevnaden hos ett betydande antal rederier inom unionen. Det betyder således att bestämmelserna i cabotageförordningen kan om det skulle visa sig nödvändigt sättas åt sidan i ett akut ekonomiskt nödläge. En medlemsstat ska i en sådan situation vända sig till kommissionen som efter samråd med övriga medlemsstater fattar beslut om skyddsåtgärder. I vissa fall kan en medlemsstat fatta beslut om tillfälliga åtgärder. Bestämmelserna, vilka utgör en säkerhetsventil i systemet, har dock aldrig tillämpats.

4.2.5 Inlandscabotageförordningen

Inom EU betraktas cabotagemarknaden för transporter på inre vattenvägar som en marknad skild från marknaden för kustcabotage. Tillträde till marknaden för inlandscabotage regleras i Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (inlandscabotageförordningen). Som ovan redogjorts för i tredje kapitlet berördes Sverige länge inte av inlandscabotageförordningen. Sedan bl.a. Mälaren, Göta älv och Vänern definierats som inre vattenvägar gäller emellertid förordningen i praktiken även i Sverige.

Enligt artikel 1 i inlandscabotageförordningen ska varje transportör av gods eller passagerare på inre vattenvägar från och med den 1 januari 1993 tillåtas att utföra nationella transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i yrkesmässig trafik i en medlemsstat där transportföretaget inte är etablerat under förutsättning att transportföretaget är etablerat i en medlemsstat i enlighet med dess lagstiftning och där så är tillämpligt, transportföretaget är berättigat att där utföra internationella transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar. Utöver detta gäller att om transportföretaget uppfyller dessa villkor får det temporärt utföra cabotage i ifrågavarande medlemsstat utan att ha säte eller driftställe där.

Vidare gäller enligt artikel 2 att ägaren till de fartyg som används för trafiken måste utgöras av en fysisk person som är bosatt i en medlemsstat och som är medborgare i en medlemsstat, eller i fråga om juridiska personer sådana som har sitt säte i en medlemsstat och som till övervägande del ägs av medborgare i en medlemsstat. Kravet att den juridiska personen till övervägande del ska ägas av unionsmedborgare innebär att villkoren för tillträde till marknaden för inlandscabotage framstår som strängare än för kustcabotage enligt cabotageförordningen. Som ovan påpekats är det enligt den sistnämnda förordningen tillräckligt att den juridiska personen har sitt säte i en medlemsstat.

4.3 Cabotageregleringen moderniseras

Förslag: 1724 års produktplakat med tillhörande förklaring upphävs och ersätts med en modern reglering. Kravet på tillstånd för utländska fartyg som inte omfattas av cabotageförordningen, inlandscabotageförordningen eller de bilaterala överenskommelserna om ömsesidigt tillträde till cabotagemarknaden behålls. Cabotageregleringen utformas som en egen lag om rätten att bedriva inrikes transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. För regelbunden trafik till och från Gotska Sandön ska fortsatt särskilt tillstånd fordras.

Det är uppenbart att den svenska cabotageregleringen i form av 1724 års produktplakat med tillhörande förklaring inte är anpassad till nuvarande samhällsförhållanden. Redan detta utgör ett tillräckligt skäl för att ersätta den nuvarande regleringen med en modern sådan. Det sagda gäller inte minst sedan cabotagemarknaden öppnats för vissa fartyg flaggade i andra medlemsstater genom Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (cabotage- respektive inlandscabotageförordningen). Till detta kommer att bestämmelserna i produktplakatet med den därtill hörande förklaringen är avfattade på en mycket ålderdomlig svenska och därmed svåra att tolka.

Cabotageregleringen bör utformas som en egen lag om rätten att bedriva inrikes transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Inrikes transporter får här anses innefatta såväl regelbunden trafik (linjefart) som enstaka resor (trampfart). Däremot bör andra former av sjöfartstjänster falla utanför regleringen. Det gäller tjänster som exempelvis kabelläggning, muddring, sandsugning och sjömätning. Vad som utgör hamn ska tolkas vidsträckt. Även bryggor och andra fasta installationer avsedda att underlätta ombordtagning och ilandstigning av passagerare samt lastning och lossning av gods måste i det här sammanhanget anses utgöra hamnar. På det sättet kommer lagstiftningen att samspela med cabotageförordningen och inlandscabotageförordningen.

Rätten att bedriva inrikes sjöfart bör i grunden fortsatt förbehållas svenska fartyg. Utländska fartyg som inte omfattas av cabotageförordningen eller inlandscabotageförordningen bör endast ha tillträde till den svenska cabotagemarknaden i den mån dessa omfattas av en särskild internationell överenskommelse som Sverige har slutit med en annan stat om ömsesidigt tillträde till marknaden för inrikes sjöfart eller innehar särskilt tillstånd för cabotagetrafik. Med svenska fartyg avses fartyg som enligt 1 kap. 1 § första stycket sjölagen (1994:1009) till mer än hälften ägs av

svenska medborgare eller svenska juridiska personer eller som enligt 1 kap. 1 a eller 1 b § första stycket ska anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg.

Tillståndsplikten avseende trafiken till och från Gotska Sandön regleras i dag i lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Sedan koncessionskravet för trafiken mellan Gotland och fastlandet avvecklades fungerar lagen enbart som grund för tillståndskravet för trafiken mellan Gotska Sandön och fastlandet enligt förordningen (1997:748) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Tillståndsplikten omfattar såväl svenska som utländska fartyg. Genom att även reglera tillståndskravet för trafik till och från Gotska Sandön i en ny lag om rätten att bedriva inrikes transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar kan den nu gällande lagen om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland med tillhörande förordning upphävas. I och med att syftet med tillståndskravet för trafiken till och från Gotska Sandön är att skydda den känsliga naturen på ön bör det nuvarande tillståndskravet utsträckas till att gälla alla transporter av passagerare och gods till och från ön, det vill säga även den trafik som utgår från Gotland. Tillståndskravet får anses vara förenligt med cabotageförordningen och den övriga unionsrätten i och med att det omfattar samtliga fartyg oavsett nationalitet.

Ansökningar om att bedriva inrikes transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar och särskilt tillstånd att bedriva regelbunden passagerar- och godstrafik till och från Gotska Sandön bör precis som i dag prövas av Transportstyrelsen respektive Naturvårdsverket. Tillstånden ska lämnas för viss tid eller vissa resor samt kunna förenas med villkor. Beträffande det sistnämnda kan det exempelvis röra sig om krav på isklass eller avgaskrav. Det kan även vara fråga om att fartyget ska genomgå vissa besiktningar eller inspektioner i den situationen att det kommer att användas under längre tid i svenska farvatten.

Redare som använder utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bör ha skyldighet att anmäla detta till Transportstyrelsen. Ett grundläggande syfte med bestämmelsen är att Transportstyrelsen ska få information om vilka utländska fartyg som används för regelbundna transporter av passagerare och gods

mellan svenska hamnar så att tillsyn kan bedrivas avseende dessa. Bestämmelsen hänger samman med förslaget att utsträcka de svenska bestämmelserna avseende sjösäkerhet och arbetsförhållanden till att även omfatta vissa mindre utländska fartyg som mer eller mindre permanent används i svensk inrikes trafik. Anmälningssplikten bör även omfatta fartyg som har direkt tillträde till den svenska cabotagemarknaden i kraft av cabotageförordningen, inlandscabotageförordningen eller de bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde till cabotagemarknaden som Sverige har slutit med andra stater. Anmälningssplikten bedöms inte utgöra ett indirekt hinder mot marknadstillträde i och med att en anmälan inte föreslås vara avgiftsbelagd. Därmed kan den inte indirekt anses strida mot unionsrätten eller de folkrättsliga förpliktelser Sverige har på grund av de bilaterala avtalen med andra stater om ömsesidigt tillgång till cabotagemarknaden. Inte heller är det avsett att de aktuella fartygen ska införas i fartygsregistret eftersom de redan är registrerade utomlands. Har redaren ansökt om tillstånd för att bedriva cabotagetrafik (cabotagetillstånd) behöver någon anmälan inte göras.

Tillsynen över att fartyg inte används i strid med bestämmelserna i lagen bör utövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. I den nuvarande förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. (tillståndsförordningen) anges Kustbevakningen och Tullverket som tillsynsmyndigheter. I samband med ett införande av den nya lagen bör emellertid även Transportstyrelsen läggas till som tillsynsmyndighet. Skälet till detta är att Transportstyrelsen är den myndighet som har ansvaret för besiktningar och inspektioner av fartyg.

Uppsåtlig eller oaktsam användning av fartyg i strid med bestämmelserna i lagen, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor bör i linje med nuvarande reglering i tillståndsförordningen vara straffbelagd. Straffansvaret bör träffa befälhavaren och redaren. Även den som i redarens ställe brukar fartyget bör kunna hållas ansvarig. Det kan vara fråga om personer i ledningen för ett företag som utan att vara redare låter organisera transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Straffet bör fortsatt vara böter.

Beslut avseende tillstånd bör kunna överklagas till förvaltningsdomstol. För prövning i kammarrätt bör särskilt prövningstillstånd krävas.

Vidare bör regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter enligt lagen om ansökan om tillstånd för att bedriva cabotagetrafik och om tillstånd för att bedriva regelbundna transporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör även ges rätten att meddela ytterligare föreskrifter om villkor och avgifter för sådana ansökningar samt om anmälningsplikt och om tillsynen över att sjöfart inte bedrivs i strid med bestämmelserna i lagen, föreskrifter meddelade med stöd av lagen samt villkor i tillstånd beslutade enligt lagen. Slutligen bör ett bemyndigande införas avseende rätten att meddela ytterligare föreskrifter om avgifter för tillsyn. Det kan exempelvis röra sig om avgifter för besiktningar och inspektioner som utförs av Transportstyrelsen i syfte att kontrollera att ett fartyg uppfyller svenska bestämmelser om sjösäkerhet och arbetsförhållanden.

5 Sjösäkerhet och arbetsförhållanden

5.1 Flaggstater och värdstater

Bedömning: Sverige har i egenskap av värdstat en grundläggande rätt att reglera och bedriva tillsyn över utländska fartyg som utför cabotagetrafik här i landet med de begränsningar som följer av unionsrätten.

En väsentlig fråga beträffande cabotagetrafiken gäller villkoren för denna, närmare bestämt vem – flaggstaten eller värdstaten – som ska ha kompetensen att reglera hur fartygen ska vara konstruerade och utrustade samt vilka arbetsförhållanden som ska råda ombord på fartygen. Frågan har betydelse dels för konkurrensen på cabotagemarknaden, dels för sjösäkerheten och arbetsmarknaden i värdstaten. I och med att arbetskraftskostnaderna varierar kraftigt mellan olika flaggor påverkas konkurrensvillkoren på cabotagemarknaden om fartyg under främmande flagg tillåts konkurrera på helt andra villkor än de som råder ombord på fartygen flaggade i värdstaten. Det gäller särskilt om värdstaten i fråga utgörs av ett land med höga arbetskraftskostnader medan flaggstaten tillåter användningen av lågavlönad arbetskraft ombord. Värdstaten har också ett starkt intresse av att trafiken inte bedrivs med fartyg som är undermåliga i sjösäkerhets- och arbetsmiljöhänseende.

Utgångspunkten i svensk rätt är att förhållandena ombord på ett fartyg regleras av flaggstatsprincipen. Ett sådant synsätt står i överensstämmelse med den grundläggande regleringen i artikel 91 i 1982 års havsrättskonvention (UNCLOS). Enligt den

bestämmelsen har flaggstaten, det vill säga den stat i vilket fartyget är registrerat, exklusiv jurisdiktion över fartyg som för dess flagg på det fria havet. Ett fartyg har också rätt till oskyldig genomfart över kuststatens territorialvatten. Även här gäller att kuststaten normalt sett respekterar att flaggstaten har jurisdiktion över fartyget så länge lugnet och ordningen inte störs. Sverige har även tillträtt 1921 års Barcelonakonvention om fri transitering av passagerare och gods, vilket innebär att även svenska inre farvatten är öppna för utländska handelsfartyg i internationell fart. Beträffande inre farvatten har kuststaten i princip full jurisdiktion över såväl egna som främmande fartyg och förhållandena ombord på dessa, men vanligtvis respekteras de interna förhållandena, exempelvis den arbetsrättsliga regleringen, ombord på de främmande fartygen. Det motsatta synsättet skulle framstå som praktiskt ogörligt samtidigt som det skulle kunna föranleda att det egna landets fartyg utsätts för motsvarande behandling utomlands.

Frågan framstår emellertid i en annan dager beträffande utländska fartyg som används i cabotagetrafik. Genom att i grunden förbehålla cabotagemarknaden för svenskflaggade fartyg har utländska redare som önskar ett permanent tillträde till den marknaden tvingats att flagga fartygen i Sverige. Därmed har förhållandena ombord på dessa fartyg kommit att regleras av svensk lag.

Genom Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), cabotageförordningen, har emellertid den ovan beskrivna situationen på flera sätt förändrats. För det första innefattar förordningen att den svenska marknaden för inrikes sjötransporter permanent på ett helt annat sätt än tidigare har öppnats även för utländska fartyg flaggade i andra EES-länder. Det faktum att cabotagemarknaden numera ingår som en del i den gemensamma europeiska marknaden medför också ett förändrat synsätt. Visserligen kunde utländska fartyg användas på den svenska cabotagemarknaden redan tidigare i kraft av de bilaterala överenskommelserna och kustfartstillstånden, men cabotage-transporterna utgjordes av enstaka resor i samband med inter-

nationell fart.¹ Behovet av att från värdstatens sida reglera förhållandena ombord gjorde sig därmed inte så starkt gällande i den situationen. Med det faktum att cabotagemarknaden numera utgör en del av den gemensamma europeiska marknaden följer emellertid att utländska fartyg i framtiden på ett helt annat sätt än tidigare kan komma att operera mer eller mindre ständigt på den svenska cabotagemarknaden. Ett rederi kan i princip välja att bedriva linjefart i den svenska skärgården med fartyg flaggade i det maltesiska fartygsregistret och med polska besättningar ombord.

Cabotageförordningen innefattar en gränsdragning mellan å ena sidan flaggstatens och å andra sidan värdstatens kompetens att föreskriva vilka förhållanden som ska gälla ombord. Problemet här är emellertid att det inte framgår av förordningen exakt var den gränsen ska dras. En tolkning är att flaggstaten har den exklusiva kompetensen att reglera förhållandena ombord utom då förordningen explicit tillerkänner värdstaten kompetensen. Värdstaten skulle då i enlighet med artikel 3 endast ha kompetensen att reglera vissa bemanningsfrågor ombord på vissa fartyg i viss cabotage trafik. Ett sådant synsätt skulle dock riskera att ge upphov till en illojal konkurrens där redare söker skaffa sig konkurrensfördelar på marknaden genom att använda sig av undermåligt tonnage. I förlängningen medför detta även en ökad risk för sjöolyckor samt skador på miljön. Snarare måste förordningen läsas på det sättet att värdstaten även har rätt att reglera förhållandena ombord på utländska fartyg som används i cabotage trafik med undantag för de frågor som rör bemanning. För svensk del skulle detta innebära att den svenske lagstiftaren i princip kan föreskriva hur fartyget ska vara konstruerat och utrustat så länge fartyget används på den svenska cabotage marknaden. Det gäller i vart fall om fartyget används mer eller mindre permanent på marknaden. Det bör även vara möjligt att utöva tillsyn över sådana fartyg annat än genom hamnstatsinspektioner. Till stöd för den slutsatsen kan åberopas regleringen i artikel 3 i Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes

¹ Ett exempel som belyser detta kan vara att ett norskt tankfartyg ankommer till Brofjorden med en oljelast från Rotterdam. Efter avslutad lossning avseglar fartyget med en annan oljelast från Brofjorden till Loudden i Stockholm för samma befракtares räkning.

transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Enligt den bestämmelsen har värdstaten kompetensen att föreskriva vilka tekniska specifikationer som ska gälla för fartyget. Även de förenade målen C-128/10 och C-129/10 Naftiliaki Etaireia Thasou kan åberopas till stöd för denna slutsats. I domen konstaterade EU-domstolen att det inte stred mot förordningen att kräva tillstånd för cabotage trafik samt i detta tillstånd ålägga rederierna vissa förpliktelser med hänsyn till sjösäkerheten samt ordningen i hamnarna. Det bör i sammanhanget påpekas att en stor del av bestämmelserna rörande sjösäkerhet är harmoniserade inom unionen, men samtidigt måste en värdstat kunna ställa krav på tillstånd och vissa särskilda krav avseende hur de fartyg som utför cabotage trafik ska vara konstruerade och utrustade. För svensk del skulle det exempelvis kunna vara fråga om att ställa krav på isklass eller avgasrening. De krav som ställs på främmande fartyg i cabotage trafik måste dock vara proportionella, objektiva och icke-diskriminerande. Tillsynsförfarandet får heller inte vara så omfattande och byråkratiskt att det i sig kan utgöra ett handelshinder. En annan sak är sedan att värdstaten av praktiska skäl kan välja att endast ställa vissa begränsade krav på fartygen i fråga samt att en överenskommelse med flaggstaten angående tillsyn kan behöva nås.

Beträffande bemanningsfrågor är utgångspunkten i cabotageförordningen det motsatta, det vill säga att flaggstaten har kompetensen att reglera dessa frågor. Värdstaten har dock rätt att reglera bemanningen ombord på fartyg som är mindre än 650 bruttoton. Därutöver gäller värdstatens regler ombord på fartyg som bedriver så kallat öcabotage. Med öcabotage avses transporter av passagerare eller gods mellan hamnar på en medlemsstats fastland och på en eller flera av dess öar eller mellan hamnar på en och samma medlemsstats öar.² I fråga om fartyg som är större än 650 ton och där resan föregås eller efterföljs av en internationell resa gäller dock flaggstatens bemanningsregler. Enligt EU-domstolen kan den internationella resan utgöras av en ballastresa.³

² För att räknas som ö ska en landformation sakna permanent landförbindelse, se närmare C-288/02 Kommissionen mot Grekland.

³ C-456/04 Agip Petroli mot Capitaneria di porto di Siracusa.

Det sistnämnda betyder dock inte att redaren kan låta utföra en fiktiv resa i syfte att undvika tillämpningen av förordningen.

Frågan är då vad som avses med termen *bemanning* i cabotageförordningen. Av kommissionens uttalanden att döma har värdstaten inte någon obegränsad rätt att föreskriva vilka villkor som ska gälla ombord i det här avseendet.⁴ Värdstaten bör emellertid kunna reglera vilket antal besättningsmän som minst ska finnas ombord samt vilken behörighet dessa ska ha. Utöver detta bör värdstaten kunna föreskriva att besättningen helt eller delvis ska bestå av unionsmedborgare samt att dessa ska vara omfattade av socialförsäkringssystemet i en medlemsstat. Vidare torde värdstaten kunna reglera att förekommande föreskrifter om minimilön ska tillämpas ombord. Exakt var gränsen ska dras mellan värdstatens och flaggstatens kompetens att reglera anställningsvillkoren i övrigt är inte klart utan får bedömas från fall till fall. Principen synes här vara densamma som den som kommer till uttryck i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (utstationeringsdirektivet). Enligt bestämmelsen ska vissa arbetsrättsliga bestämmelser av skyddskaraktär omfatta även de i värdstaten utstationerade arbetstagarna. De angivna bestämmelserna utgör en så kallad hård kärna av skyddsregler. Det sagda skulle kunna tala för att exempelvis sjömanslagen (1973:282) arbetsmiljölagen (1977:1160) samt lagen (1998:958) om vilotid för sjömän kan tillämpas ombord på utländska fartyg som utför öcabotage eller som är mindre än 650 bruttoton.

Beträffande lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen, lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller lagen (1982:80) om anställningsskydd framstår det som mer ovisst om dessa kan tillämpas ombord på utländska fartyg i cabotagetrafik. Avgörande för den frågan torde vara tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) samt hur de enskilda anställningsavtalen och tillämpliga kollektivavtal utformats. Rent praktiskt kan dock ett utländskt fartyg som mer eller mindre permanent används i svensk

⁴ COM(2014) 232 final, s. 10.

cabotage trafik löpa risken att bli utsatt för blockad av de svenska fackliga organisationerna om den svenska civilrättsliga arbetslagstiftningen inte efterlevs.

Ytterligare en fråga i sammanhanget gäller tillsynen över att de utländska fartyg som används i inrikes trafik mellan svenska hamnar uppfyller de svenska bestämmelserna. Enligt 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) sker tillsynen över utländska fartyg genom inspektioner. Bestämmelserna om inspektioner av utländska fartyg bygger ytterst på antagandet att flaggstaten har det primära ansvaret för fartyget, men att hamnstaterna har rätt att inspektera fartygen i syfte att säkerställa att de uppfyller internationella krav rörande sjösäkerhet, bemanning och arbetsmiljö. Det sagda framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (omarbetning) och det så kallade Parismemorandumet (Paris MOU). Det kan emellertid ifrågasättas om de nämnda bestämmelserna kan tas till intäkt för att det inte skulle vara tillåtet att utöva tillsyn över utländska fartyg som mer eller mindre permanent används i inrikes trafik i Sverige. Såsom bestämmelserna i framförallt direktivet är utformade förutsätts det vara fråga om fartyg som företrädesvis används i internationell fart. Exempelvis bygger inrättandet av den särskilda informationsdatabasen dels på att information ska kunna utväxlas mellan tillsynsmyndigheterna i olika medlemsstater, dels på att fartyg inte ska utsättas för onödigt många inspektioner. Beträffande utländska fartyg som används mer eller mindre permanent i svensk inrikes trafik framstår emellertid förhållandena som annorlunda. Dessa framstår snarast som en del av den svenska sjöfartsmarknaden och bör därför beträffande tillsyn behandlas som om de vore svenska fartyg. I annat fall skulle svenska myndigheter sakna möjlighet att bedriva den tillsyn rörande de regler som direkt regleras genom cabotageförordningen.

5.2 Nuvarande svenska bestämmelser

Bedömning: De nuvarande svenska bestämmelserna bygger i hög grad på flaggstatsprincipen vilket medför att dessa är mindre väl anpassade till en utveckling där i framtiden allt fler inrikes sjötransporter av passagerare och gods kan komma att

utföras av främmande fartyg. Det gäller särskilt om fartygen kommer att operera mer eller mindre ständigt i svenska farvatten.

Tillämpningen av de nuvarande svenska bestämmelserna avseende fartygs konstruktion, utrustning och drift bygger i huvudsak på flaggstatsprincipen, det vill säga att svensk lag gäller ombord på svenska fartyg. Regelverket är endast i begränsad utsträckning tillämpligt på utländska fartyg när dessa befinner sig på svenskt sjöterritorium. Nedan följer en kort genomgång av den svenska regleringen i det här avseendet. Genomgången omfattar bestämmelserna om sjösäkerhet, arbetsmiljö, mönstring samt anställningsvillkor.

Frågan om hur fartyg ska vara konstruerade och utrustade regleras i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Detsamma gäller beträffande arbetsmiljön ombord på fartyg genom att det i 4 kap. 1 § hänvisas till arbetsmiljölagen (1977:1160). I utgångspunkt gäller fartygssäkerhetslagen i fråga om alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium (1 kap. 1 §).

I praktiken undantas dock utländska fartyg från stora delar av tillämpningen av fartygssäkerhetslagen. I 2 kap. 8 § görs undantag för utländska fartyg avseende skyldigheter för befäl enligt 2 kap. 6 och 7 §§ för det fall regeringen inte föreskriver annat. Krav på fartcertifikat gäller endast svenska fartyg (3 kap. 1 §). Detsamma gäller i fråga om sjöarbetscertifikat (3 kap. 9 a §). Bestämmelserna om säkerhetsbesättning gäller heller inte utländska fartyg (3 kap. 18 §). Arbetsmiljöbestämmelserna gäller endast i den mån regeringen föreskriver detta (4 kap. 18 §). Endast svenska fartyg behöver inneha tillsynsbok. Vidare är tillsynen normalt begränsad till inspektion (5 kap. 9 §).

I fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg gäller däremot enligt 4 kap 2 § att regeringen eller den myndighet regeringen utser får föreskriva att utländska fartyg inte får användas till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon om de saknar certifikat eller motsvarande

handlingar om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa förorening.

Bestämmelserna i mönstringslagen (1983:929) gäller enligt 1 § endast sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare.

Sjömanslagen (1973:282) gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid denne tjänstgör ombord har befattning på fartyget (1 §). Enligt 60 § får dock regeringen förordna att lagen helt eller delvis ska gälla även sjöman på utländskt fartyg.

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän är i huvudsak begränsad till att gälla fartygsarbete ombord på svenskt fartyg. Enligt 7 a § föreskrivs dock att för sjömän ombord på utländska fartyg som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn ska klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till 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 (ECSA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FTS) iakttas.

Det faktum att tillämpningen av de svenska bestämmelserna i hög grad bygger på flaggstatsprincipen medför att dessa är mindre väl anpassade till en utveckling där allt fler inrikes transporter kan komma att utföras av främmande fartyg. Det gäller särskilt om fartygen kommer att operera mer eller mindre ständigt i svenska farvatten. Om Sverige i egenskap av värdstat ska kunna ställa krav på hur utländska fartyg som går i cabotagetrafik ska vara konstruerade, utrustade och bemannade samt på vilka arbetsförhållanden som ska råda ombord förutsätter detta att den inhemska lagstiftningen görs tillämplig på den här typen av fartyg. Bestämmelserna måste givetvis vara förenliga med cabotageförordningen samt unionsrätten i övrigt.

5.3 Svenska bestämmelser utsträcks till att omfatta vissa utländska fartyg

Förslag: De svenska bestämmelserna avseende sjösäkerhet och arbetsförhållanden ombord utsträcks till att även omfatta

utländska fartyg (inklusive fartyg flaggade i andra EES-länder) med en bruttodräktighet understigande 500 som bedriver regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar.

Behovet av reglering och tillsyn

Förutom frågan om marknadstillträde finns det från svensk sida ett stort intresse av att även reglera och bedriva tillsyn över sjösäkerheten och arbetsförhållandena ombord på de utländska fartyg som regelbundet används för transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Det motiveras av sjösäkerhetsskäl, men också av konkurrensskäl. Redan den marknadsöppning som har ägt rum i förhållande till övriga stater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) genom cabotageförordningen och inlandscabotageförordningen innebär att även skärgårdstrafik i framtiden kan komma att i större utsträckning än tidigare bedrivs med hjälp av utländska fartyg. Till exempel kan ett utländskt rederi komma att vinna upphandlingen av vissa skärgårdslinjer. Det medför att mindre utländska fartyg som inte eller endast i begränsad utsträckning omfattas av det internationella sjösäkerhetsregelverket eller svenska nationella bestämmelser om sjösäkerhet, bemanning och arbetsförhållanden ombord kan komma att användas mer eller mindre permanent i svenska farvatten.

Samtidigt saknas det i stor utsträckning rättsliga möjligheter att avseende dessa fartyg föreskriva hur de ska vara konstruerade, utrustade och bemannade samt att bedriva en mer ingående tillsyn över dessa. Även möjligheterna att reglera arbetsförhållandena ombord framstår som begränsade. Som ovan konstaterats bygger de nuvarande bestämmelserna om sjösäkerhet och arbetsförhållanden ombord i hög grad på flaggstatsprincipen, det vill säga att bestämmelserna hur fartyg ska vara konstruerade, utrustade och bemannade samt hur arbetsförhållandena ombord ska vara beskaffade i huvudsak omfattar svenskflaggade fartyg. Detsamma gäller i fråga om möjligheterna att bedriva tillsyn. Visserligen omfattar fartygssäkerhetslagen (2003:364) i utgångspunkt även utländska fartyg som används till sjöfart på

Sveriges sjöterritorium (1 kap. 1 §), men som ovan redogjorts för görs det omfattande undantag från tillämpningen av bestämmelserna i fråga om utländska fartyg. Det kan heller inte förutsättas att utländska flaggstater alltid tar det fulla ansvaret för fartyg som mer eller mindre permanent används till inrikes fart i andra länder. Det gäller särskilt i fråga om mindre fartyg som inte omfattas av de internationella sjösäkerhetsreglerna i form av bland annat 1974 års internationella konvention om säkerheten till sjöss (SOLAS).

I och med att det nuvarande regelverket i hög grad endast omfattar svenskflaggade fartyg öppnar det för illojal konkurrens genom att sjösäkerheten och arbetsförhållanden ombord på utländska fartyg som regelbundet utför inrikes sjötransporter i Sverige åsidosätts jämfört med svenskflaggade fartyg. I förlängningen kan en sådan utveckling även leda till att exempelvis svenska skärgårdsredare väljer att flagga ut för att undgå sjösäkerhets- och arbetsrättsliga krav som uppfattas som kostsamma eller på annat sätt betungande. De svenska bestämmelserna avseende sjösäkerhet och arbetsförhållanden ombord bör därför anpassas så att de även omfattar utländska fartyg som bedriver regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Det sagda gäller även i fråga om fartyg som är flaggade i andra EES-länder.

Vilka fartyg bör omfattas?

Intresset av att reglera förhållandena ombord på utländska fartyg som används för inrikes transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar varierar mellan olika typer av fartyg. Redan i dag bedrivs en relativt stor andel av transporter av gods mellan större svenska hamnar med hjälp av utländska lastfartyg. Utvecklingen beror delvis på en ökad utflaggning. Det finns helt enkelt inte tillgång till svenskflaggat tonnage i tillräcklig utsträckning. Dessa fartyg utför inte sällan enstaka inrikes transporter i anslutning till internationella resor. Vidare uppgår fartygens bruttodräktighet oftast till minst 500, vilket innebär att de omfattas av det internationella sjösäkerhetsregelverket. Intresset av att reglera förhållandena ombord på dessa fartyg samt att bedriva tillsyn över

dessa kan inte bedömas vara större än i fråga om utländska fartyg i internationell fart som trafikerar svenska hamnar.

Beträffande skärgårdstrafiken bedöms förhållandena vara de omvända. Här utförs den övervägande majoriteten av transporter i dag med hjälp av svenskflaggade fartyg. Endast ett fåtal fartyg verksamma i skärgårdstrafik för i dagsläget utländsk flagg. En tänkbar framtida utveckling är emellertid att andelen utlandsflaggat tonnage ökar även i skärgårdstrafiken. Som ovan anförts kan en utländsk aktör i framtiden komma att vinna en upphandling av trafik i vissa delar av skärgården. Även en svensk aktör kan komma att vinna en upphandling med utlandsflaggat tonnage. Vidare består skärgårdstrafiken av såväl passagerar- som godstransporter. Beträffande passagerartransporter får intresset av att reglera sjösäkerheten och arbetsförhållandena ombord antas vara stort. Det gäller särskilt i fråga om mindre fartyg som används mer eller mindre permanent på den svenska marknaden. Även om majoriteten av passagerarfartygen kan förväntas vara omfattade av det internationella sjösäkerhetsregelverket finns det ett väsentligt intresse av att kunna bedriva tillsyn över dessa fartyg.

Cabotageförordningen får, som ovan redovisats, anses medge att värdstaten reglerar den tekniska sjösäkerheten ombord på fartyg som seglar i cabotagetrafik. Detsamma gäller i fråga om bemanning ombord på fartyg med en bruttodräktighet understigande 650. Beträffande fartyg med en bruttodräktighet om 650 gäller att värdstaten har möjlighet att reglera bemanningsfrågor vid så kallat öcabotage som inte föregås eller efterföljs av en internationell resa. Med tanke på det internationella sjösäkerhetsregelverket i form av bland annat SOLAS framstår det dock som mer lämpligt att sätta gränsen vid 500. Att vissa utländska passagerar- och lastfartyg på detta sätt jämföras med svenska fartyg är ägnat att säkerställa att en god sjösäkerhet, och bemanning samt goda arbetsförhållanden upprätthålls ombord på fartyg som används mer eller mindre permanent i svensk cabotagetrafik. Dessa fartyg kan i förlängningen också närmast betraktas som svenska arbetsplatser.

Regleringen bör dock inte utsträckas till att omfatta andra utländska fartyg än de som transporterar passagerare eller gods. Skälet till detta är att såväl den föreslagna lagen om rätt att bedriva inrikes sjöfart samt cabotageförordningen endast omfattar dessa former av sjöfart. Dessutom kan fartyg som utför andra typer av

sjöfartstjänster såsom bärgning, bogsering, muddring och liknande i allmänhet förväntas vistas endast tillfälligt i svenska farvatten.

Vilken trafik bör omfattas?

Vidare bör regelverket endast utsträckas till att omfatta fartyg som bedriver *regelbundna transporter* av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Som ovan berörts saknas det anledning att söka reglera sjösäkerheten och arbetsförhållandena ombord på utländska fartyg som endast utför någon enstaka inrikes transport i Sverige i större omfattning än vad som gäller i fråga om utländska fartyg enligt nuvarande reglering. Fartyg som endast är på genomresa berörs överhuvudtaget inte. En högst väsentlig fråga i sammanhanget är emellertid vad som ska anses utgöra *regelbundna transporter mellan svenska hamnar*. Normalt sett får ett fartyg som sätts in i linjetrafik, det vill säga trafik enligt ett visst schema eller tidtabell mellan olika i förväg fastställda hamnar anses utföra regelbundna transporter. Bestämmelserna avses emellertid omfatta även andra fartyg som regelbundet används för transporter mellan svenska hamnar. Det kan här vara fråga om exempelvis lastfartyg som transporterar gods mellan olika hamnar på uppdragsbasis utan att det för den sakens skull går att tala om en tidtabellsstyrd trafik. Den närmare innebörden av regelbunden trafik får sedan utvecklas i rättspraxis. Med *hamnar* får som ovan diskuterats i det här sammanhanget avses även mindre installationer som exempelvis en kaj eller brygga vid vilken fartyg i kommersiell trafik regelbundet lägger till. I vissa situationer torde det räcka med att det är fråga om en plats som ett fartyg regelbundet trafikerar, exempelvis Gotska Sandön.

Vilka bestämmelser bör omfattas?

Utländska last- och passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av gods och passagerare mellan svenska hamnar utförs bör till att börja med åläggas att i linje med svenska fartyg inneha fartcertifikat respektive passagerarfartygscertifikat samt i fråga om passagerarfartyg tillsynsbok enligt 3 kap. 1–3 §§ och 5 kap. 29 § fartygssäkerhets-

lagen (2003:364). Certifikatplikten bör dock inte omfatta lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 20 och heller inte fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen som används i trafik på inre vattenvägar. Beträffande fribordscertifikat gäller redan enligt nuvarande bestämmelser att regeringen kan föreskriva att utländska fartyg ska ha fribordscertifikat (3 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen). Enligt samma bestämmelse finns det även möjlighet att godta annan handling som fribordscertifikat om handlingen anger fartygets minsta tillåtna fribord.

På samma sätt bör också vissa bestämmelser i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg utsträckas till att omfatta utländska fartyg. Som framgått ovan har enligt 4 kap. 2 § regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigats att föreskriva hur utländska fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon ska vara konstruerade, utrustade och drivas i syfte att begränsa förorening. Vidare får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om certifikat som visar att kraven är uppfyllda. Av 5 kap. 2 § framgår emellertid att endast svenska fartyg behöver tillhandahålla dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. Den bestämmelsen behöver utsträckas till att även omfatta utländska fartyg som regelbunden används för transporter av gods och passagerare mellan svenska hamnar. På samma sätt behöver bestämmelsen i 6 kap. 1 § om regelbundna besiktningar utsträckas till att omfatta även dessa fartyg.

Genom att ålägga de utländska fartygen i fråga en certifikatplikt kommer de utländska fartyg som regelbundet används för transporter av gods och passagerare mellan svenska hamnar kunna bli föremål för en mer ingående tillsyn i form av bland annat besiktningar i linje med vad som gäller för svenska fartyg. De ifrågakvarande utländska fartygen kommer därmed att behandlas på lika fot med de svenskflaggade fartygen. Det är ägnat att ge svenska myndigheter bättre kontroll över de utländska fartyg som mer eller mindre permanent används för transporter i Sverige samtidigt som konkurrensneutralitet uppnås. Ett argument mot den svenska certifikatplikten skulle kunna vara att de utländska fartygen redan

innehar certifikat utfärdade av flaggstaten. Innehar ett visst fartyg redan ett certifikat utfärdat av en utländsk flaggstat finns emellertid möjlighet att utföra en enklare besiktning för att kontrollera att fartyget uppfyller även svenska krav. En fråga i det sammanhanget är om en bestämmelse om att Transportstyrelsen kan godta en utländsk handling som ett svenskt fartcertifikat eller passagerarcertifikat bör införas. Bestämmelsen skulle motsvara den som gäller i fråga om fribordscertifikat och certifikat enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (3 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen respektive 4 kap. 2 § 1 LÅF). Någon motsvarande bestämmelse bör emellertid inte införas eftersom det vid besiktning av de utländska fartygen kan finnas behov av att på ett annat sätt kontrollera att de också uppfyller vissa svenska nationella bestämmelser. Att även svenska myndigheter kräver att fartyg som används permanent i Sverige ska ha certifikat och genomgå besiktningar kan inte uppfattas som ett marknadshinder eftersom svenska fartyg är underkastade samma form av tillsyn. Den utländska redare som avser att använda fartygen under längre tid i Sverige har också möjlighet att flagga fartygen under svensk flagg i syfte att undgå att behöva besiktiga dessa utomlands. Det bör även anmärkas i sammanhanget att det pågår ett arbete med att förenkla tillsynen avseende mindre fartyg genom utvecklingen av ett system med egenkontroller och självdeklarationer. En sådan förenkling förutsätts omfatta även de utländska fartyg som här föreslås bli belagda med certifikatplikt.

Det bör även fastställas säkerhetsbesättning för de aktuella utländska fartygen i linje med vad som gäller avseende svenska fartyg. Alternativt bör fartygen omfattas av svenska bemanningsföreskrifter. Utländska last- och passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter mellan svenska hamnar utförs bör således inte omfattas av undantaget för utländska fartyg i 3 kap. 18 § fartygssäkerhetslagen.

Även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt bestämmelserna om arbetsmiljö i 4 kap. fartygssäkerhetslagen bör utsträckas till att gälla ombord på utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 som regelbundet används för transporter av passagerare och gods mellan

svenska hamnar (se 1 § sjömanslagen, 1 kap. 2 a § arbetsmiljölagen, 1 § mönstringslagen, 1 § lagen om vilotid för sjömän och 4 kap. 18 § fartygssäkerhetslagen). Bestämmelserna bör gälla på samma sätt som för svenska fartyg. Det betyder att i fråga om mönstringslagen begränsas tillämpningen av denna till fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 (se 2 § mönstringslagen). Vissa följdändringar föreslås även i 60 § sjömanslagen och 7 a § lagen om vilotid för sjömän (se författningskommentaren avsnitt 8.2 och 8.6).

Även bestämmelserna om tillsyn behöver utsträckas till att omfatta utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar utförs. Sådana utländska fartyg bör genomgå besiktningar samt åläggas att inneha tillsynsbok samt dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg som motsvarande svenska fartyg. I linje med detta bör 5 kap. 2 § och 6 kap. 1 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg samt 5 kap. 9 § och 29 § fartygssäkerhetslagen utvidgas till att även omfatta de nämnda utländska fartygen. Ritningar till sådana fartyg bör även inges till Transportstyrelsen enligt 5 kap. 26 § fartygssäkerhetslagen.

6 Ikraftträdande

Förslag: Bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2019. Kustfartstillstånd och de tillstånd avseende trafik mellan Gotska Sandön och fastlandet som har beslutats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla.

För närvarande pågår ett arbete inom Transportstyrelsen med att se över bestämmelserna avseende tillsyn över mindre fartyg samt avseende bemanning av fartyg. Resultatet av det arbetet bör avvaktas innan de nu föreslagna bestämmelserna träder i kraft. I och med att antalet utländska fartyg som regelbundet transporterar passagerare och gods mellan svenska hamnar i skärgårdstrafik är lågt – för närvarande rör det sig om två fartyg – föreligger det heller inte av den anledningen något omedelbart behov av att bestämmelserna träder i kraft inom en snar framtid. Det framstår som lämpligt att författningsändringarna träder i kraft den 1 januari 2019.

Genom den föreslagna lagen om rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods (cabotage) upphävs även Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland Dat. 10 november 1724 (produktplakatet), Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 (förklaringen) och lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Regeringen bör i det sammanhanget även upphäva förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. (tillståndsförordningen) och förordningen (1997:748) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland.

De kustfartstillstånd och de tillstånd avseende trafik mellan Gotska Sandön och fastlandet som har beslutats enligt äldre bestämmelser ska fortfarande gälla.

7 Konsekvenser

7.1 Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för det allmänna

Bedömning: Förslaget väntas inte leda till några nämnvärda kostnadsökningar för det allmänna.

Redan i dag tar Transportstyrelsen ut en avgift för kustfartstillstånd. I den föreslagna lagen om rätten att bedriva sjötransporter av passagerare och gods (cabotage) föreslås regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan om cabotagetillstånd samt om avgifter för tillsyn enligt lagen eller andra föreskrifter meddelade med stöd av lagen samt villkor i tillstånd. Det kan här vara fråga om avgifter för besiktningar eller inspektioner. På samma sätt gäller i fråga om besiktningar i samband med utställande av certifikat att Transportstyrelsen tar ut avgifter för detta. Hanteringen av anmälningar av utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 som används för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar förväntas inte leda till någon nämnvärd kostnadsökning eftersom det inte rör sig om något större antal fartyg.

I fråga om Naturvårdsverkets handläggning av ansökningar om tillstånd för att trafikera Gotska Sandön bedöms kostnaderna vara oförändrade.

Bedömning: De rederier som avser att använda utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 till regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar kommer att behöva betala avgifter för tillsynen av dessa fartyg.

De rederier som avser att använda utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 till regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar kommer att behöva betala avgifter för tillsynen av sådana fartyg. Det kan här vara fråga om avgifter för exempelvis besiktningar. Kostnaderna kan dock inte förväntas bli högre än för motsvarande svenska fartyg.

7.2 Övriga konsekvenser

Bedömning: Förslaget bedöms inte påverka samhället i övrigt.

Förslaget bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen eller den offentliga servicen i olika delar av landet, små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, jämställdheten mellan kvinnor och män eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag (0000.00) om rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods (cabotage)

1 §

Rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar (cabotage) är förbehållen

- 1) svenska fartyg,
- 2) utländska fartyg i den mån dessa omfattas av en särskild internationell överenskommelse som Sverige har slutit med en annan stat om ömsesidigt tillträde till marknaden för inrikes sjöfart, samt
- 3) utländska fartyg som innehar cabotagetillstånd.

Beträffande rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar (cabotage) med vissa fartyg registrerade i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller

1) 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), i lydelsen enligt Anslutningsfördraget av den 9 december 2011 om Republiken Kroatians anslutning till Europeiska unionen, och

2) Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, i den ursprungliga lydelsen.

Paragrafen behandlar rätten att bedriva sjötransporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar (cabotage).

I *första stycket första punkten* regleras att rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar (cabotage) är förbehållen i första hand svenska fartyg. Av *andra och tredje punkten* framgår sedan att även utländska fartyg har tillträde till cabotagemarknaden i den mån fartygen omfattas av en särskild internationell överenskommelse som Sverige har slutit med en annan stat om ömsesidigt tillträde till marknaden för inrikes sjöfart, eller de innehar cabotagetillstånd. Paragrafen motsvarar vad som i praktiken redan gäller i dag enligt Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Swerige och Finland Dat. 10 november 1724 (produktplakatet), Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Swerige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 (förklaringen), förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. (tillståndsförordningen) samt de bilaterala överenskommelser som Sverige har slutit med andra stater om ömsesidig tillgång till cabotagemarknaden. I och med att tillståndet att bedriva cabotage trafik numera även kan innefatta inre vattenvägar har termen kustfartstillstånd emellertid bytts ut mot termen cabotagetillstånd.

I *andra stycket* markeras att paragrafen inte omfattar sådan cabotage trafik som regleras genom 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), i lydelsen enligt Anslutningsfördraget av den 9 december 2011 om Republiken Kroatians anslutning till Europeiska unionen, eller rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, i den ursprungliga lydelsen. Här gäller istället förordningarna direkt som svensk lag.

Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

För rätten att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön fordras särskilt tillstånd.

Paragrafen reglerar att särskilt tillstånd krävs för att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön. I förhållande till den nuvarande bestämmelsen i förordningen (1997:748) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland utvidgas tillämpningsområdet något i och med att den nu avses omfatta all kommersiell trafik till och från ön, det vill säga även fart som inte kan karakteriseras som linjefart samt även kommersiell trafik mellan Gotska Sandön och Gotland. Transporter av personal och annan utrustning till ön kräver inte tillstånd. Det kan till exempel här röra sig om personal för att underhålla byggnader och andra installationer på ön. Sådan personal och utrustning kan inte anses utgöra betalande passagerare respektive gods.

Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

3 §

Ansökan om cabotagetillstånd och särskilt tillstånd att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett tillstånd ska lämnas för viss tid eller vissa resor. Tillståndet får förenas med villkor.

Av paragrafen framgår att cabotagetillstånd samt särskilt tillstånd för att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Avsikten är att ansökan om cabotagetillstånd ska prövas av Transportstyrelsen på motsvarande sätt som denna i dag prövar ansökningar om kustfartstillstånd. Beträffande ansökningar om särskilt tillstånd att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön föreslås dessa fortsatt prövas av Naturvårdsverket. Ett tillstånd ska lämnas för viss tid eller vissa resor samt kunna förenas med villkor.

Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

4 §

En redare som använder ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar ska anmäla detta till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Anmälningsplikten omfattar inte ett fartyg för vilket cabotage-tillstånd har sökts.

I paragrafen anges att redare som använder utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar ska anmäla detta till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Anmälningsplikten omfattar inte ett fartyg för vilket cabotage-tillstånd har sökts.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

5 §

Tillsyn över att sjötransporter av passagerare och gods bedrivs i enlighet med bestämmelserna i denna lag, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor utövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragrafen anges att tillsynen över att sjötransporter av passagerare och gods bedrivs i enlighet med bestämmelserna i denna lag, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor utövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

6 §

Används fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med denna lag, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor döms befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter.

Genom paragrafen kriminaliseras uppsåtlig eller oaktsam användning av fartyg i strid med lagen, föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillståndsvillkor. Som ansvariga utpekas befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget. En brukare kan exempelvis utgöras av en ansvarig person i ett företag som utan att vara redare har inhyrt fartyget för

transporter av passagerare och gods med vetskap om att tillstånd saknas eller utan att kontrollera om tillstånd finns. Sanktionen är precis som i fråga om förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. begränsad till böter.

Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

7 §

Beslut avseende tillstånd enligt denna lag får överklagas hos Förvaltningsdomstolen. För prövning i Kammarrätt krävs särskilt prövningstillstånd.

I paragrafen anges att beslut avseende tillstånd enligt lagen får överklagas hos Förvaltningsdomstolen. För prövning i Kammarrätt krävs särskilt prövningstillstånd.

Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om

- 1) ansökan om cabotagetillstånd respektive särskilt tillstånd för att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön,
- 2) villkor för sådana tillstånd,
- 3) avgifter för prövning av sådana ansökningar,
- 4) anmälningsplikt och tillsyn över att sjötransporter av passagerare och gods bedrivs i enlighet med bestämmelserna i denna lag, föreskrifter meddelade med stöd av lagen eller villkor i tillstånd beslutade enligt denna lag, och
- 5) avgifter för sådan tillsyn.

Paragrafen innehåller bestämmelser om bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter. Av *första punkten* i paragrafen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om ansökan om cabotagetillstånd respektive tillstånd att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön.

Det kan här vara fråga om att exempelvis föreskriva vad ansökan ska innehålla för uppgifter.

I *andra punkten* regleras att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om villkor för cabotagetillstånd respektive tillstånd att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön. Ett exempel på sådana villkor kan vara att fartyg som används i viss skärgårdstrafik vintertid ska ha en viss isklass eller att fartyg som används för transporter till och från Gotska Sandön ska vara försedda med katalytisk avgasrening. Villkoren kan sedan införas i det individuella tillståndet avseende ett visst fartyg.

Enligt *tredje punkten* bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva avgifter för prövning av ansökningar om cabotagetillstånd respektive tillstånd att bedriva sjötransporter av passagerare och gods till och från Gotska Sandön. Av skrivningen framgår att avgiften ska betalas även i de fall ansökan sedan avslås.

I *fjärde punkten* regleras att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om anmälningsplikt och tillsyn över att sjötransporter av passagerare och gods bedrivs i enlighet med bestämmelserna i lagen, föreskrifter meddelade med stöd av lagen eller villkor i tillstånd beslutade enligt lagen. Det kan här vara fråga om detaljföreskrifter angående anmälningsplikten samt tillsynen och dess bedrivande.

Av *femte punkten* framgår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för sådan tillsyn. Det kan här vara fråga om avgifter för besiktning eller inspektion av att fartyget i fråga uppfyller villkoren för tillstånd.

Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.
2. Genom lagen upphävs Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Swerige och Finland Dat. 10 november 1724, Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Swerige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 och lagen

(1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland.

3. Kustfartstillstånd och tillstånd avseende trafik mellan Gotska Sandön och svensk hamn utanför Gotland som har beslutats enligt äldre bestämmelser gäller fortfarande.

I *första punkten* anges att lagen ska träda i kraft den 1 januari 2019.

Genom *andra punkten* upphävs Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland Dat. 10 november 1724, Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 och lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland.

I *tredje punkten* föreskrivs att kustfartstillstånd och tillstånd avseende trafik mellan Gotska Sandön och svensk hamn utanför Gotland som har beslutats enligt äldre bestämmelser fortsatt ska gälla efter det att den nya lagen har trätt i kraft. Tillstånden gäller fram till att dessa löper ut.

Övervägandena finns i kapitel 6.

8.2 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

1 §

Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid *arbetstagaren* tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

Med undantag för 14, 55, 59 och 60 §§ gäller lagen i tillämpliga delar även arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och har befattning ombord på ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilket regelbundna sjötransporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs.

I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53–55, 59, 60, 65, 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ motsvarande tillämpning.

I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

Paragrafen, som anger lagens tillämpningsområde, har ändrats.

Första stycket har endast genomgått en redaktionell ändring genom att ordet *han* har bytts ut mot ordet *arbetstagaren* i syfte att markera att bestämmelserna är könsneutrala.

Andra stycket är nytt. Genom detta utvidgas lagens tillämpningsområde till att med undantag för 14, 55, 59 och 60 §§ i tillämpliga delar även omfatta arbetstagare som är anställda för fartygsarbete och har befattning ombord på utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500, med vilket regelbundna transporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs. Undantaget från förbudet i 14 § att dra anställningstvist inför utländsk myndighet förestavas av att det i grunden rör sig om ett utländskt fartyg med utländsk besättning och att det därför kan vara mer lämpligt att exempelvis en uppsägningstvist avgörs i flaggstaten. Beträffande 55 och 59 §§ gäller att dessa bestämmelser aldrig aktualiseras i fråga om utländska fartyg i cabotagetrafik. Undantaget från 60 § utgör en följd av att lagen utvidgas till att automatiskt omfatta arbetstagare ombord på utländska fartyg understigande 500 med vilka regelbundna sjötransporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs. Lagen gäller vidare endast i tillämpliga delar. Som exempel kan nämnas att regeringen enligt 15 § tredje stycket kan föreskriva att bestämmelserna om tjänstgöringsbesked ska tillämpas även på inhyrda utländska fartyg. Den delen av bestämmelsen torde inte aktualiseras i fråga om de nu avsedda utländska fartygen. Här gäller istället att precis som i fråga om svenska fartyg, sjömannen ska förses med ett tjänstgöringsintyg enligt första stycket samma bestämmelse.

I fråga om uttrycket *regelbundna sjötransporter* behandlas innebörden av detta i avsnitt 5.3. Som uttrycks där får ett fartyg som sätts in i linjetrafik, det vill säga trafik enligt ett visst schema eller tidtabell mellan olika i förväg fastställda hamnar normalt sett anses utföra regelbundna transporter. Bestämmelserna avses emellertid omfatta även andra fartyg som regelbundet används för sjötransporter av passagerare och gods. Det kan här vara fråga om exempelvis lastfartyg som transporterar gods mellan olika hamnar

på uppdragsbasis utan att det för den sakens skull går att tala om en tidtabellsstyrd trafik.

I bestämmelsen används till skillnad från den föreslagna lagen om rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods (cabotage) uttrycket *inre fart* istället för *mellan svenska hamnar*. Att olika uttryck här används hänger samman med att sjömanslagens något ålderdomliga terminologi. Uttrycket *inre fart* har med undantag för sjömanslagstiftningen utmönstrats. Införandet av uttrycket mellan svenska hamnar i sjömanslagen skulle emellertid komma att bryta systematiken i denna. I väntan på en allmän översyn av sjömanslagstiftningen bör således uttrycket *inre fart* behållas i lagbestämmelsen. Sakligt sett innebär detta emellertid inte någon skillnad eftersom *inre fart* definieras i 3 § som fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund.

Tredje stycket har ändrats medan det *fjärde stycket* är nytt. De båda styckena utgörs av det tidigare andra och tredje stycket i bestämmelsen. Sakligt sett har dessa inte ändrats.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

60 §

Regeringen får förordna att denna lag helt eller delvis ska gälla även sjöman på annat utländskt fartyg än som anges i 1 § andra stycket denna lag.

Paragrafen har ändrats. I paragrafen föreskrivs att regeringen kan förordna att sjömanslagen helt eller delvis ska gälla sjöman på utländskt fartyg. Till följd av att sjömän ombord på utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna sjötransporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs kommer att omfattas direkt av lagen enligt 2 § har bemyndigandet i 60 § inskränkts.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Övervägandena återfinns i kapitel 6.

8.3 Förslaget till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

1 kap.

2 a §

Lagen gäller även i fråga om utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs. Beträffande övriga utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium gäller bestämmelserna i 2 kap. 1 § första stycket, 2 och 3 §§ samt 3 kap. 4 § andra stycket. I övrigt gäller lagens bestämmelser utländska fartyg endast i den mån regeringen föreskriver det.

Paragrafen, som reglerar tillämpningen av arbetsmiljölagen med avseende på utländska fartyg, har ändrats. Genom den föreslagna ändringen utsträcks lagen till att gälla även i fråga om utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs. Beträffande övriga utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium gäller fortsatt endast bestämmelserna i 2 kap. 1 § första stycket, 2 och 3 §§ samt 3 kap. 4 § andra stycket i den mån regeringen inte föreskriver annat.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Övervägandena återfinns i kapitel 6.

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

5 kap.

2 §

Handlingar som avses i 1 § ska i fråga om svenska fartyg samt i fråga om utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs på begäran hållas tillgängliga för Polismyndigheten, Kustbevakningen, den tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § eller annan myndighet som regeringen utser. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på andra utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, i den mån regeringen föreskriver detta.

Inom en främmande stats sjöterritorium är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar som avses i 1 §.

Paragrafen, som anger att dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord ska hållas tillgängliga, har ändrats.

Enligt *första stycket* ska även utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs precis som i fråga om svenska fartyg kunna uppvisa föreskrivna dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord.

Andra stycket har inte ändrats.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

6 kap.

1 §

Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. 1 § om konstruktion, utrustning eller drift, ska besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar. Detsamma gäller i fråga om utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.

Vid besiktningarna ska fastställas om fartygen uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

Paragrafen, som anger tillsynen i form av besiktningar, har ändrats.

I *första stycket* har besiktningstvånget utsträckts till att även omfatta utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs. Bestämmelsen har även ändrats redaktionellt.

Andra stycket har endast genomgått en redaktionell ändring.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Övervägandena återfinns i kapitel 6.

8.5 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

1 §

Bestämmelserna i denna lag gäller sjömän på

- 1) svenska handelsfartyg,
- 2) utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs, och
- 3) utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare.

Regeringen får föreskriva att lagen ska tillämpas även i fråga om andra fartyg.

Paragrafen, som anger lagens tillämpningsområde, har ändrats.

I *första stycket* har lagens tillämpningsområde utvidgats till att även omfatta utländska handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods i inre fart bedrivs. Uttrycket *inre fart* som även används i 6 och 18 § definieras inte i mönstringslagen, men förutsätts ha samma betydelse som i sjömanslagen (jfr ovan avsnitt 8.2).

Andra stycket har endast genomgått en redaktionell ändring.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Övervägandena återfinns i kapitel 6.

8.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

1 §

Denna lag gäller, med de undantag som anges i 2 §, sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg samt på utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilket regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.

I 7 a § finns bestämmelser som gäller sjömän som är anställda på andra utländska fartyg än som avses i första stycket.

Bestämmelserna gäller även

1. andra anställda än sjömän som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka,

2. de personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade.

Med fartygsarbete avses i denna lag arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget.

Paragrafen, som anger lagens tillämpningsområde, har ändrats.

I *första stycket* utvidgas lagens tillämpningsområde till att även gälla sjömän som är anställda för fartygsarbete ombord på utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilket regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.

I *andra stycket* har tillämpningsområdet avseende utländska fartyg justerats till följd av ändringen i första stycket. Bestäm-

melsen omfattar andra utländska fartyg än de som avses i första stycket.

Tredje och fjärde stycket har inte ändrats.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

7 a §

För sjömän ombord på andra utländska fartyg än som avses 1 § första stycket denna lag som används i affärsdrift och som anlöper en svensk hamn ska klausulerna 1–12 i det avtal som återges i bilagan till 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 (ECSA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FTS)¹ iakttas.

Paragrafen, som anger att det avtal som ingåtts mellan de europeiska fackliga organisationerna om arbetstidens organisation för sjömän ska tillämpas i fråga om utländska handelsfartyg, har ändrats. Bestämmelsen har inskränkts i så måtto att denna inte längre omfattar de utländska fartyg vilka anges i 1 § första stycket i lagen. Ändringen utgör en följd av att lagens tillämpningsområde justerats. I övrigt har bestämmelsen genomgått en redaktionell ändring.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Övervägandena återfinns i kapitel 6.

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

3 kap.

¹ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33 (Celex 31999L0063).

1 §

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Detsamma gäller i fråga om

1) ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, eller

2) ett utländskt fartyg som är passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500, under förutsättning att fartyget i fråga används för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. Fritidsfartyg behöver 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.

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

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Paragrafen, som reglerar vilka fartyg som ska ha fartcertifikat, har ändrats.

I *första stycket* har certifikatplikten utvidgats till att omfatta utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500 och utländska fartyg som är passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500. En förutsättning är dock att fartygen i fråga används för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar. För att underlätta läsningen av första stycket har detta delats upp i punkter.

Andra till fjärde styckena har inte ändrats.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

2 §

Ett svenskt passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygscertifikat. Detsamma gäller i fråga om ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500, med vilket regelbundna

transporter av passagerare mellan svenska hamnar bedrivs. 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 bärlighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Andra utländska passagerarfartyg än de som avses i första stycket ska ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Fartyg och flytande utrustning som har något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Paragrafen, som reglerar skyldigheten att inneha passagerarfartygscertifikat, har ändrats.

I *första stycket* har plikten att inneha passagerarfartygscertifikat utvidgats till att även omfatta utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500, med vilket regelbundna transporter av passagerare mellan svenska hamnar bedrivs. Avsikten här är att utländska fartyg som mer eller mindre permanent används i svensk inrikes trafik ska behandlas på samma sätt som svenska fartyg beträffande sjösäkerhetskrav och tillsyn.

Andra stycket har ändrats till följd av att certifikatsplikten utvidgats i första stycket. Andra stycket omfattar numera endast andra utländska fartyg än de som avses i första stycket.

Tredje stycket har inte ändrats.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

3 §

Ett passagerarfartyg får inte medföra fler passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller, i fråga om utländska fartyg som avses i 2 § andra stycket, motsvarande handling.

Paragrafen har ändrats. Lagtexten i paragrafen har justerats till följd av att certifikatsplikten enligt 2 § utvidgats till att omfatta även vissa utländska fartyg.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

18 §

Bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter gäller inte utländska fartyg med undantag för

- 1) fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, och
- 2) passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 under förutsättning att fartyget i fråga används till regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar.

Paragrafen, som reglerar tillämpningen av bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter i förhållande till utländska fartyg, har ändrats. Undantaget har inskränkts i så måtto att utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, och passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 numera i linje med svenska fartyg ska omfattas av bestämmelserna om säkerhetsbesättning och om bemanningsföreskrifter. En förutsättning är dock att fartygen i fråga används för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

4 kap.

18 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller även utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs. I fråga om andra utländska fartyg gäller bestämmelserna i detta kapitel endast i den mån regeringen föreskriver det.

Paragrafen, som reglerar tillämpningen av arbetsmiljöbestämmelserna i fråga om utländska fartyg, har ändrats. Bestämmelserna i 4 kap. ska omfatta även utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs. Beträffande andra utländska fartyg gäller bestämmelserna i 4 kap. fortsatt endast i den mån regeringen föreskriver detta.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

5 kap.

9 §

Tillsyn av utländska fartyg sker företrädesvis genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

I fråga om

- 1) utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, och
- 2) utländska passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500

vilka utför regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar ska dock Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. Detsamma gäller i fråga om andra utländska fartyg då staten i vilken det främmande fartyget är registrerat har gjort en framställning om detta.

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål.

Paragrafen, som reglerar tillsyn över utländska fartyg, har ändrats.

I *första stycket* anges att tillsyn över utländska fartyg sker företrädesvis genom inspektion.

I *andra stycket* regleras sedan att i fråga om utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500, och utländska passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 ska Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. En förutsättning är att fartyget i fråga utför regelbundna transporter av

passagerare och gods mellan svenska hamnar. Utländska fartyg som mer eller mindre permanent används för transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar kommer därmed att behandlas på samma sätt som svenska fartyg avseende tillsyn. Beträffande andra utländska fartyg finns det fortsatt en möjlighet att efter framställning av flaggstaten besikta fartyget i fråga.

Tredje stycket har inte ändrats.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

26 §

Om ett fartyg byggs eller byggs om för en svensk beställare och fartyget enligt denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen *ska* besiktigas, *ska* ritningar till fartyget ges in till Transportstyrelsen i god tid innan det arbete påbörjas som ritningarna avser. I trängande fall får ritningarna ges in snarast därefter.

Ritningar till ett utländskt fartyg som har blivit svenskt och därför *ska* undergå besiktning i fråga om sjövärdigheten *ska* ges in till Transportstyrelsen så snart som möjligt. *Detsamma gäller i fråga ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet understigande 500, med vilket regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.*

Paragrafen, som bland annat reglerar skyldigheten att till Transportstyrelsen inge ritningar, har ändrats.

Första stycket har genomgått ett par redaktionella ändringar.

I *andra stycket* har tillagts att även i fråga om utländska fartyg med en bruttodräktighet understigande 500, med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs, *ska* ritningar lämnas till Transportstyrelsen inför besiktningen av fartyget i fråga. Stycket har även genomgått en redaktionell ändring.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

29 §

Svenska passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *ska* ha en tillsynsbok. *Detsamma gäller i fråga om*

1) utländska passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500, och

2) utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500,

med vilka regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar bedrivs.

Svenska fritidsfartyg behöver endast ha en tillsynsbok om bruttodräktigheten är minst 100.

Paragrafen, som behandlar skyldigheten att ha tillsynsbok, har ändrats.

I första stycket utsträcks skyldigheten att ha tillsynsbok även till att omfatta utländska passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 500 och utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, men understigande 500. En förutsättning för detta är att fartygen i fråga utför regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar.

Andra stycket är nytt. Den tidigare bestämmelsen i första stycket att endast fritidsfartyg med en bruttodräktighet uppgående till minst 100 behöver ha tillsynsbok har skiljts ut till ett eget stycke. I och med att paragrafen numera som helhet omfattar även vissa utländska fartyg har det i andra stycket förtydligats att beträffande fritidsfartyg endast svenska sådana avses.

Övervägandena återfinns i avsnitt 5.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. Övervägandena återfinns i kapitel 6.