

Transportstyrelsen
Sjö- och Luftfartsavdelningen

sjofart@transportstyrelsen.se

Remissyttrande

Diarienummer: TSF 2017–149

2020-09-14

Remiss om Förslag kring Riskbaserade lotspliktsregler

Föreningen 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.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har flera gånger tidigare framfört, och vill göra det här igen, vår stora uppskattning till att Transportstyrelsens (TS) tagit initiativet till att påbörja arbetet med nya riskbaserade lotspliktsregler. De mål som TS själva satt upp för detta regelverk, stöds till fullo av föreningen. Vi är därför angelägna, och vill bidra till, att detta regelverk träder i kraft och att uppsatta mål uppnås.

FSS ser behov av ett antal **omedelbara justeringar** i samband med ikraftträdandet 2021 och att reglerna därefter kontinuerligt revideras.

FSS anser att en bredare och **permanent revideringsgrupp direkt skapas** under hösten 2020. Denna grupp skall under ledning av TS och på basis av objektiva data kring gods- och trafikflöden, farledsförändringar, incidenter/olyckor, teknikutveckling m.m. föreslå revideringar av lotsföreskrifterna. Ett riskbaserat syn- och arbetssätt, innebär ett kontinuerligt och gemensamt jobb.

Göteborg som ovan

Rikard Engström

Carl Carlsson

1 Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) lovordar initiativet med att arbeta fram, och delar tillfullo de mål Transportstyrelsen (TS) satt upp för, riskbaserade lotspliktsregler. Enligt FSS:s uppfattning är det remitterade förslaget ett steg i rätt riktning, men att tillräcklig måluppfyllelse inte har uppnåtts. FSS föreslår därför dels att fem omedelbara justeringar görs, dels att TS skapar en permanent revideringsgrupp. Denna grupp, under ledning av TS, skall ha till uppgift att analysera trafikflöden, teknikutveckling, incidenter m.m. och föreslå revideringar av lotsföreskrifterna. Ett riskbaserat synsätt, innebär ett kontinuerligt arbete.

Det är över 40 år sedan lotsreglerna hade en sådan här omfattande genomarbetning. TS initierade och startade projektet att ta fram nya lotsregler hösten 2016, arbetet har alltså pågått i cirka 4 år. Det är mycket viktigt att komma ihåg och förstå att initiativet från TS inte är föranlett av oroväckande olycksstatistik. Målet och effektmål var – och är fortsatt – blanda annat att ”*möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling*” samt att ”*kustsjöfarten skall bli attraktivare*”. Sammantaget skall de nya reglerna stödja både regeringens och TS mål om en ”*överflyttning av gods från väg*” till sjö.

Den bredare grupp som FSS anser måste skapas för att revidera och därefter hålla lotsföreskrifterna aktuella, bör i sitt arbete utgå från en metod som är vedertagen. Förslagsvis i enlighet med IMO:s rekommendation vad gäller regelutveckling, Formal Safety Assessment (FSA).

TS har under de fyra år som arbetet har pågått lagt mycket tid på att utveckla en egen modell för att riskbedöma farlederna. FSS anser att ansatsen är bra, men att modellen måste revideras för att bl.a. göras mer förståelig, flexibel och öppna upp för möjliga framtida åtgärder. FSS är helt oförstående till att TS inte öppnar upp för möjligheten att fartyg skall kunna få stöd av lots på annat sätt än att vederbörande fysiskt är ombord – annat än, som i dagens regelverk, vid dåligt väder. FSS förutsätter att TS som myndighet är objektiva och erkänner fungerande riskreducerande åtgärder oaktat om de tillhandahålls av Sjöfartsverket eller ej.

FSS anser att TS inte lagt tillräcklig tid på de riskreducerande åtgärder som många rederier investerat i vad gäller sina säkerhetssystem, besättningar och teknik ombord på fartygen. All teknik som omnämns i förslaget som underlättar för en dispens, har många rederier haft i många år. Rederier har därutöver inte sällan installerat system och teknik ombord på fartyg som ytterligare reducerar risker; investeringar som i nuvarande förslag inte beaktas i bedömningen av att erhålla dispens. Förståelse och incitament saknas helt för framtida system, träningsprogram för besättningen eller teknik på fartygen som rederier skall investera i för att reducera lotskostnader. När fartyg beställs, måste rederier kunna förstå vilka investeringar som kan ge reducerade lotsavgifter.

FSS är positiva till att högre krav ställs på 2-nautikerfartyg, men vi ser i våra tester att 70-meters gränsen slår för hårt för rederier med fartyg som är 70–90 meter och som de facto investerat i hög säkerhet. Detta måste justeras innan ikraftträdandet. FSS anser att ett speciellt arbete måste påbörjas kring IVV-fartygen och att de undantas från dessa regler. Fartygen 70–90 meter samt IVV-fartygen har en avgörande roll i att bidra till att uppnå en överflyttning av gods från väg till sjö.

Det finns flera delar i förslaget som är bra och som, tillsammans med initiativet och de mål som de facto finns uppsatta, gör att FSS önskar att reglerna träder ikraft enligt förslaget, men att vi, berörda myndigheter och industri, på basis av objektiva data omedelbart påbörjar ett revideringsarbete.

Innehåll

1	Sammanfattning	2
2	Måluppfyllelse	4
3	Metod för det fortsatta arbetet.....	5
4	Omedelbara justeringar	6
4.1.1	12-månaders regeln	7
4.1.2	Sjöfart utanför lotsled.....	7
4.1.3	Tillfällig lotsdispens.....	7
4.1.4	Nautiker.....	8
4.1.5	Lotsens stöd från annan plats än ombord	8
5	Skapandet av en revideringsgrupp	9
6	Övriga nödvändiga justeringar.....	10
6.1.1	IVV – fartyg	10
6.1.2	6-timmarsregeln	10
6.1.3	(Förslag nr: 1) Risknivåer i lotsleder	10
6.1.4	(Förslag nr: 2) 70 meters generell lotspliktsgräns.....	11
6.1.5	(Förslag nr: 3) Undantag att anlita lots för fartyg upp till 110 meter	12
6.1.6	(Förslag nr: 4) Nytt förfarande för att utfärda lotsdispenser	12
6.1.7	(Förslag nr: 5) Ledanknuten lotsdispens ändras till lotsdispens	12
6.1.8	(Förslag nr: 7) Generell lotsdispens ersätts.....	12
6.1.9	(Förslag nr: 8) Lotsdispens för last i bulk	12
6.1.10	(Förslag nr: 9) Lotsdispens vid assistans av bogserbåt	12
6.1.11	(Förslag nr: 10) Statsfartyg	13
6.1.12	(Förslag nr: 11) Segelkatamaraner.....	13
6.1.13	(Förslag nr: 12) Erfarenhet av bogserbåtshandling	13
6.1.14	(Förslag nr: 13) Rederiers internutbildning kan ersätta informationsresor	13
6.1.15	(Förslag nr: 14) Möjlighet för rederier att hålla prov.....	13
6.1.16	(Förslag nr: 15) Lotslederna över Vänerne.....	13
6.1.17	(Förslag nr: 16) Lotsleden till Norrköping.....	13
6.1.18	(Förslag nr: 17) Områdesundantag.....	13

Bilaga 1: Inspel från Baltic Offshore

2 Måluppfyllelse

Den 17 januari 2017 höll Transportstyrelsen (TS) informationsmöte om projekt ”Riskbaserad lotsplikt”. FSS lovordade då, och även nu, TS initiativ att starta detta projekt. Målet som TS satte upp för projektet var att;

- *”...anpassa lotsplikten efter sjöfartens förutsättningar. Med bibehållen sjösäkerhet och ett mer riskbaserat synsätt ska vi möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling.”*

Syftet med projektet var att;

- *”...förenkla och modernisera reglerna för lotsning och att införa en mer nyanserad prövning så att resurserna används där de gör mest nytta”.*

Som problemformuleringen angavs bl.a.;

- *”Rederier som satsar på ny teknik och fortbildning anser att de inte får tillräckligt tillbaka för sina investeringar. Fartygsförändringar: säkrare konstruktion, bättre manöverförmåga och navigationsutrustning”.*
- *”...tar hänsyn till för få faktorer vid riskvärdering.”.*

Definierade effektmål angav bl.a. att;

- *”Befälhavaren utnyttjar tillgången på lots när det är nödvändigt...”*
- *”Kustsjöfart blir attraktivare ...*
- *Sammantaget stödjer detta en överflyttning av gods från väg och järnväg till sjö”.*

FSS står tillfullo bakom övergripande mål, syfte, problemformulering samt de effektmål som projektet med det nya regelverket satt upp för sitt arbete. Därtill står FSS även bakom de övergripande mål TS satt upp, exempelvis;

- *”Identifiera behov av regelförändring för att möjliggöra teknikutveckling”*
- *”Tydliggöra vår roll och medverkan i aktuell forskning och utvecklingsprojekt”*
- *”Ta initiativ till och driva myndighetsarenor för autonoma transporter och drönare”*

Lotsningsfrågan har alltid varit en viktig fråga för FSS:s medlemmar. Vid årsskiftet 2016–2017 skapades därför en projektgrupp inom FSS; LotsProjektGruppen (LPG). Nedan de mål och den vision som FSS styrelse fastslagit beträffande lotsningsverksamhet och LPG:s arbete:

Målet skall vara att utan att äventyra säkerheten, sänka kostnaderna för lotstjänsten och att denna kostnadsreduktion kommer sjöfarten och sjöfartens kunder tillgodo.

Lotstjänsten är en viktig funktion för Sveriges import och export, både i freds- och orostider. Staten finansierar därför rekrytering, utbildning och träning av lotsar till rätt antal och kompetens. Lotstjänst skall finnas för, och finansieras av, de fartyg som anlitar lots (Users Pay). Riskbaserade lotspliktsregler innebär att de rederier som investerat i sin besättning, system och utrustning, ej skall behöva anlita lots i samma utsträckning som konkurrenter som inte gjort denna typ av frivilliga investeringar i hög sjösäkerhet. Lotstjänsten skall vara tillgänglig både genom att lots bistår fartyget från annan plats eller att vederbörande kommer ombord.

Sammantaget råder en till stora delar samsyn i de mål TS satt upp för projektet med ”Riskbaserad lotsplikt” och de mål FSS satt upp kring lotsningsverksamheten.

FSS anser inte att projektet, som presenteras i remitterat förslag, ”Riskbaserad lotsplikt” har uppnått tillräcklig måluppfyllelse. Som förslaget nu är utformat, omhändertaras eller uppnås, enligt FSS, inte ursprunglig problemformulering, mål eller effektmål om:

- ”...morgondagens teknik- och miljöutveckling...”.
- ” Rederier som satsar på ny teknik och fortbildning anser att de inte får tillräckligt tillbaka för sina investeringar. Fartygsförändringar: säkrare konstruktion, bättre manöverförmåga och navigationsutrustning”.
- ”Kustsjöfart blir attraktivare ...”

Därmed har FSS svårt att förstå hur den sammantagna effekten skulle bli att det remitterade förslaget stödjer ”...en överflyttning av gods från väg och järnväg till sjö”.

3 Metod för det fortsatta arbetet

FSS anser att en revideringsgrupp direkt måste skapas av TS och att denna grupp utgår från en metod som är känd, tillser en strukturerad process och som involverar berörda intressenter.

Grunden för det vidare arbetet, och förståelsen för de riskreducerande åtgärder som finns, och till slut en acceptans för de som väljs, är en ordentlig analys av olyckor och incidenter. Källor för detta kan, vid sidan av TS egna data, komma ifrån:

- SjöVs/lotsarnas egna incidentrapporteringssystem
- Rederiernas både egna och gemensamma system genom FSS (ForeSea)
- Försäkringsbolagen gedigna databas
- Lastägare (inte minst oljebolagen som har relevant data)
- Försvarmakten har sitt system
- Sjöfartsberoende länder har sina motsvarande incident- och olycksstatistik kring sin farleds- och lotsverksamhet.

Sammantaget finns det tillgång till synnerligen relevant data om TS öppnar upp arbetet och ordentligt inkluderar fler intressenter. TS har självfallet ansvaret för föreskrifterna, men säkerheten i våra farleder är ett ansvar som ligger på många fler.

Men i detta fall, där målet och syftet inte är ett akut behov av att höja säkerheten, utan att öka kustsjöfarten, främja ny teknik m.m. är det viktigt att även inkludera data kring trafik- och godsflöden samt teknikutveckling m.m. Här kommer intressenter såsom Trafikanalys och Trafikverket in.

TS har utgått ifrån de olyckor som förekommit och återfinns i TS sjöolycksdatabas (SOS), men detta arbete har dels gjorts *internt* inom TS, dels som underlag för den kvalitativa riskbedömningen för *lotslederna*. FSS har inte tillgång till olycksstatistiken, men vi har en känsla att problem med framdrivningsmaskineriet inte sällan varit en orsak till förekommande olyckor. Om X procent av olyckorna härrör från problem med fartygets framdrivning, bör en relevant riskreducerande åtgärd vara att rederiet investerar i säkra framdrivningsarrangemang, ”take me home” eller något liknande system som säkerställer att fartyget alltid kan framföras. FSS uppfattning är att vare sig säkerhetshöjande åtgärder i farleder eller att lots finns ombord, kommer reducera antalet incidenter beroende på problem med framdrivningsmaskineriet. Detta är ett exempel på där FSS inte förstår hur TS arbetat.

En annan känsla FSS har är att ett antal incidenter och olyckor har inträffat i samband med att lotsen embarkerar/debarkerar fartyget. Om detta stämmer, kanske en riskreducerande åtgärd är att flytta på bordningspunkterna eller justera rutiner. Det händer olyckor även när lots är ombord och det är viktigt att dra lärdomar av det. FSS uppfattar att denna typ av bredare riskanalyser saknas.

Rederinäringen är sedan många år van att bedriva sin verksamhet inom ramen för sitt säkerhetsledningssystem (SMS, Safety Management System). Systemet bidrar till att på ett systematiskt sätt identifiera och kontrollera risker till en acceptabel risknivå. SMS är en del av ISM-koden som i sin tur är en del av SOLAS. Detta kring drift och utveckling av verksamheten inom rederier och fartyg. Vad gäller regelutveckling, rekommenderar IMO att metoden Formal Safety Assessment (FSA) används.

FSS anser att en revideringsgrupp skall skapas och bedriva det fortsatta arbete, mot uppsatta mål, i enlighet med FSA-metoden. En omedelbar uppgift för denna grupp, måste vara att se över och revidera den metod och de parametrar som TS utvecklat att riskbedöma lotslederna. Enligt FSS måste bl.a. parametrar som är "statiska" hållas isär från de som de facto varierar. Stort fokus måste läggas på hur uppsatta mål skall uppnås om t.ex. en ökad kustsjöfart och att främja ny teknik. Rederier måste redan i samband med att nya fartyg beställs, förstå vilka investeringar som kan ge reducerade lotsavgifter.

4 Omedelbara justeringar

De mål som TS satt upp för nya riskbaserade lotspliktsregler stöds till fullo av FSS. Vi uppfattar dock dels att ett antal omedelbara justeringar måste göras, dels att ett mer långsiktigt och kontinuerligt arbete måste tillses för att uppsatta mål skall kunna uppnås.

I samband med ikraftträdandet januari 2021, måste enligt FSS flera justeringar göras för att väga upp de negativa effekter som uppstår för rederier med fartyg 70–90 meter som investerat i sin besättning, sina säkerhetssystem och teknik/säkerhet ombord på sina fartyg. Det är ju exakt denna typ av sjöfart och fartyg som skall premieras och det måste vara lönsamt för rederier att investera i sin besättning, sina system och i fartygen. Det är oacceptabelt om konsekvensen blir ökade kostnader när många år utan lots och utan olyckor de facto kan uppvisas. De ökade kostnader som TS indikerar i konsekvensanalysen, överensstämmer inte med beräkningar FSS:s medlemmar gjort. Det borde förstås vara tvärtom, att kostnaderna för dessa fartyg sänks. Den "meter-parameter" som nu föreslås, är för finmaskig och fångar upp den typ av sjöfart och fartyg vi vill ha i och runt våra kuster.

De omedelbara justeringar som FSS identifierat innan ikraftträdandet gäller:

- 12-månaders regeln
- Sjöfart utanför lotsled
- Tillfälliga lotsdispenser
- Nautiker
- Lotsens stöd från annan plats än ombord

4.1.1 12-månaders regeln

TS för ett resonemang kring kravet att befälhavare (som enl. FSS skall ändras till *nautiker*) har viss kontinuitet och erfarenhet av att trafikera lotsled och landar på ett krav på 12 månader. Detta är ett krav som enligt FSS måste justeras. TS har lagt mycket tid på att riskbedöma landets alla lotsleder, bl.a. utifrån ledens längd och girar. Det är inte rimligt att, om ingen förändring skett i leden, samma krav ställs på en kort led som på en lång led.

För fartygen 70–90 meter slår 12 månaders regeln mycket hårt eftersom dessa fartyg inte omfattas av lotsplikten i dagens regelverk. Det är alltså frågan om fartyg 70–90 meter med 3 nautiker ombord, fungerande säkerhetssystem och där många sedan länge investerat i teknik och säkerhet som överstiger det som nu föreslås bli krav. FSS känner inte till något (skade- eller olycksstatistik) som motiverar att denna typ av fartyg skall omfattas av 12 månaders regeln som den nu presenteras. Det finns flera olika lösningar på detta. Ett kan vara att en korrigering görs till det som Norge tillämpar där dispensinnehavaren för fartyg <100 meter skall ha varit i området under de senaste 5 åren.

4.1.2 Sjöfart utanför lotsled

Arbetsfartyg såsom kabelfartyg, sjömättningsfartyg, mudderverk, bojlägningsfartyg, med flera bedriver en betydande del av den operativa verksamheten just utanför farleder och lotsleder men inom det geografiska område som anges i 1kap §4. Läs vidare om detta i **bilaga 1**, en beskrivning från Baltic Offshore.

Lotsplikten anges i remissen att fokusera på lotsleder genom ingressen på TSF 2017–149 under rubrikförslagets innehåll i korthet: ”Genom förslaget till nya föreskrifter om lotsning föreslås en generell lotspliktsgräns införas i alla lotsleder för befälhavare som för fartyg med minst 70 meters längd”.

Föreskriftsförslagets 1.kap §4 omfattar dock ett mycket större geografiskt område än endast lotslederna, med en konsekvens i att styra sjöfarten till lotslederna och stävja ”terrängkörning”, vilket på det stora hela kan antas leda till högre sjösäkerhet och mindre störningar på känsliga miljöer. För den del av sjöfarten, främst arbetsfartyg, som är specialiserade på arbeten utanför farlederna leder en sträng tolkning av förslaget till negativa konsekvenser.

FSS önskar, i enlighet med exemplet i bilaga 1, att denna typ av verksamhet hanteras inom ramen för föreskriftsförslagets kap 10 § 2, då hantering via kap 6 § 2 innebär en högre andel administration och osäkerhet kring svarstider.

Om ”undantag för arbetsfartyg” inte kan inrymmas inom ovanstående förslår vi att ett sådant införs, förslagsvis i föreskriftsförslagets kapitel 3, samt tydliggörs eller exemplifieras, redan i detta skede som hjälp för framtida tillämpning.

Utformningsmässigt kan formuleringar eventuellt lånas från:

- kap 3 § 5 pkt 4 b) och c) för färd i områden utanför farlederna kombinerat med
- kap 3 § 4 andra st. avseende säkerhetsbedömning av fartyget för perioden eller projektet

4.1.3 Tillfällig lotsdispens

FSS anser att ett antal av de riskparametrar som föreslås inte kan vara permanenta. Ett exempel är S9 (Vindkänslighet). En bordningsplats och/eller lotsled må vara vindkänslig, men det betyder inte att det alltid blåser. En fin och lugn vår- eller sommar dag är något helt annat än en blåsig höst- eller

vinterdag. Ett riskbaserat syn- och arbetssätt är att kunna göra dessa bedömningar mer dynamiska och resurstillsättningen är mer behovsanpassad. FSS föreslår, också detta i likhet med motsvarande regler i Norge, att tillfällig lotsdispens skall kunna ges. (*“Upon application from the master of the vessel, the Norwegian Coastal Administration may grant dispensation from compulsory pilotage for an individual voyage. Dispensation may be granted if there is or will be a shortage of pilots and safety considerations indicate that dispensation may be granted, or in other cases where it is unreasonable to order a vessel to use a pilot and granting dispensation is clearly justifiable on grounds of safety.”*)

FSS delar alltså inte bara TS uppfattning att de tillfälliga dispenserna är nödvändiga att ha kvar, utan att de måste utvecklas. Tillfälliga lotsdispenser är enligt FSS ett avgörande verktyg för att reglerna verkligen blir baserade utifrån ett riskperspektiv och att lots kommer ombord vid tillfällena när så verkligen behövs.

En mycket viktig parameter för sjöfartens möjlighet att komplettera andra trafikslag och verkligen bidra till att få till en överflyttning av gods från väg till sjö, är att sjöfartens kunder kan lita på att fartyg kommer och går i enlighet med turlistor eller avtal. Det förekommer att fartyg blivit liggande i väntan på lots vilket, vid sidan av störningar i godsflödet, ger upphov till stora kostnader. Vid många tillfällen är det i ett säkerhetsperspektiv befogat att invänta lotsen, men det finns också tillfällen där befälhavaren utan att på något sätt äventyra säkerheten skulle kunna gå om en tillfällig dispens kan ges (jmf. igen möjligheterna i Norge).

Möjligheten till att ge tillfällig dispens, uppfattar FSS vara speciellt viktig i övergången då många fartyg över en natt kommer bli lotspliktiga. Som framgår i underlaget kommer antalet lotsningar öka i vissa områden, medan det minskar i andra områden.

Andra riskparametrar som FSS anser inte kan eller skall få vara permanenta är S11 (Fritidsfartyg) och S15 (Is). Både fritidsbåtar och is förekommer del av året. Likaså ställer sig FSS frågande till S4 (Manövreringsutrymme vid kaj och vändplats). Detta är givetvis något som varierar utifrån typ av fartyg och vilka manövreringssystem som rederiet har investerat i m.m. Detta är också riskparametrar som måste kunna bedömas genom tillfälliga lotsdispenser.

4.1.4 Nautiker

Att befälhavaren skall inneha dispens måste justeras så att en nautiker skall ha dispens, d.v.s. ett fartygs skall kunna få framföras i lotsled även om befälhavaren saknar dispens för den aktuella leden, men styrman har det. Rederiet och fartygets befälhavare har alltid ansvaret för fartygets säkra framförande. Därtill kommer inte sällan mycket högt ställda krav från lastägare och försäkringsbolag. Om en person har klarat de krav som TS satt upp för att erhålla en dispens, har vederbörande bevisligen den kompetens som krävs. Därtill kommer dessutom den föreslagna förändringen i regelverket att befälhavare skall ta lots om vederbörande bedömer det nödvändigt. De rederier som satsat på sin besättning och sina säkerhetssystem, måste få tillgodoräkna sig detta. Det är ett föråldrat synsätt från TS att befälhavaren måste ha dispens för den aktuella lotsleden. Detta är något som redan finns i andra länder och inget, vad FSS erfar, pekar på några problem.

4.1.5 Lotsens stöd från annan plats än ombord

TS måste öppna upp möjligheten för att lots skall kunna stödja ett fartyg från annan plats än fysiskt ombord - även vid bra väder. Det är en paradox att TS ger SjöV och lotsarna möjlighet och förtroendet att ge fartygen nödvändigt stöd vid ”...hårt väder- eller rådande isförhållanden...” men inte vid bra väder eller när det är isfritt.

Enligt förslaget, görs ingen skillnad mot dagens regelverk. Lotsens kompetens kommer bara fartyget tillhanda genom att lotsen fysiskt är ombord. FSS anser inte lotsens kompetens är en ”etta-nolla fråga”. Lotsning kan beskrivas bestå av delarna manövrering, navigering och kommunikation. FSS är medvetna om att SjöV har rapporterat att lotsar allt mer får assistera de allt större fartygen vid manövrering till och från kaj. Men kanske befintlig teknik gör det möjligt att redan idag assistera fartygen in i farlederna och att bordning kan ske på annan plats än idag. Detta är något som tillämpats i många år i andra länder.

I utredningen Lotsa Rätt (SOU 2007:106) föreslogs bl.a. att Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektion (Transportstyrelsen) skulle inleda en försöksverksamhet med landbaserad lotsning och att denna verksamhet skulle följas och utvärderas av oberoende organisation. FSS tog genom sin projektgrupp, LPG, initiativet och fick med stor hjälp av RISE igång projekt ”Navigationsstöd från land”. Detta första projekt i Sverige har som mål att utifrån *befintlig teknik* direkt kunna *implementeras*.

FSS är mycket tacksamma att projektet, cirka 10 år efter förslaget presenterades, kommit igång och fått extern finansiering av Trafikverket. FSS är än mer tacksamma för det konstruktiva och produktiva arbete som gjorts, och fortsatt görs då denna remiss skrivs, av projektgruppen under ledning av RISE. Projektet kommer vara klart och RISE kommer kunna presentera en slutrapport i slutet 2020. Eftersom projektet inte är klart, kan vare sig FSS eller någon annan uttala sig om just denna tjänst. Men det som är helt avgörande, är att TS i sitt regelverk öppnar upp för möjligheten att tjänsten ”Navigationsstöd från land” eller att någon liknande tjänst kan implementeras i Sverige.

Det pågår ett intensivt arbete att utveckla smarta fartyg och FSS är aktiva även i den frågan. TS publicerade en rapport 2019¹ där bl.a. lotsningen omnämns vid ett par tillfällen. FSS uppfattning är att ett mycket viktigt steg i också i utveckling kring smarta fartyg är att TS möjliggör för en lots att ge ett fartyg stöd från annan plats än fysiskt ombord.

5 Skapandet av en revideringsgrupp

FSS lovordar TS initiativ att påbörja arbetet att skapa riskbaserade lotspliktsregler och vi stödjer till fullo de mål som TS satt upp. Det remitterade förslaget är ett steg i rätt riktning och, efter några omedelbara justeringar, ställer sig FSS bakom att reglerna träder ikraft som föreslås. Men samtidigt anser FSS att TS under hösten 2020 måste skapa och leda en permanent revideringsgrupp då ett riskbaserat synsätt innebär ett kontinuerligt arbete.

FSS anser att en första revidering bör göras 1 år efter ikraftträdandet, d.v.s. januari 2022. FSS har dels synpunkter och förslag på justeringar, dels är det givetvis viktigt att ordentligt följa upp effekterna av de förändringar som nu föreslås.

FSS är medvetna om att TS inte haft eller har tillgång till den data vi anser måste ligga till grund för ett riskbaserat regelverk. Detta samtidigt som många organisationer och verksamheter inom sjöfarten har någon form av säkerhetssystem. En viktig uppgift för gruppens medlemmar är därför att om möjligt bidra med egen data eller hjälpa till att få in uppgifter från andra organisationer. FSS önskar både delta i denna grupp och då bidra med rederiernas gemensamma incidentrapporteringssystem ForeSea².

¹ *RAPPORT Smarta fartyg – En självkörande sjöfartsmarknad utan hinder? Dnr TSS 2019-3964*

² <https://foresea.org/sv>

Självfallet måste SjöV delta och bidra med de incidenter som rapporteras hos dem från lotsnings- och VTS-verksamheten. Eftersom målet är att öka kustsjöfarten och bidra till överflyttning av gods från väg till sjö, är Trafikverket och Trafikanalys centrala deltagare och viktiga för att inhämta information.

FSS föreslår att denna grupp skall arbeta enligt den metod IMO rekommenderar vid regelutveckling (Formal Safety Assessment (FSA)). Denna metod är känd och det finns inom TS och i andra organisationer mycket god erfarenhet att driva ett arbete enligt denna metod.

FSS har i många år aktivt drivit frågan att få bort undermåligt tonnage i svenska farvatten. Den nollpolicy kring alkohol och droger som togs fram för många år sedan driver vi, genom vår europeiska organisation (ECSA), att den skall antas av HELCOM och därmed alla Östersjöländer. I samband med det arbetet, har vi också lyft att HELCOM och EMSA måste kräva av medlemsländer att, i likhet med hur Sverige och Finland på ett föredömligt sätt gjort i många år, uppge i sin olycksrapportering uppgifter om exempelvis bemanningsnivå samt om alkohol och/eller droger förekommit i händelsen. Det kommer tyvärr ta tid, men förr eller senare kommer vi få HELCOM och EMSA att samla in statistik kring de olyckor som inträffat i Östersjön. Men nästa steg i HELCOM och EMSA är det steg som vi i Sverige måste ta nu i Revideringsgruppen; att på ett öppet och strukturerat sätt jobba med den data som finns och på basis av denna föreslå och besluta om rätt åtgärder för att reducera risker.

6 Övriga nödvändiga justeringar

Som FSS framfört tidigare i denna remiss, är det nu remitterade förslaget ett steg i rätt riktning, men att det återstår mycket jobb innan vi tror att mål och syfte kan uppnås. Nedan är ett antal av de justeringar som måste tillses.

6.1.1 IVV – fartyg

Ursprungligt mål och syfte med arbetet att ta fram nya regler är att öka sjöfartens möjligheter att avlasta vägarna från lastbilar. FSS är av uppfattningen att ett helt eget regelverk måste tas fram där vi från början, helt i likhet med hur befintlig IVV- verksamhet bedrivs i Europa, utgår från att IVV-fartyg skall kunna gå i Mälaren och Vänern (färskvatten) utan lots. Lastägare, hamnar och rederier har flera gånger uttryckt sitt intresse att starta IVV-verksamhet, men inte sällan faller det på för höga kostnader där lotskostnaderna är en del. IVV-sjöfarten kommer ha mycket svårt att förverkligas om IVV-fartygen inkluderas i detta regelverk.

6.1.2 6-timmarsregeln

FSS anser det är fel att TS anger hur många timmar en dispensinnehavare får jobba. Detta regleras mycket noga i vilotidsreglerna.

6.1.3 (Förslag nr: 1) Risknivåer i lotsleder

En mycket viktig uppgift för revideringsgruppen är att se över den modell som TS arbetat fram för att riskbedöma lotslederna. FSS föreslår som sagt att det fortsatta arbetet sker i enlighet med FSA-metoden. En absolut förutsättning är då givetvis att alla förekommande och tänkbara åtgärder för att reducera identifierade risker tas med och värderas, oaktat om SjöV tillhandahåller dem eller ej. FSS noterar och ifrågasätter mycket starkt att TS inte beaktat det faktiska förhållandet kring Port Control i

Trelleborg. De medlemmar i FSS som trafikerar Trelleborgs Hamn påtalar samstämmigt att tack vare just funktionen Port Control har trafiken i Trelleborg i många år hanteras på ett synnerligen säkert och professionellt sätt. Detta är en befintlig riskreducerande åtgärd som fungerar och det väcker en oro att TS inte beaktat den. För TS måste det vara effekterna av de säkerhetshöjande åtgärderna som är viktiga, inte vem som tillhandahåller dem.

FSS har tidigare i detta remissvar nämnt parametrarna om vind, fritidsbåtar, is och manövrering vid kaj. Detta är parametrar som är dynamiska och detta måste återspeglas.

Indelningen i fyra risknivåer för S10 (Trafikintensitet yrkesfartyg) blir lite märklig då två fartygspassager per dygn renderar till en risknivå 2. Detta i sin tur drar upp den totala risknivån. Även här är FSS av uppfattningen att det saknas en dynamik. Om en hamn har mycket trafik under en period, måste det finnas praktiska lösningar för att reducera risker. Exempelvis kan ett fartyg få dra ner på farten eller ankra en stund. Om möjligheten finns, kan det ena fartyget anvisas att ta en led och det andra fartyget en annan led. Det finns flera riskreducerande åtgärder som kan vidtas.

S6 (Passage av färja) uppfattar FSS bör kunna inkluderas in i S10 (Trafikintensitet yrkesfartyg).

FSS noterar att antal konsekvensparametrar ökat. FSS har ingen kompetens på området om det skall vara 1, 7 eller 10 olika konsekvensparametrar men noterar förstås att ju fler parametrar, ju större blir konsekvensen. FSS funderar på vart gränsen går mot andra verktyg som redan finns, t.ex. miljöprövningar. Ett antal av konsekvensparametrarna uppfattar FSS i praktiken vara lika (K4-K5 och K1-K3). Den konsekvensparameter vi inte tycker passar in, är K6 (Strandnära bebyggelse). Sjöfarten har varit och är ryggraden för global handel, en förutsättning för ökad välfärd. Sverige är helt beroende av sjöfart. Hamnar och tillhörande farleder fanns i många fall (alla?) på plats innan strandnära boende blev attraktivt och byggprojekt därmed lönsamma. Finns en hamnverksamhet som bedrivs i enlighet med tillstånd, måste det finnas en farled till denna.

Som framförts tidigare, är FSS att IVV-verksamhet måste få bedriva sin verksamhet utan lots även i Mälaren och Vänern (K7 (Lotsleden passerar dricksvattentäkt)).

FSS noterar fokuseringen kring olja och vi uppfattar detta som en positiv styrning mot alternativa bränslen.

Det är en absolut självklarhet för FSS:s medlemmar att deras fartyg inte skall vara inblandade i en olycka. Revideringsgruppen måste lägga betydligt mer tid på fartygens besättning, system, konstruktion och utrustning – det är där den stora skillnaden kan göras. Det ligger utanför denna remiss, med i ett samhällsekonomiskt perspektiv borde det vara klokare att än mer premiera rederiers egna investeringar i sina besättningar och fartyg som bör ge en hög effekt än att genom farledsavgifter och allmänna medel finansiera säkerhetsanordningar som troligen har en lägre effekt.

6.1.4 (Förslag nr: 2) 70 meters generell lotspliktsgräns

I underlaget till remissen hänvisas till olycksstatistik. Som redan påtalats, hade FSS önskat förstå om det verkligen är 70 meter som är det egentliga problemet. FSS har känslan att många av de olyckor vi ser har det gemensamma att det är 2-nautikerfartyg som bedriver 24/7-verksamhet. Vidare kanske det finns en skillnad mellan fartygskategorier? Många lastägare ställer mycket höga krav på de fartyg de anlitar. Att förstå riskerna, ligger till grund för att ta beslut om mest effektiva åtgärder.

FSS har tidigare fått frågan och tagit en position om att högre krav skall ställas på 2-nautikerfartygen som bedriver 24/7 verksamhet. I förslaget görs skillnad på dessa fartyg såtillvida att dessa enligt 3 kap 2 § 1pkt inte har möjlighet att få undantag från att anlita lots samt att uppgifter om fartygets bemanning och vaktschema skall lämnas vid ansökan om lotsdispens. Detta är bra, men problematiken är att alla fartyg 70–90 meter blir lotspliktiga. Som framförts ovan, kommer nu tillämpningen av ”12-månaders regeln”, ”Tillfällig dispens”, ”Nautiker” att bli helt avgörande för om rederier som de facto investerat i säkerhet kommer straffas eller premieras. Norge har sedan många år lotsplikt vid 70 meter, men det finns samtidigt flera mekanismer som gör att närsjöfarten ändå kan utvecklas.

Detta är en central punkt i förslaget eftersom fartygen 70–90 meter, tillsammans med IVV-fartygen, är den kategori som troligen bäst kan avlasta lastbilstrafiken på vägarna.

6.1.5 (Förslag nr: 3) Undantag att anlita lots för fartyg upp till 110 meter

FSS är positiva till förslaget, men anser justeringar måste göras kring 12-månaders regeln.

6.1.6 (Förslag nr: 4) Nytt förfarande för att utfärda lotsdispenser

TS föreslår möjlighet till lotsdispens genom förenklat förfarande, vilket innebär att det praktiska och teoretiska provet uteblir. FSS uppfattar detta som ett positivt förslag i enlighet med uppsatta mål. FSS anser att det som måste justeras gäller 12-månaders regeln.

6.1.7 (Förslag nr: 5) Ledanknuten lotsdispens ändras till lotsdispens

FSS har inga synpunkter på förslag att namnändra.

6.1.8 (Förslag nr: 7) Generell lotsdispens ersätts

Det finns å ena sidan argument varför den generella dispensen skall tas bort, men å andra sidan, om de nya reglerna utgår från risk, är FSS nyfikna på den bakomliggande objektiva riskutvärderingen. Hur ofta har personer med den generella dispensen förekommit i olyckor? Borttagandet av den generella dispensen skall ses mot möjligheterna kring ledanknuten dispens. Hur det praktiska utfallet blir, måste följas upp av den föreslagna revideringsgruppen. TS nämner i underlaget de förhållandevis få generella dispenser som finns. FSS tror intresset och behovet kan öka i och med de nya reglerna.

6.1.9 (Förslag nr: 8) Lotsdispens för last i bulk

FSS är positiva till detta förslag men önskar en djupare analys kring effekterna för fartygen 70–90 meter. Det är en positiv utveckling i samhället där allt mer miljöeffektivt bränsle efterfrågas vilket i sin tur troligen kommer innebära allt flera fartygstransporter med denna typ av last.

6.1.10 (Förslag nr: 9) Lotsdispens vid assistans av bogserbåt

I förslaget anges att teoretiska kunskaper enligt T5 bilaga 2 ska innehåsas och redovisas för att erhålla bogserbåtsassistans på en lotsdispens. Det anges även att praktiska prov med bogserfartyg ska genomföras enligt P8 bilaga 3. Sedan flera år har det tillämpats ett mer korrekt förfarande för att få bogserbåtsassistans påtecknat på lotsdispensen. Den teoretiska delen för påteckningen har bestått av det som anges i §17, en genomgång med Bogserbåtsbefälhavare från aktuellt område. Den delen har ansetts vara mycket nyttig. Den praktiska delen som anges i § 16, P8 bilaga 3, har under dessa år ersatts av körning med bogserbåtar i simulator. Detta har visat sig vara en mycket bra kombination, en teoretisk del med bogserbåtsföretag och körning i simulator. I en verklig uppkörning med bogserbåt går det inte att testa gränser på det sätt som man kan göra i en simulator.

I den nya föreskriften har man helt tappat bort detta sätt att bevisa sina kunskaper med bogserbåtar dvs kombinationen av genomgång med Bogserbåtsbefälhavare och praktik i simulator. Det här har fungerat i flera år och visat sig vara ett bra sätt att visa sina kunskaper. FSS anser att den nya föreskriften måste kompletteras med denna möjlighet.

6.1.11 (Förslag nr: 10) Statsfartyg

FSS har inga kommentarer.

6.1.12 (Förslag nr: 11) Segelkatamaraner

FSS har inga kommentarer.

6.1.13 (Förslag nr: 12) Erfarenhet av bogserbåtshantering

FSS förutsätter att detta krav inte betyder att bogserbåt måste ha anlitats i just den hamn/lotsled som dispenser avser för att kravet på erfarenhet skall uppnås. Det FSS uppfattar att TS avser att fånga upp i detta förslag, är en nautikers erfarenhet att jobba och manövrera tillsammans med bogserbåt. Denna kompetens kan självfallet erhållas i många olika hamnar utomlands eller i Sverige.

6.1.14 (Förslag nr: 13) Rederiers internutbildning kan ersätta informationsresor

FSS välkomnar ansatsen till förslaget, men anser kraven vara så omfattande att vi är tveksamma hur många rederier som i praktiken kommer att kunna kvalificera sig till detta. Kravet på 8 resor indikerar att TS avser att denna möjlighet endast skall riktas till färjor. Beroende på hur andra mekanismer i förslaget i praktiken kommer fungera, finns ett stort intresse även hos andra rederier. Möjligheten till internutbildning finns i Norge med positiva erfarenheter från närsjöfarten.

6.1.15 (Förslag nr: 14) Möjlighet för rederier att hålla prov

FSS har tidigare fått förfrågan om denna möjlighet och då föreslagit att en separat arbetsgrupp med lotsar, befälhavare och DP:ar ordentligt tittar på förslaget. I remissen står att ett rederi kan ansöka om att få genomföra prövning av lotsdispens i egen regi. Detta är en möjlighet som finns i Norge och som där använts i stor utsträckning inom närsjöfarten med positiva erfarenheter. Revideringsgruppen bör noggrant följa om och hur denna möjlighet i praktiken kommer att tillämpas i Sverige.

6.1.16 (Förslag nr: 15) Lotslederna över Väneren

FSS välkomnar föreslagen uppdelning.

6.1.17 (Förslag nr: 16) Lotsleden till Norrköping

FSS välkomnar föreslagen uppdelning.

6.1.18 (Förslag nr: 17) Områdesundantag

FSS välkomnar föreslagen men önskar i tillägg diskussion om områdesundantag för Vänerhamnarna.

Föreningen Svensk Sjöfart,
lotsprojektgruppen
Attn: Carl Carlsson

Angående remiss kring förändring av lotsregler



Bakgrund och introduktion

Lotsplikten anges i remissen att fokusera på lotsleder genom ingressen på TSF 2017-149 under rubrik förslaget innehåll i korthet: "Genom förslaget till nya föreskrifter om lotsning föreslås en generell lotspliktsgräns införas i alla lotsleder för befälhavare som för fartyg med minst 70 meters längd"

Förskriftsförslaget 1.kap §4 omfattar dock ett mycket större geografiskt område än endast lotslederna, med en konsekvens i att styra sjöfarten till lotslederna och stävja "terrängkörning" vilket på det stora hela kan antas leda till högre sjösäkerhet och mindre störningar på känsliga miljöer. För den del av sjöfarten, främst arbetsfartyg, som är specialiserade på arbeten utanför farlederna leder en sträng tolkning av förslaget till negativa konsekvenser.

PAGE / SIDNR

1 (2)

DATE / DATUM

2020-08-17

REFERENCE / REFERENS

BOB3110/20

PREPARED / UPPRÄTTAD

Per Aronsson

E-MAIL / E-POST

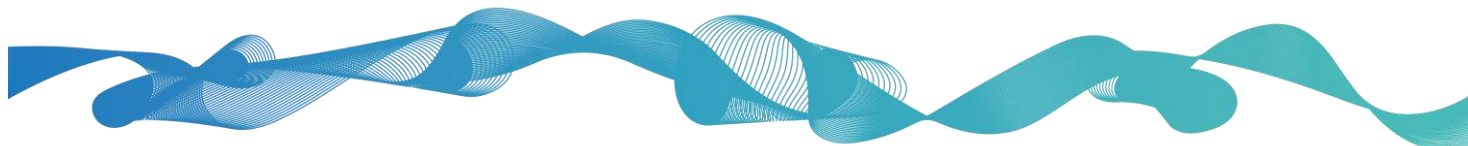
per@balticoffshore.se

Konsekvenser för arbetsfartyg och analys

Arbetsfartyg såsom kabelfartyg, sjömättningsfartyg, mudderverk, bojlägningsfartyg, med flera bedriver en betydande del av den operativa verksamheten just utanför farleder och lotsleder men inom det geografiska område som anges i 1kap §4. Detta för att kunna uppfylla respektive uppdrag/kundåtaganden. Vid planering av sjökablar och ledningar strävas generellt sett efter att undvika att ligga i, eller parallellt med, farleder för att minska risken för såväl skador på undervattensanläggningen som störningar på trafiken i farleden. Under operationerna framförs fartygen ofta på ett "icke konventionellt" sätt med hänsyn till uppdragets art. I vårt fall ofta via ett dynamiskt positioneringssystem (DP-system) utefter en planerad eller faktisk kabelrutt. Andra arbetsfartyg rör sig utefter speciella mönster (såsom vid sjömätning eller transport av muddermassor), använder stödben eller varpankare, följer dykare eller undervattensfarkoster, eller andra former av "icke-konventionell körning".

Vi tar sjösäkerhets-, miljösäkerhets- och arbetsmiljöfrågorna på det största allvar och ser att ökad säkerhet är värd varenda krona. Att övergå till ett riskbaserat system för lotsning tycker vi har stora poänger. Vi tycker att det är en bra nytta i att ta lots vid transit i, för oss, sällan besökta farleder/lotsleder.

Vi ser dock ingen sjösäkerhetsmässig vinst i att en lots biträder DP-operatören då fartyget håller position eller framförs utefter kabelrutterna i ett, eller flera, dygn i sträck. Lotsarnas kärnkompetens är ju kunskap om själva farleden. Lotsarnas kompetens sträcker sig inte nödvändigtvis till omkringliggande vatten utanför farlederna eller fartygens operationer för den delen. Enligt vår operativa erfarenhet känner inte lotsarna sig särdeles bekväma med att navigera utanför farlederna i alla lägen.



Angående remiss kring förändring av lotsregler



Juridiskt sett kan det även bli komplicerat att klargöra ansvarsfördelningen mellan lotsen och befälhavaren vid färd utanför farleden, exempelvis vid en grundstötning långt utanför farleden. Närvaro av lots under längre tider leder dessutom till flera embarkeringar/debarkeringar som utöver de vanliga säkerhetsmässiga riskerna vid transfer mellan fartyg innebär ytterligare ett komplicerande inslag i projektkoordineringen. Givet ovanstående ser vi inte att insatserna och kostnaderna för ökad tid för lots ombord på arbetsfartyg i operation är motiverade. Vår erfarenhet av arbeten, exempelvis i Finland, är att lotsarna där embarkerar på vanligt ställe och följer med till dess att fartyget lämnar farleden i/vid kaberutten och "går in i operation". Detta tycker vi är ett klokt system och ber om att ett sådant förfaringsätt sanktioneras fullt ut genom författningen.

PAGE / SIDNR

2 (2)

DATE / DATUM

2020-08-17

REFERENCE / REFERENS

BOB3110/20

PREPARED / UPPRÄTTAD

Per Aronsson

E-MAIL / E-POST

per@balticoffshore.se

Frågor och förslag

Vi ber därför om vidare information om situationen kan hanteras inom ramen för föreskriftsförslaget kap 10 § 2, då hantering via kap 6§2 innebär en högre andel administration och osäkerhet kring svarstider.

Om "undantag för arbetsfartyg" inte kan inrymmas inom ovanstående föreslår vi att ett sådant införs, förslagsvis i föreskriftsförslaget kapitel 3, samt tydliggörs eller exemplifieras, redan i detta skede som hjälp för framtida tillämpning.

Utformningsmässigt kan formuleringar eventuellt lånas från -kap 3 § 5 pkt 4 b) och c) för färd i områden utanför farlederna kombinerat med - kap 3 § 4 andra st. avseende säkerhetsbedömning av fartyget för perioden eller projektet

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och föreningens idoga och strukturerade arbete i frågan. Ni är varmt välkomna att kontakta oss vid frågor kring vår verksamhet, att använda oss som exempel och att använda denna text vidare i frågan.

Baltic Offshore / Per Aronsson, Miljö och Säkerhetsansvarig

