

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping

Remissyttrande

TSF 2016-31

Göteborg 2016-06-09

Remissvar avseende förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter med anledning av internationella krav på vägning av containrar

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Inledning

Införandet av IMO resolution MSC 380(94) i svenska föreskrifter är en viktig och sjösäkerhetshöjande åtgärd som vid rätt införande i framtiden kan förebygga de typer av fartygsolyckor som härleds till felaktigt avlämnande bruttovikter av containers lastade ombord i fartyg..

Korrekta viktangivelser av last och last-enheter utgör basen för att kunna räkna fram ett fartygs stabilitet inför sjöresa. Ett fartygs stabilitet är av central betydelse för sjösäkerheten. Ett fartygs förmåga att kunna räta sig själv i kraftig sjöhävning och stå emot skrovpåkänningar där stora slagsidor och accelerationer uppkommer är beroende av last-enheternas vikter, stuvning, säkring och placering ombord i fartyget. Ett fartyg får inte enligt gällande Internationella- och Svenska regler lämna hamn om det inte anses vara sjövärdigt för sjöresa. Det är ett befälhavaransvar i enlighet med SOLAS och Svensk Fartygssäkerhetsförordning.

Befälhavaren är i sin tur helt beroende av att korrekta viktuppgifter på lasten delges fartyget i god tid innan lastning kan påbörjas. I enlighet med MSC resolution 380(94) som blir gällande den 1 juli 2016 kommer ansvaret för verifiering av bruttovikten av containers att delges *Shippern*.

Sammanfattning

- Föreningen Svensk Sjöfart FSS, stödjer reservationslöst resolution MSC 380(94) vilken föreskriver krav på verifiering av bruttoviktuppgifter av containers innan dessa tillåts lastas ombord i SOLAS-fartyg.

Den nya regelns syfte är att stärka sjösäkerheten genom tydliggörande av ansvarsområden bland transport-aktörerna vid fraktande av containers ombord i fartyg. Från rederinäringens sida bedöms att resolutionen har stora möjligheter att nå sin sjösäkerhetskänsliga målsättning med den korta, koncisa och avgränsande regeltext som resolutionen utgör vilken svårigen kan misstolkas av någon av transportaktörerna eller myndigheten, se nedan utdrag av resolutionstext:

The shipper of a container shall ensure the verified gross mass is stated in the shipping document. The shipping document shall be: signed by a person duly authorized by the shipper and submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan...

Problemet vi omedelbart noterade vid presentationen av föreskriftsförslaget till referensgruppen var att inget av *Shipper*-ansvaret fanns med i den föreslagna föreskriften. Förklaringen till detta framgår i missivet där den föreskrivande svenska myndigheten Transportstyrelsen inte anser sig bemyndigad att föreskriva om *Shippern*.

Lösningen på problemet förklaras i konsekvensutredningen; "den lösning som är tillgänglig för svensk del är därför att införliva regeländringen genom att rikta krav mot befälhavaren". Svenska föreskriftsbemyndiganden och dess avgränsningar kan inte få styra innehållet i en Internationellt antagen sjösäkerhetsregel av denna dignitet som i detta fall skulle leda till en ologisk omskrivning och förflyttning av ansvaret från *Shippern* till Befälhavaren..

Resolution MSC 380(94) är (över)- tydlig avseende *Shippers* ansvar att verifiera containerns bruttovikt samt att delge Befälhavaren denna uppgift innan enheten tillåts lastas ombord. Det är själva huvudpoängen med resolutionen och den svenska föreskriften måste rimligtvis spegla detta.

- Föreskriftsförslaget avviker i väsentliga delar från innehållet i MSC 380(94) och förlorar därmed målsättningen som den nya resolutionen syftar till. Föreningen Svensk Sjöfart kan därför inte och av denna orsak stödja det svenska remissförslaget. Vi anser att förskriften i grunden måste skrivas om med särskilt fokus på § 5 som vid ett eventuellt införande skulle bli en svensk särregel som går emot resolutionstexten. Vi anser att resolutionstexten i sin helhet och utan omskrivningar införs i svenska föreskrifter så att den harmonierar med den övriga Maritima världen och når sitt sjösäkerhetskänsliga syfte.

Bakgrund

Uppkomsten och hanteringen av frågan i IMO utgjordes av ett flertal fartygsolyckor som kunde relateras till felaktiga viktuppgifter i containers. Fartyg som på grund av felaktigt deklarerade viktuppgifter i lastmanifest gick till sjöss med undermålig stabilitet vilket utsatte besättningar och fartyg för stora risker. Av denna orsak beslutade IMO under MSC 94(2014) om resolution MSC 380(94) där ett riktat ansvar rörande verifiering av bruttovikten delgavs *Shippern*.

Detta ansågs nödvändigt då det i regelarbetet konstaterades att det i existerande SOLAS-regler framgick att Befälhavaren har ett ansvar för att viktuppgifterna ska finnas tillgängliga fartyget i god tid före lastning. Problemet som identifierades var viktuppgifterna inte stämde med de i lastmanifestet angivna. Befälhavaren bedömdes vara helt beroende av att korrekta viktuppgifter delgavs fartyget innan lastning kan påbörjas.

Arbetsgruppen i IMO konstaterade att de deklarerade viktuppgifterna inte stämde med verkligheten. Avsevärda avvikelser noterades där Industrin själva tog fram siffror som visade på generella viktavvikelser på 20 %. I en rapport utförd av ET Consultants på uppdrag av ITF, vilken presenterades under MSC 94, framgick att av 125,000 viktkontrollerade containers var 5 % kraftigt avvikande.

Allmänt

Lasthantering och logistikflöde.

I 5§ i föreskriftsförslaget står att läsa: *Befälhavaren ska före lastning försäkra sig om att en containers bruttovikt överensstämmer med vad som är angivet i transportdokumentationen.*

Med kunskap om hur containerlastning i ett storskaligt logistikflöde och lasthantering i en hamn fungerar och i det sammanhanget ålägga Befälhavaren ansvaret rörande verifiering av bruttovikten av containers, anser vi ogenomtänkt och orealistiskt samt dessutom direkt bryta mot resolutionens syfte. IMO insåg att ansvaret för viktuppgiften måste ligga tidigare i transportkedjan och likaså kvalitetssäkringen av viktuppgiften. Viktuppgifter saknades inte däremot korrekta viktuppgifter. Med detta som bakgrund skapades en MSC resolution 380(94) som pekade på *Shippern* vilken delgavs ansvaret för verifiering av bruttovikten och också alternativa metoder för framtagande av viktuppgifter.

Internationell harmonisering.

Det är av stor vikt för svensk industri och sjöfart att den Svenska föreskriften i alla väsentliga delar är harmoniserad med den övriga världen. Det förmodligen enda och bästa sättet att genomföra det är att MSC 380(94) i sin helhet inkluderas i svensk lag. Sjöfarten är i sin natur Internationell (därför skapar man Internationella regler) och för ett exportberoende land som Sverige är det avgörande att vi inte avviker från vår Maritima omvärld avseende hamnlogistik, flöden och fartygsoperation samt undviker säruttolkningar av Internationella regelverk.

Bemyndigande om föreskrifträtt.

Redan i referensgruppsarbetet påpekade Svensk Sjöfart på att Transportstyrelsen bör lyfta bemyndigandefrågan om föreskrifträtten till Näringsdepartementet. Om Transportstyrelsen inte anser sig ha rätten att föreskriva om *Shippern*, som i detta fall, bör myndigheten lyfta frågan om ett utvidgat bemyndigande.

Från Svensk Sjöfarts sida är det uppenbart att man i föreskriftsförslaget starkt avviker mot en Internationell resolution när man genom en omskrivning "rundar" *Shippern* och i stället skjuter över ansvaret på befälhavaren vilket uttryckligen står att läsa i konsekvensutredningens §8. Vi kan inte heller se någon konsekvensanalys rörande de juridiska ansvarsfrågorna när de två ansvarsalternativen byter plats.

Remissprocessen

MSC 94 beslutade den 21 nov 2014 om resolution MSC 380(94). Det är snart 1,5 års sedan och med tanke på konsekvenserna av den inlåsta och avgränsande situation den föreskrivande myndigheten anser sig ha i denna fråga borde remissförfarandet ges mer tid.

Det var dock ett bra initiativ att inledningsvis skapa en referensgrupp med ett antal frågor uppställda för tidiga kommentarer inför ett förestående remiss-förslag till föreskrift. Tyvärr noterar vi att det slutgiltiga föreskriftsförslaget innehållsmässigt inte beaktat eller kommenterat referensgruppens synpunkter i de som vi anser vara de viktigaste principiella frågorna.

Vi anser slutligen att en väl genomarbetad IMO MSC-resolution, där Sverige deltagit aktivt i arbetet, i sin helhet och utan sär tolkningar ska införas i svensk lag.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Tryggve Ahlman