

Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfart  
601 73 Norrköping

[sjofart@transportstyrelsen.se](mailto:sjofart@transportstyrelsen.se)

# Remissyttrande

Diarienummer: TSF 2017-149

Göteborg 2022-05-27

## **Remissvar gällande omremiss av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.**

*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.*

Lotsreglernas utformning och tillämpning har mycket stor påverkan på inte bara rederiernas verksamhet utan framför allt på rederiernas kunders, lastägarnas, verksamhet samt sjöfartens möjlighet att avlasta övriga trafikslag. Föreningen Svensk Sjöfart, FSSs, medlemmar har därför med noggrannhet tagit del av Transportstyrelsens, TS, omremiss rörande lotsning.

Vad gäller lotsplikten för EU-klassad prämtrafik på svenska klassade vattenvägar måste den ges samma förutsättningar som i övriga medlemsstater inom EU. Eftersom prämtrafiken, inland navigation, är ett eget landbaserat trafikslag inom EU och helt skilt från den oceana sjöfarten anser FSS att regelverken inom detta område snarast måste harmoniseras

Likt FSSs remissvar på den ursprungliga remissen, vilken bifogas detta remissvar, är FSS av den bestämda uppfattningen att ett antal justeringar måste göras innan ikraftträdandet kring:

- Vilotid
- Bio-inblandning
- Generella lotsdispenser
- 12-månaders regeln
- Godkännande av simulatorkörningar
- Tillfällig lotsdispens
- Skapandet av permanent revideringsgrupp

### Vilotidsregler

Sjöfarten omfattas redan av vilotidsregler och FSS förstår inte varför inte dessa regler tillämpas i lotsföreskrifterna. På vilka grunder föreslår TS en begränsning att använda en lotsdispens i maximalt 6-timmar? Konsekvensen om inte detta justeras blir att fartyg kommer ankra i lotsleder vilket kan försämra sjösäkerheten och kommer självklart fördyra sjötransporten.

### Bio-inblandning

För att uppnå uppsatta klimatmål, sker, i enlighet med lag, en allt högre grad av bio-inblandning i oljeprodukter. Det är ologiskt och fel att detta i praktiken kommer innebära att alla tankfartyg i takt med ökad bio-inblandning blir skyldiga att anlita lots. FSS noterar med tacksamhet att TS omhändertar detta i lotsdispenser och önskar att så även görs för undantag i lotsled.

### Generella lotsdispenser

På vilka grunder, och med vilka konsekvenser, föreslår TS att dom generella dispenserna skall tas bort? Vad FSS erfar representerar dessa dispensinnehavare en synnerligen gedigen kompetens vad gäller skärgårds- och kustnavigering samt manövrering. Finns någon olycks- eller tillbudsstatistik som stödjer att de generella dispenserna tas bort? I TS omremiss saknas en analys vad konsekvenserna blir för den verksamhet som dessa dispensinnehavare bedriver. FSS representerar ett antal av de rederier vars befäl innehar generell lotsdispens. Kostnaderna för dessa rederier, och det administrativa arbetet för TS, kommer bli betydande. Likt FSSs tidigare inskickad remiss bifogas även i detta remissvar yttrande från Baltic Offshore som bedriver stor del av sin verksamhet utanför lotsled.

TS skriver att ”...*generella lotsdispenser förekommer endast i begränsad omfattning. Den 1 januari 2020 fanns 42 giltiga generella lotsdispenser.*” Den relevanta frågan är dock hur många resor och stora godsvolymer de generella lotsdispenserna representerar och – viktigast då lotsreglerna skall vara riskbaserade – antalet incidenter eller olyckor? Detta är en central fråga då det enligt FSS finns en tydlig koppling till sjöfartens möjlighet att avlasta övriga trafikslag. I likhet med vad FSS framförde i tidigare remissvar, ser vi tvärtom att denna typ av dispenser utökas. Den kompetens dessa befäl har, är också viktiga i ett beredskapsperspektiv.

### 12-månaders regeln

TS förslag på 12-månader är inte riskbaserad. Den är både statisk och otidsenlig. Om större strukturförändringar gjorts i en led skall givetvis befälet uppmärksammas på detta, men detta kan göras på olika sätt exempelvis online-test.

### Godkännande av simulatorkörningar

Idag har rederier, inte minst färjerederier, möjlighet att tillgodoräkna träning i bl.a. simulatorer för att erhålla eller upprätta en dispens. Detta har inte sällan genomförts i nära samarbete med berörda bogserbåtsredier. TS föreslår i remissen att bogserbåt *skall* ha nyttjats under lotsdispensen. FSS är oförstående till denna skärpning och saknar både bakomliggande orsaker och konsekvensanalys. FSS hänvisar även tidigare inskickad remiss.

### Tillfällig lotsdispens

Om det råder brist på lotsar eller det skiljer kort tid för gränsen sedan befälet senast var i leden, måste det finnas möjlighet för TS att med enkel rutin kunna lämna tillfällig lotsdispens om väder och trafikbild så tillåter samt befälhavaren är väl förtrogen med sitt fartyg. Detta är något som tillämpas i Norge. Sjöfartsverket har i många år felaktigt påstått i sin statistik att de med mycket hög måluppfyllelse tillhandahåller lots enligt beställning. Sjöfartsverket har meddelat de kommer ändra sina rutiner och synliggöra den faktiska liggetid som de facto förekommit i många år och förorsakat industrin både störningar och stora kostnader. Den föreslagna riskmodellen som TS tagit fram, uppfattar FSS vara statisk. TS har möjligheten och måste skapa rutin så att riskbedömningar kan göras då exempelvis bristsituationer uppstår.

### Skapandet av permanent revideringsgrupp

FSS noterar med tacksamhet att TS avser utvärdera och fortsätta utveckla föreskrifterna om lotsning. För FSS är detta en mycket viktig fråga för att verkligen uppnå de mål som alla parter, som FSS uppfattar det, är överens om. TS **måste** skapa en fungerande revideringsgrupp, exempelvis enl. FSS förslag i tidigare inskickat remissvar. Målet för denna grupp skall vara att ge TS underlag för förändringar i föreskrifterna så att uppsatta mål uppnås.

FSS tycker det är helt centralt att förstå bakgrund, syfte och mål till att lotsföreskrifterna revideras. Bakgrunden är inte oroväckande antal tillbud eller olyckor. Syfte och mål med de nya lotsreglerna är bl.a. att göra ”...kustsjöfart blir attraktivare”, stödja en ”...överflyttning av gods från väg och järnväg till sjö” och ”...med bibehållen sjösäkerhet och ett mer riskbaserat synsätt ska vi möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling”. TS har lagt mycket arbete i att riskbedöma leder och hamnar, men, som FSS uppfattar det, nära inget på fartygen eller rederier. FSSs medlemmar kan fortsatt inte utläsa eller förstå vilken teknik eller vilka system/rutiner som skall investeras i eller utvecklas för att reducera kostnader relaterade till lotsning. FSS är – tyvärr – därför fortsatt av uppfattningen att syfte och mål inte uppnås i nu omremitterat förslag. Skapandet av en revideringsgrupp kan dock stödja TS i att vi gemensamt uppnår gemensamma mål. FSS hänvisar igen till tidigare inskickat remissvar.

### Övriga viktiga inspel och kommentarer

Ett stort antal kommentarer från FSSs medlemmar har inkommit. Nedan återges några av dessa på vilka TSs återkoppling också önskas.

- Det spelar ingen roll om fartyg mellan 70-90m har ECDIS eller ej. Ej heller har det någon betydelse som fartygen har dubbel botten eller dubbelt skrov - det måste spela roll! Minska kraven, ge lägre risknivå, för de som har både ECDIS och dubbelt skrov. Vissa skillnader finns för fartyg i hamnar med risknivå 3 finns, men det är inte tillräckligt.
- Vad gäller "Undantag i Lotsled" (3kap 2§) anser FSS att det läggs till "systerfartyg eller ett likvärdigt fartyg". Detta resonemang används i förenklat förfarande och det här handlar ju om att ha/få kännedom om farleden inte fartyget. Det framgår i underlaget att lotsar kan upprätthålla sin farledskunskap i lotsbåt.
- FSS anser fortfarande att en styrman ska kunna köra/använda sin dispens även om skepparen inte har innehar någon dispens. Detta tillämpas exempelvis i Danmark och vad FSS erfar finns ingen rapportering på att detta försämrar säkerheten. När en lots bordar fartyget så fråntar han på inget sätt befälhavaren från ansvar. Därav bör fartygsbefäl som har lotsdispens också få kunna framföra fartyg i lotsled även om befälhavaren saknar dispens för aktuell sträcka.
- Flera av FSSs medlemmar reagerar, likt förra remissomgången, på själva modellen som TS skapat – vilka hamnar har klassat som risknivå 1? Om i princip ingen hamn i Sverige har nivå 1, är det något fel på modellen.
- Vidare har oro uttryckts kring det teoretiska online provet. Innan vi vet hur det utformas, går inte att lämna några synpunkter.
- Giltighetstiden på lotsdispensen borde följa fartygsbefälsbehörigheten att gälla i 5 år.
- Förslag har också inkommit om att ändra till 120 meter för att uppnå likhet med flera andra europeiska länders krav och därmed undvika svenska särkrav och hämmar överflyttning.
- I konsekvensutbildningsbilagan 1 finns parametrar för att riskbedöma en led. Antalet girar S2, kursändringar S3 samt passage av färja S6 är anmärkningsvärt att detta är risker. Att gira ett fartyg är just vad fartygsbefäl skall vara utbildade till. Att möta en färja som korsar en farled som är väl utmärkt på sjökortet borde vara en mindre risk än att möta ett annat fartyg som korsar farleden. Med dessa parametrar så framstår det som om Transportstyrelsen redan här underkänner fartygsbefälens kompetens att framföra ett fartyg.
- Man har lagt ett stort arbete på lotsledernas risknivå men väldigt lite på fartygens. Ett fartyg under 90 meter får inga lättnader genom att installera ECDIS eller ha mindre brännolja

ombord. Vart tog "... möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling" vägen?

- Det är en allt för otydlig formulering vad det innebär om tankar helt eller delvis skyddas av fartygets bordläggning.
- Det finns ej beskrivet vad som gäller om en lots ej kan tillhandahållas – tillfällig lotsdispens?
- Har man gjort prov för lotsdispens eller kört leden med en generell lotsdispens skall man anses vara känd med leden. På samma sätt som behörigheter inte omprövas årligen bör lotsdispensen gälla under giltighetstiden alltså 36 månader utan passager.

Föreningen Svensk Sjöfart

Johan Källsson  
Ordf. Föreningen Svensk Sjöfarts  
LotsProjektGrupp

Carl Carlsson  
Föreningen Svensk Sjöfarts  
Sjösäkerhet och Teknik

*Bilagor: Inspel från Baltic Offshore  
FSSs remissvar 2020.09.14*