



*The Swedish Shipowners' Association*

Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
Ronald Rutgersson  
103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning 2010-04-28 N2010/3096/TE

Göteborg 2010-08-31

**Betänkande Tredje Sjösäkerhetspaketet-Klassdirektivet, Klassförordningen, olycksfallsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod. (SOU 2010:23) samt genomförandet av det tredje sjösäkerhetspaketet, dir.2009:42 och hur direktivet bör genomföras i svensk rätt.**

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Från näringsens sida är vi måna om effektivitet, tillgänglighet, kompetens och så korta beslutsvägar som möjligt i kontakten med myndigheterna. Myndigheternas sjöfarts-kompetens och beslutsfattande bör därför i möjligaste mån koncentreras till en myndighet. Vi vet att det är av stor vikt att beslutande myndigheter har aktuell operativ-, farligt gods- och fartygskonstruktionskunskap, då viktiga beslut ska tas. Inte minst då det gäller fartygs anvisning till "skyddad plats" eller bedömning av en haverists sjövärdighetstillstånd efter eller under en sjöolycka. Trots föreskrifter om samråd vid delat ansvar mellan myndigheter, har detta historiskt visat sig vara mycket svårt att leva upp till.

Vi stödjer därför utredarens förslag när det gäller det generella anslaget avseende hamnstats-, övervaknings- och flaggstatsdirektivet, där Transportstyrelsen i huvudsak föreslås bli den behöriga myndigheten. Vi gör bedömningen att detta inte inkräktar på eller hämmar Kustbevakningens instruktion och uppdrag till miljöräddningsinsatser eller fartygs behov av assistans.

Hamnstatskontrolldirektivet bör vid införandet i svensk rätt också innehålla en föreskrift som speglar innehållet artikel 10 i PMoU-protokollet, dvs. rätt till överklagande. Redaren ska ha rätt att överklaga en behörig myndighets beslut att kvarhålla fartyget. Rederiet ska via sin egen tillsynsmyndighet kunna få en skyndsamt bedömning av klagomålet. Det är viktigt för näringen att snabbt kunna få en "second opinion", då det vid upprepade tillfällen gjorts felaktiga regeltolkningar av Port State Officers. Konsekvenserna för redarna blir då förödande.

### *Klassdirektivet och klassförordningen*

Transportstyrelsen ska vara den myndighet som utför klassdirektivets uppgifter liksom de delar i klassförordningen som riktar sig mot behörig myndighet. SRF stödjer också här ”valet av myndighet”. Utredaren konstaterar att det finns anledning att tro att en större del av flaggstatstillsynen kommer att delegeras till klassificeringssällskapen. Konsekvensen blir att tillsynen av de erkända organisationerna kommer att öka och att tillsynsintäkterna proportionellt kommer att minska. I detta sammanhang är det av yttersta vikt att Transportstyrelsen och andra berörda myndigheter genomför nödvändiga effektiviseringar inom den egna organisationen så att redarna inte blir dubbelfakturerade, dvs. betalar för både myndigheter och klassificeringssällskapen.

### *Olycksdirektivet och IMO:s olycksutredningskod*

Utredaren föreslår Statens haverikommission (SHK) som oberoende utredningsorgan för utredningar av sjöolyckor. Skälen härför är att ha ett fristående, permanent och opartiskt organ för att säkra trovärdigheten och minska risken för jäv. Argumenten är ur ett objektivitetsperspektiv odiskutabla, men direktivets huvudsyfte är också att förbättra sjösäkerheten och minska risken för framtida olyckor. I detta perspektiv framförs följande: SHK har visat sig ha stora svårigheter att klara av uppgiften som utredande organ. Handläggningstiden för varje enskilt ärende överskrider i nästan varje fall kravet på de väl tilltagna maximala 12 månaderna. Under perioden 2000-01-01 – 2009-05-09 inom sektorn ”civil sjöfart” publicerades 17 haverirapporter, dvs. knappt två om året. Tre rapporter klarade tidsgränsen. Sju av de övriga var mer än ett halvår försenade, varav två stycken med över ett år. Genomsnittskostnaden för varje rapport SHK producerat ligger på ca. 1 250 000 kr, vilket är häpnadsväckande. SHK:s utredningskostnad faktureras Transportstyrelsen som i sin tur finansieras via näringen.

Mot detta står Transportstyrelsens utredningsenhet som har en tremånaders gräns på maximal handläggningstid. Något som också uppfylls.

Effektiviteten talar till Transportstyrelsens fördel. Kompetensen hos Transportstyrelsens utredningsenhet är en förklaring till den högre effektiviteten, då myndigheten är kontinuerligt uppdaterad med regel- och den operativa utvecklingen i sjöfartsnäringen. SHK har vid varje enskild (två om året i genomsnitt) utredning en lång startsträcka då man först ska rekrytera konsulter och dessa sedan ska uppdateras.

Ur en ”cost-benefit-analysis” (effektivitet, kompetens och rapportkvalitet), är det näringens uppfattning att Transportstyrelsens utredningsenhet är bäst kvalificerad att hantera den civila sjöfartens olycksutredningar.

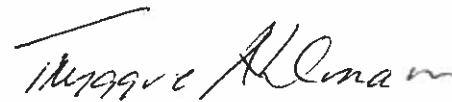
Utredarens slutsats är att Transportstyrelsen inte uppfyller direktivets krav om oberoende organ, vilket däremot SHK anses göra, varför SHK föreslås bli det oberoende utredningsorganet.

Näringsen anser således att Transportstyrelsens utredningsenhet med sin högre kompetens och effektivitet bättre uppfyller direktivets huvudsyfte att förbättra sjösäkerheten, förhindra förorening och hindra sjöolyckor och önskar därför att denna enhet får ett ökat utredningsmandat än det som föreslås i utredningen, dvs. enbart analys av utförda SHK analyser.

Göteborg som ovan  
SVERIGES REDAREFÖRENING



Håkan Friberg



Tryggve Ahlman