

Transportstyrelsen

sjofart@transportstyrelsen.se

Sjö- och luftfart

601 73 Norrköping

REMISSYTTRANDE

Ref: TSF 2025-49

Stockholm 2025-11-04

Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda före den 1 januari 2009 samt ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har tagit del av Transportstyrelsens remiss av *förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda före den 1 januari 2009 samt ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare* och önskar lämna följande remissvar/synpunkter.

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna baseras på ändrade regler i SOLAS konventionen kapitel II-1 regel 2 och en ny regel 3-13 som antogs 8 juni 2023 genom IMO resolutionen MSC.532(107). Den nya regeln 3-13 omfattar krav på lyftanordningar och ankarhanteringsvinschar som installerats ombord på fartyg före samt efter den 1 januari 2026. Reglerna träder i kraft den 1 januari 2026. Syftet med regleringen är att förhindra tekniska och operationella fel på lyftanordningar, ankarhanteringsvinschar och lyftutrustning som riskerar att orsaka personskador, dödsfall och skador ombord på fartyg i internationell trafik.

Gräns på säker arbetslast (SWL) när kraven ska tillämpas för lyftanordningar

I IMO resolutionen MSC.532(107) anges i regel 3-13 paragraf 1.3:

1.3 The Administration shall determine to what extent the provisions of paragraphs 2.1 and 2.4 do not apply to lifting appliances which have a safe working load below 1,000 kg.

Det ger alltså den nationella flaggstatsadministrationen en möjlighet att undanta lyftanordningar med en säker arbetslast (SWL) under 1000 kg från kraven i paragraf 2.1 och 2.4. Paragraf 2.1 anger att lyftanordningar installerade efter 1 januari 2026 ska konstrueras och installeras enligt klassregler eller likvärdig säkerhetsnivå samt att de ska testas och inspekteras före de används för första gången.

Paragraf 2.4 anger att lyftanordningar installerade före den 1 januari 2026 ska testas och inspekteras enligt IMO:s riktlinjer och markeras upp (SWL) inte senare än den första årliga besiktningen efter den 1 januari 2026.

Transportstyrelsen föreslår att kravet på besiktning för maskindrivna lyftanordningar ska sättas till SWL 500 kg då man anser det lämpligt att införa en besiktningssgräns likvärdigt med Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Någon beskrivning eller analys till vad som ligger till grund för det ställningstagandet finns inte i Transportstyrelsens konsekvensutredning och heller inte om det finns särskilda skäl till att maskindrivna lyftanordningar med en SWL mellan 500-1000 kg ska omfattas av reglerna.

Svensk Sjöfarts analys:

Svensk Sjöfart stödjer införandet av krav vid design, konstruktion och installation av lyftinrättningar och ankarhanteringsvinschar och att de ska testas, inspekteras och certifieras efter installation i linje med SOLAS konventionens krav. Att flaggstater har olika gränsvärden för när just dessa krav ska tillämpas kan dock skapa problem. Dels kan det skapa problem när fartyg byter flaggstat och därmed om de ska flaggas in eller ut från det svenska fartygsregistret, men även hur och när tillsyn, besiktningar och inspektioner ska utföras. Fler och utökade besiktningar kan även vara kostnadsdrivande för rederier.

I Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:11), som Transportstyrelsen hänvisar till, föreskrivs besiktningsskrav bl.a. på lyftanordning som definieras som "kran" och som definieras ytterligare i föreskriften genom att det är en maskindriven kran vars maxlast eller lastmoment är över 500 kg respektive 5 tonmeter. I Transportstyrelsens föreslagna föreskrifter används definitionen "maskindrivna lyftanordningar" vilket därmed skiljer sig gentemot Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Det skiljer sig även från de definitioner som används i SOLAS konventionen och de tillhörande IMO cirkulär med riktlinjer för lyftanordningar (MSC.1/Circ.1663).

Generellt så anser Svensk Sjöfart att Sverige ska undvika särregler utan snarare följa de internationella regelverken såvida det inte finns särskilda skäl att mer restriktivt reglera ett område. Detta gör att den svenska sjöfarten har en bättre konkurrenskraft gentemot den internationella sjöfarten och konkurrerar på liknande villkor.

Svensk Sjöfart har även gjort en jämförelse med hur andra flaggstater har implementerat SOLAS kapitel II-1 regel 3-13 gällande lyftanordningar, och av den information som finns tillgänglig har en klar majoritet av dessa flaggstater satt en SWL-gräns på 1000 kg och därmed inte tillämpar paragraf 2.1 och 2.4 på lyftanordningar under 1000 kg.

Svensk Sjöfarts förslag:

Baserat på ovan analys och för harmonisering med majoriteten av de större flaggstaterna, att undvika potentiella tolkningsproblem och för svenska rederiers och svenskflaggade fartygs konkurrensvillkor så anser Svensk Sjöfart att referensen till "*maskindrivna lyftanordningar med en säker arbetslast (SWL) på 500 kg eller 5 tonmeter eller mindre*" bör strykas i förslaget. Detta för att bättre harmonisera till det internationella regelverket som fastställs i SOLAS konventionens kapitel II-1 och att undvika nationella särkrav.

Svensk Sjöfart föreslår att i Transportstyrelsens förslag till ändring i föreskrifterna TSFS 2009:114 och TSFS 2021:95 ändra i Del A-1, regel 3-13 paragraf 1.3 enligt nedan:

1.3 Bestämmelserna i 2.1 och 2.4 gäller inte för maskindrivna lyftanordningar med en säker arbetslast (SWL) på 500 kg eller mindre eller lastmoment på 5 tonmeter eller mindre, samt övriga lyftanordningar under 1000 kg.

Möjlighet att använda fristående besiktningsföretag

Transportstyrelsen skriver i konsekvensutredningen att den aktuella lagstiftningen kommer göra att det endast är erkända organisationer som ges möjlighet att utföra lyftbesiktningar på svenska SOLAS-fartyg (s.9), och inte längre fristående besiktningsföretag som är möjligt idag.

Svensk Sjöfart undrar varför Transportstyrelsen drar denna slutsats och ber om ett förtydligande.

Enligt IMO resolutionen och de relevanta MSC cirkulären 1662 och 1663, så är det fortsatt fullt möjligt för administrationen att utföra dessa uppgifter, även om det baserar sig på en inspektion utförd av ett kompetent fristående besiktningsföretag. I cirkulären refereras det till *"to the satisfaction of the Administration or recognized organization acting on its behalf"*.

Fartygssäkerhetsförordningens 9 kap. 1§ anger att en organisation eller ett klassificeringssällskap kan erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg. Svensk Sjöfart undrar varför det hindrar Transportstyrelsen att, för fartyg som inte har full delegerad tillsyn till klassificeringssällskap (RO), uppdra åt ett kompetent fristående besiktningsföretag att fortsatt utföra besiktning (enligt MSC.1/Circ.1663) såvida det är Transportstyrelsen som utfärdar certifikaten? Ett liknande förfarande används vid inspektion av lyftinrättningar idag, vid vissa radiobesiktningar och kontroll av livräddningsutrustning inkl. dess lyftanordningar.

Svensk Sjöfart ber Transportstyrelsen att förtydliga ovan ställningstagande.

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Niklas da Silva niklas.da.silva@sweship.se

Senior rådgivare