

Sjöfartsinspektionen
Fartygstekniska enheten
601 78 Norrköping

REMISSYTTRANDE

Er beteckning 010202-07-16000

Göteborg 2007-11-23

Sjöfartsverkets föreskrifter om navigationssäkerhet och navigationsutrustning

Sveriges Redareförening har mottagit remiss i ovan rubricerat ämne.

Föreningens princip är att inga svenska särkrav ska förekomma. I den aktuella saken, om införande av krav på roderlägesvisare för alla fartyg, är det få av föreningens medlemmar som har fartyg som rent praktiskt skulle beröras av regeländringen. Vid de tillfällen då medlemsfartyg faller utanför det aktuella SOLAS-kravet, rekommenderar Redareföreningen att man följer Sjöfartsverkets allmänna råd om roderlägesvisare. Föreningen har dock sympatier för dem som bedriver verksamhet med tonnage under 500 brutto och där det allmänna rådet i visa fall inte är tillämpligt.

Sveriges Redareföreningen har svårt att finna något positivt med införandet av LRIT på svenska fartyg. Föreningen förstår dock processen och tycker att Sjöfartsinspektionen har agerat så gott som det är möjligt under rådande process. Från ett näringsperspektiv kan man ändå inte tåga still och acceptera ett införande av ett lagkrav med så diffusa former och med en synnerligen kort tidsmarginal. I nuläget är det få eller ingen som har den fulla tekniska överblicken över vad införandet egentligen innebär för den svenska handelsflottan.

Från första början var det uttalat att sjöfarten inte skulle drabbas av några merkostnader på grund av införande och drift av LRIT. Som det ser ut idag kommer fartyg med äldre utrustning att drabbas av inte helt obetydliga kostnader. Dessa fartyg tillhör i många fall det kustnära tonnage (A1+A2) som redan är hårt drabbat av diverse ökade kostnader och lever under ständig konkurrens från andra transportslag.

Detta blir bara en i mängden av ökade kostnader som gör att gods flyttar från sjö till land, vilket direkt strider mot EU:s uttalade transportpolicy ”Motorways of the Sea”, där man tvärtom förespråkar ett godsflöde från land till sjöss.

För den fortsatta utvecklingen är det således av allra största vikt att Sjöfartsinspektionen fortsätter att aktivt driva LRIT-debatten och då särskilt frågan om att fartyg som trafikerar sjöområde A2 kan tillämpa AIS som ekvivalens till kravet på LRIT.

För övrigt ställer sig Redareföreningen frågande till var kravet i förordningen (1993:1067) om elektromagnetisk kompatibilitet och Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2007:1) om elektromagnetisk kompatibilitet, återfinns i SOLAS. Om så inte är fallet bör kravet slopas.

Göteborg som ovan
SVERIGES REDAREFÖRENING

Roger Lindgren

Per Marzelius