

Näringsdepartementet  
Peter Kalliopuro  
103 33 Stockholm

Göteborg 2016-02-24

**Remissyttrande från Föreningen Svensk Sjöfart. Transportstyrelsens framställan om ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)**

Er beteckning N2015/04561/MRT

**Transportstyrelsens framställan om ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).**

Föreningen Svensk Sjöfart, FSS har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Föreningen Svensk Sjöfarts medlemmar består i huvudsak av rederier som bedriver Internationell sjöfart vars fartyg omfattas av Internationella regelverk som t.ex. SOLAS-konventionen. Remissen omfattar i hög grad regelförändringar som berör det Nationella regelverket och inte konventionsfartyg. Dock, inom FSS medlemmar finns också rederier som i dagsläget har annan flagg än den svenska på sina fartyg, vilka ligger utanför konventionsreglerna, och i andra länders nationella regelverk. Dessa rederier ser positivt på en modernisering och anpassning av det nuvarande svenska Nationella regelverket samt en ny och effektivare tillsynsordning.

Att införa funktionsbaserade regler är i sig positivt men det kräver styrning och väl utvecklade guidelines vid införandet och får aldrig öppna för lokala tillämpningar inom samma regelverk. Tillsynssystemet föreslås också att ses över och i högre grad utgå från ett redaransvar. Från närings sida har vi alltid ansett oss ha redaransvaret och följaktligen utgått från det i alla lägen.

**4.2.2 Införande av Systemtillsyn, egenkontroll och dokumentationskontroll.**

Införande av egenkontroll är i sig positivt men det måste göras rätt. Så har inte varit fallet för den svenska konventionsflottan som levt med kravet om egenkontroll sedan 2011 då föreskriften infördes. Det har kostat miljoner i arbetskostnader för rederierna som mött inspektörer i myndighetens egna led som inte velat ha med egenkontrollen att göra. Detta har skapat enorm frustration och kan inte upprepas igen.

Det framgår inte i remissen huruvida egenkontroll och utökad delegering kan harmonieras eller inte. För konventionsfartygen gäller antingen eller. Har rederierna valt att delegera till klassen kan man inte omfattas också av egenkontrollen.

Viktigt med denna punkt är att redaren vet vad systemtillsynen omfattar, att tydlighet följer en ny förordningsförändring. Egenkontrollen och dokumentationskontrollen borde kunna samordnas. Föreskriften, som den är skriven idag, säger att det av myndigheten godkända egenkontroll-protokollet ska tillsändas myndigheten senast 14 dagar innan ny påteckning ska utföras. I samma rapport borde verifikation av dokumentationskontrollen kunna bifogas som en del av egenkontrollen.

4.3 Det är naturligtvis positivt att tillsynsboken avskaffas, en administrativ börda som försvinner.

4.4 Möjlighet till utökad delegering. Det är mycket positivt att man nu expanderar möjligheten till utökad delegering att inte bara omfatta erkända klassificeringssällskap.

I övrigt ställer vi oss bakom Skärgårdsredarnas remissvar daterat den 23 jan 2016

För Föreningen Svensk Sjöfart

Göteborg som ovan;



Tryggve Ahlman