

Näringsdepartementet
Transportenheten
Tomas Brolin
103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

Er beteckning 2010/4862/TE

Göteborg 2011-04-06

Slutrapport av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg.

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

Regeringen gav den 21 december 2009 Transportstyrelsen (TS) i uppdrag att se över möjligheten att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av svenska fartyg i internationell trafik. Åtgärden vidtogs i syfte att skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för svenska rederier utan att äventyra Sveriges åtagande som flagg-, hamn- eller kuststat när det gäller sjösäkerhet, sjöfartsskydd och miljö. I de delar där besiktning inte bedöms lämplig att överlåta av säkerhetsmässiga eller miljömässiga skäl, ska detta motiveras.

SRF kan konstatera att ett grundligt och väl genomfört arbete är utfört på den relativt korta tid som gavs den utredande projektgruppen. Dialog, internationella jämförelser och seminarier har genomförts. Detta har borgat för näringsdelaktighet och givit utredarna nödvändiga insikter, inte minst om våra närmaste grannländers myndigheter och klassificeringssällskapens sätt och långa erfarenhet att hantera frågan.

De svenska redarna har dock några synpunkter som vi önskar blir beaktade. Dessa ska ses som en finjustering i en annars väl mottagen rapport.

Rapporten föreslår att RoRo-passagerar- och Passagerarfartyg undantas från den nya utvidgade delegeringsordningen men omfattas av de generella regelförändringar som föreslås gälla för ISM, ISPS och nybyggnation. Regelförändringarna är bra men från SRF:s sida anser vi inte att det finns några principiella hinder, sjösäkerhets- eller miljöskyddsskäl för att den föreslagna utvidgade delegeringsordningen i framtiden också skulle kunna omfatta RoRo-passagerar- och Passagerarfartyg.

ISM: Den föreslagna regelförändringen som innebär att besiktningens intervall anpassas till Internationell nivå med en mellanliggande besiktning vart femte år, omfattande samtliga fartygstyper, stöds av SRF.

Utredningen föreslår vidare att tillsyn och besiktning av ISM kodens ska ligga kvar hos TS för samtliga SOLAS-fartyg. Utredningen slår samtidigt fast att det inte finns några laghinder för en delegering. I utredningen går det inte heller att finna några särskilda skäl, utifrån ett sjösäkerhets- eller miljöskyddsperspektiv, som hindrar delegering av ISM. Goda referenser i våra närmaste grannländer och övriga Europa visar att detta inte äventyrar miljö- och sjösäkerhetsskyddet. Den operativa och tekniska ISM-kontroll som anses nödvändig (enligt slutrapportens §5.2.1.) kommer att uppnås med aktiv styrning och ett nytt och tätare arbetssätt gentemot klassificeringssällskapen. Att delegera tillsynen innebär inte att ansvaret försvinner från myndigheten och/eller att besiktningen inte äger rum. Effektiviteten och kvalitetssäkringen i besiktningens process kommer att vila på de erkända organisationerna. Flaggstatsansvaret ligger på TS oavsett vilka certifikat som delegeras inkl. ISM.

Integreringen av det tredje sjösäkerhetspaketet i svensk lagstiftning med bl.a. hamnstatskontroll- flaggstats och övervakningsdirektivet ger flagg-, kust- och hamnstaten Sverige mandat och skyldighet att agera om man anser det nödvändigt.

Med anledning av ovan föreslår SRF följande:

- TS behåller partiellt ISM tillsynen. TS genomför den inledande (initial) besiktningen och tecknar certifikatet. Delegerar den mellanliggande besiktningen och nyteckningen av certifikatet till erkänd organisation.

ISPS: SRF stödjer utredarnas förslag att föreslå delegation av tillsyn och besiktning av ISPS-koden till erkänd organisation. SRF noterar att anpassningen av besiktningens intervall för kontroll av ISPS-koden blir som föreslagits för ISM-koden, dvs. en mellanliggande besiktning vart femte år. Den sistnämnda regelförändringen kommer också att omfatta RoRo-passagerar- och Passagerarfartyg.

Integrerad tillsyn: Den hos TS kvarvarande tillsynen, som i förslaget omfattar Fartcertifikatet, ISM och arbetsmiljö (SAM), föreslås integreras till ett och samma förrättningsstillfälle. Det är av mycket stor vikt att denna integrering tydligt systematiseras och genomförs då kostnaderna vid varje förrättning har ökat dramatiskt med anledning av kraftigt förhöjda tariffer och reseersättningar i samband med besiktningar.

Systemtillsyn/Egenkontroll: Vad SRF kan uttolka av rapporten och konsekvensutredningen så kommer de svenska fartyg som väljer erkänd organisation för utfärdande av certifikat att undantas från kravet på systemtillsyn, uttryckt som egenkontroll. Dessa fartyg hänvisas till TSFS 2011:xx 35§ där det står att läsa "alla fartyg och rederier enligt första stycket skall ha rutiner för att fortlöpande kontrollera att fartygen och fartygsutrustningen hålls i gott skick etc.". Hur denna typ av systemtillsyn ska gå till hänvisas vidare till i avtalet (class agreement) som kommer att skapas mellan TS och de erkända organisationerna. Det är viktigt att de redan etablerade verifieringsrutiner som finns hos klassningssällskapen idag tillåts fortsätta.

Under 2009-2010 skapades en projektgrupp bestående av representanter från TS och SRF som skulle tillse att implementeringen av systemtillsynen/egenkontrollen skulle gå så smidigt som möjligt. Det framgick mycket snart att förutsättningarna för de olika fartygstyperna var mycket olika. RoRo-passagerar- och Passagerarfartygens mycket väl utvecklade datastruktur och goda kommunikationsmöjligheter skilde sig markant från mindre torrlastare, RoRo cargo- och bulkfartyg. Tank- och kemikaliefartygen med rutiner på oljebolagens mycket rigorösa wetting och TMSA-besiktningar visade sig ligga i en helt egen division när det gäller underhålls- och verifieringssystem.

Med anledning av dessa slutsatser är det naturligt att egenkontrollen fortsätter att utvecklas på RoRo-passagerar- och Passagerarfartygen och att övriga fartyg undantas.

Nybyggnation: Regelförändring som den beskrivs i slutrapportens §5.2.4. föreslås omfatta samtliga SOLAS fartyg inkl. RoRo-passagerar- och Passagerarfartyg. Samtliga certifikat inkl. SOLAS, Load Line, MARPOL, AFS etc. föreslås delegeras till erkänd organisation. De certifikat som undantas är de tidigare nämnda ISM-, fart- och arbetsmiljö certifikatet.

Viss ritningsgranskning föreslås utföras av TS samt valda delar baserat på erfarenheter av kända problem. Det är i denna del av yttersta vikt att rederierna vet vilka regler som gäller vid beställning och byggnation av fartyg. Skeppsvarvens specifikationer utgår från klassificeringssällskapens konstruktionsregler som baseras på de internationella konventionerna, som t.ex. SOLAS och MARPOL. Det skapar idag problem om det t.ex. finns nybyggnadsklausuler som hänvisar till uppfyllande av nationella sär tolkningar eller särbestämmelser. Varven är mycket tveksamma till denna typ av generella skrivelser, vilket ofta resulterar i försenade och fördyrande kontraktssuppgörelser eller inga kontrakt alls. SRF föreslår med anledning av detta följande:

- Inom de områden där Sverige fortfarande har särregler eller sär tolkningar avseende fartygs konstruktion, vilket exemplifieras i slutrapportens §5.2.4, bör dessa anpassas till Internationell standard och tas bort. Om det trots allt beslutas om att behålla särregler och sär tolkningar bör dessa preciseras och biläggas i class agreement. Syftet är att ge svenska rederier, varv och klassificeringssällskap klara spelregler vid nybyggnation.

I remissens konsekvensutredning § 4 står att läsa att varken sjösäkerhet eller miljöskydd förväntas bli påverkade av förslaget. SRF:s uppfattning är att ett närmare samarbete med klassificeringssällskapen och Transportstyrelsen kompetensmässigt kommer att berika båda parter, vilket kommer att gagna den svenska sjöfartsnäringen.

Från SRF:s sida är vi övertygade om att det vid ett genomförande av den föreslagna nya delegeringsordningen, inkluderande de två finjusteringar som framförts rörande ISM och nybyggnation, kommer att likställa driftsförutsättningarna för svenska rederiernas tekniska och operativa management med våra närmaste grannländers.

Målsättningen att redan den 1 juli 2011 börja sjösätta förändringarna välkomnas särskilt i dessa något bistra sjöfartstider.

Göteborg som ovan
SVERIGES REDAREFÖRENING

,

Håkan Friberg

Tryggve Ahlman