



Transportstyrelsen  
Sjö- och Luftfartsavdelningen  
Anna Jontell  
Juridikenheten  
Juridiska sektionen för infrastruktur,  
bemanning och behörigheter  
Box 653  
601 73 Norrköping

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning TSF 2013-132

Göteborg 2014-04-14

### **Remiss av förslag avseende föreskrifter om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, del 1.**

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

#### **Inledning och allmänna kommentarer**

Det framstår som uppenbart att regeringen vill underlätta och skapa förutsättningar för en ökad inlandssjöfart, då man i handlingsplanen för sjöfarten skriver;

-att man vill möjliggöra alternativ eller komplement till transporter på väg eller järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist. Regeringens bedömning är att sådant införande skulle skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på IVV.

-att principen om att trafiken ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader fortsatt bör vara vägledande (inkluderande kostnader för buller, olyckor etc).

Från sjöfartsnäringsen kan vi inte tolka detta på något annat sätt än det nu måste vara sjöfartens tur att ges möjlighet att flytta fram positionerna som ett transportalternativ till väg och järnväg.

SRF välkomnar därför ett införande av EU:s direktiv EU/2006/87 för inlandssjöfart i svensk lag. Det öppnar för möjligheten att utveckla gods och passagertrafik på inre vattenvägar. Genom att komplettera och överföra godstransporter från den överbelastade väg och järnvägen till den energieffektiva och säkra sjöfarten kommer de samhällsekonomiska kostnaderna att reduceras kraftigt inte minst med tanke på de låga infrastrukturslitaget med tillhörande låga infrastruktursatsningar som sjöfarten har. I Trafikanalys rapport 2014:2 2.3 om sjöfartens konkurrens med andra trafikslag fastslår man att det uppskattade samhällsekonomiska marginal kostnaderna s.k. icke-

internaliserade externa kostnader för transportarbete på sjön ligger runt 0,03 kr per tonkm att jämföra med 0.10 – 0.20 kr per tonkm för tung lastbilstrafik.

Sjöfarten är en i hög grad utnyttjad, säker och energieffektiv transportbärare för inlandstransporter. Vattenvägen väntar på bara på konkurrensneutrala villkor och regler som möjliggör för långsiktiga investeringar i fartygsbyggen och tillgång till andrahandstonnage.

I detta sammanhang är de tekniska regelverken för inlandsfartygen mycket viktiga.

För redare som ska investera i inlandstrafiken är konkurrensneutraliteten mot de övriga transportslagen helt avgörande. Inlandssjöfarten konkurrerar inte med SOLAS-byggda havsgående fartyg utan med lastbilar och järnväg. Fartygen som ska byggas eller köpas in måste vara kommersiellt konkurrensdugliga, tekniskt funktionella och operativt effektiva. Eventuella tilläggsregler måste vara ytterligt väl underbyggda.

Regelverket för inlandssjöfarten är harmoniserat på zon 3 nivå. En viss anpassning till zon1- och zon 2-förhållanden kan anses vara motiverat då det är den signifikanta våghöjden som är det styrande kriteriet. Viktigt är då att tilläggsreglerna harmoniseras med de övriga länderna som redan infört 2006/87/EG. Men det ska understrykas att införandet av tilläggsregler inte ska ske med automatik bara för att andra länder gjort så. Varje enskilt fall/behov måste nogt utvärderas.

### **Särregler är något som skadar och har skadat svensk rederinäring och den svenska flaggan.**

Kritiken mot särregler har från näringen, över lång tid, varit mycket stark och synnerligen relevant. Särregler strider mot grundprinciperna för regeluppbyggnaden inom IMO och inom EU. Inom båda dessa båda organisationer eftersträvar man ett uniformt regelverk som ser likadant ut inom den Internationella sjöfarten respektive inom unionen, till gagn för generellt förhöjd miljö- och sjösäkerhet respektive fri rörlighet av handel och tjänster. Svenska särregler har skapat och skapar mycket stora problem vid nybyggnation och vid inköp av andrahandstonnage.

Sveriges Internationella sjöfartsdelegation är välorganiserad och fungerar mycket bra. Inom IMO:s och EU:s regelprocess framför delegationen Sveriges positioner och beslut tas i konsensus. Svenska myndigheter måste dock bestämma sig för att kunna lita på de Internationella regelverk man själv har varit med om att skapa. Att dessa också duger i svensk författning utan tillägg. Svenska myndigheter måste undvika att regelmässigt lägga på sär tolkningar och särregler då de beslutade IMO reglerna och EU-direktiven ska införas i svensk rätt.

### **Svensk rederinäring tar sitt ansvar avseende Sjösäkerhet och Miljö.**

Svenska redare är inte emot utveckling och skärpning av regler speciellt inte avseende sjösäkerhet och miljö. Inställningen är den motsatta, men reglerna ska vara Internationella, uniforma och lika för alla, annars bidrar obalansen till en negativ konkurrenssituation. Det gäller också i ett EU-perspektiv och för ett regelverk som inre vattenvägar.

Svensk rederinäring tar ett stort ansvar i miljö-, sjösäkerhets- och arbetsmiljöfrågor och ligger långt över den föreskrivna nivån. Det är en variabel myndigheterna i mycket högre grad borde värdera och inkludera, i risk-analysformeln, när man bedömer behovet av eventuella svenska särregler.

### **Regelförslaget**

Från rederinäringens sida ser vi på införandet av IVV som en stor möjlighet. Att man nu öppnar dörrarna för införande av ett anpassat och på kontinenten sedan 100 år tillbaka beprövat regelverk som kan ge inlandssjöfarten förutsättningarna att konkurrera med väg och järnväg på rimligt likvärdiga villkor.

Ett anpassat tekniskt regelverk för IVV-fartygen är ett viktigt steg på denna resa. Det är då essentiellt att de tekniska föreskrifterna inte tyngs ned av sär- och tilläggsregler som undergräver konkurrenskraften och medför fördyrningar vid nybyggnation och försvårar eller omöjliggör inköp av tillgängligt andrahandstonnage.

Det är viktigt att slå fast att IVV-fartygen inte konkurrerar med SOLAS-reglerade fartyg utan med lastbils- och vägtrafiken. Det är därför tämligen ointressant att jämföra kostnader mellan SOLAS-fartyg och IVV-fartyg. SOLAS-fartyg byggs för trafik på världshaven, där transocean verksamhet bedrivs utan operativa begränsningar och i farvatten där vindvågor genereras över hundratals sjömil till maximala amplituder. SOLAS-fartygens utrustning och struktur kan inte och ska inte jämföras med fartyg som ska transportera gods på inre vattenvägar med maximal signifikant våghöjd på max 2m i zon 1. Det är en väsensskild verksamhet avseende operativa risker, strukturell skrovstress och möjligheter till nödassistans. Transportstyrelsens handläggare måste ha detta för ögonen när föreskriftsförslagen för IVV slutligen formuleras.

Idag anses sjöfarten vara 13 ggr säkrare än vägtrafiken avseende olyckor. Frågan som är relevant att ställa är inom vilket transportslag ökade regelskärpningar skulle göra bäst nytta.

### **Operationella undantag.**

Vi konstaterar positiv hörsamhet från Transportstyrelsen avseende operationella undantag där t.ex. zon 2 fartyg ska kunna segla in i zon 1 om de vädermässiga förutsättningarna uppfylls. Det är helt i enlighet med hur de Internationella regelverken inom sjöfarten utvecklas dvs. *goalbased standard* med en riskanalys i grunden. Det ger en sund och rimlig flexibilitet. Vi stödjer därför förslaget om operationella undantag vid trafik på svenska inre vattenvägar med följande två varianter:

1. Ett fartyg certifierat för zon 2 tillåts trafikera zon 1 under vissa vågförhållanden
2. Ett fartyg certifierat för zon 3 tillåts trafikera zon 2 och zon 1 under vissa vågförhållanden

Att ange en signifikant våghöjd som en begränsning för en fartygsoperation är att betrakta som en operativ begränsning där väderförhållanden styr möjligheten till fartygsoperation. Den sign. våghöjden som begränsning blir ett styrmedel för *permit to operate* istället för strikta gränsdragande zon-indelningar.

Det blir då ett operativt riskbaserat synsätt som skulle kunna ersätta krav på vissa tekniska tilläggsregler som anses vara nödvändiga för att uppnå en relevant säkerhetsnivå. I *High speed code* gällande för höghastighetsfartyg har denna metod med framgång använts i många år.

### **Sär- och tilläggsregler rörande tekniska- och övriga utrustningskrav**

I konsekvensutredningens sammanfattning står att läsa:

”Trafikslaget är främst ett komplement eller en konkurrent till järnvägs- och lastbilstrafiken, inte till trafiken med havsgående fartyg”.

Vår uppfattning är att detta perspektiv inte tillräckligt präglat handläggarnas föreskriftsförslag, avseende föreskrifter om tekniska- och utrustningskrav, då man i tillägg till direktivets föreskrifter föreslår inte mindre än 13 kompletment, tilläggs-och särkrav.

SRF anser att Transportstyrelsen ska utgå från att Sverige inte behöver införa några särkrav, argumenten för detta är redogjort för ovan. När det gäller tilläggsregler kan det vara motiverat med en viss anpassning av reglerna till zon 2 och zon 1 fartyg, då dessa är harmoniserade för zon 3. Men dessa tillägg måste värderas mycket noggrant och kunna motiveras utifrån ett riskperspektiv.

Vi anser att konsekvensutredningen är otillräcklig i dessa avseenden och bör kompletteras med ett bredare perspektiv (lastbilar och järnväg) samt grundligare analyser för att kunna motivera och avgöra nyttan i förhållande till kostnader (cost benefit analyze) av de föreslagna tilläggen.

Skulle vissa förslag som t.ex. fribord och elförsörjning införas finns risk att den svenska varianten av IVV regelverket inte kan användas på grund av kraftigt fördyrande nybyggnadskostnader och stänger också dörren för tillgång till andrahandstonnage. Remissmissivet ger oss ett färdigt regelförslag att förhålla oss till och i nedan tabell kommenteras dessa punktvis.

<b>Tilläggs, sär och kompletterande krav</b>	<b>Motiverat och kan anstå</b>	<b>Omotiverat och bör omvärderas</b>
Klasscertifikat	Accepteras	
Flödningsavstånd		Det finns divergerande uppfattningar inom unionen om behovet av tilläggsregler avseende flödesavstånden. UK t.ex. använder sig inte av detta. Vi menar att de vädermässiga förutsättningarna (sign. våghöjd) också här skulle vara tillräckligt i stället för att tillämpa en strikt zon indelningen.
Fribord		I TS motivering av tilläggskravet är kostnaderna för ett totalhaveri upptagna. Risken och sannolikheten för ett haveri är däremot inte värderade. Inte heller sambandet mellan ett haveri och fribordet. Schablonmässigt beskrivs förhållandet mellan fartygs stabilitet och fribord. Detta är inte okänt, men det måste finnas relevans och grund för besluten dvs. att kunna påvisa nyttan i förhållande till kostnaderna. Vad som däremot kan beskrivas är konsekvenserna för näringen, vilka blir avsevärda om denna tilläggsregel införs, med bl.a. en reducerad en lastkapacitet med 7% för ett zon 1 fartyg och en förhöjd transportkostnad motsvarande 8%. Detta är naturligtvis mycket allvarliga konsekvenser som kan vara helt avgörande om IVV är konkurrenskraftigt eller inte.

Elförsörjningssystem		Den ringa installations-kostnaden anförs som ett "icke hinder" för införande av regeln. Det är inte tillräckligt. Nyttan i förhållande till kostnaderna är inte beskriven. Motiven måste riskvärderas och motiveras utifrån detta.
Stabilitetskriterier Passagerarfartyg		Vi kan se problematiken med införande av intakt stabilitetskoden för IVV passagerarfartyg dvs. "2 compartment standard". Fartygen är ofta för små för att kunna bära 2 compartement vilket utesluter en stor del av de existerande zon 2 fartygen som idag seglar i Europas IVV-system. Är riskanalysen genomförd för IVV-förhållanden?
Livflottar	Accepteras	
Nödljus	Accepteras	
Tillträde till lastrum, stegar till lastrum		Det finns en särskild risksituation i samband med lastrums-nedstigningar via stegar. Från näringsens sida föreslås ett branschmöte för att tillsammans finna en lösning på problemet. SRF anser inte att myndigheten behöver föreskriva om en särskild särregel för lösning, utan acceptera att det kan finnas olika alternativ för att uppnå säkra nedstigningar i lastrum via lejdare/stegar.
Fast brandsläckning	Accepteras,	
Toalettavfall	Accepteras	
Skrov dubbel botten och dubbel sida	Accepteras	
Lokaliserings- och nödlarmsutrustning för passagerarfartyg	Accepteras	Dock, EPIRB-kravet kan svårigen motiveras för IVV-trafiken och bör därför utgå.
Räddningsvästar och livbojar		SRF önskar en vidare diskussion med TS i frågan.

Från näringsens sida anser vi att myndigheten bör vara ytterligt restriktiv med införande av tekniska sär- och tilläggsregler i detta inledande skede och i stället se möjligheten till ett införande med ett minimum av särregler i kombination med ett väderfönster dvs. operativa begränsningar byggd på den sign. våghöjdens som restriktion.

Tekniska föreskrifter har en tendens att cementeras och ingen vet idag hur IVV-trafiken och EU direktivet kommer att utvecklas. Sverige behöver inte gå i förväg i detta sammanhang.

Vi ska inte skapa hinder för ett införande. Sverige har inte erfarenheten av just denna fartygstrafik, det har däremot andra länder inom EU-unionen.

Det framgår inte någonstans i Transportstyrelsens konsekvensanalys att detta skulle vara en särskilt olycksutsatt fartygsgrupp eller fartygsoperation. Man noterar endast att det går finna undermåliga och gamla zon 3 fartyg nere på kontinentens IVV-områden.

Det är viktigt IVV-regelverket införs i Sverige och att det görs geografiskt tillgängligt i framför allt de tre storstadsregionernas gods- och passagerarflöden. Därför bör arbete med

nya mätningar påskyndas och de områden som redan idag ligger innanför sign. 2 m snarast klassificeras som IVV-områden.

För de avsnitt i remissen som inte kommenterats i detta remissvar stödjer SRF det gemensamma remissvaret från Erik Thun AB och Ahlmarks Lines AB.

Svensk sjöfartsnäring kommer fortsatt att ta ansvar för en sjösäker, miljövänlig- och arbetsmiljövänlig inlandsjöfart utan att myndigheten ska anse sig behöva föreskriva om särskilda särkrav. Vi ser fram mot en fortsatt dialog.

Göteborg som ovan  
SVERIGES REDAREFÖRENING

Tryggve Ahlman