



# 8 regelförändringar för svensk sjöfart





# Innehåll

Förord.....	5
8 regelförändringar.....	6
1. Sluta dubbelkontrollera utsläppsrapporter.....	7
2. Tillåt ny teknik för inspektioner och tillsyn.....	8
3. Harmonisera regler om vilotid med EU.....	9
4. Förenkla rapporteringen för transport av icke-farligt avfall.....	10
5. Säkerställ den fria rörligheten för sjöpersonal.....	11
6. Harmonisera behörighetskrav för sjöfolk.....	12
7. Ta bort nationella krav som försvårar byggandet av fartyg för svensk flagg.....	13
8. Sänk tröskeln för att anlöpa hamn.....	14

# Förord.

Sjöfart är en internationell näring som är hårt reglerad genom internationella regler och EU-reglering. Det är av stor vikt att Sverige är aktiv i förhandling av dessa regler för att tidigt motverka nya regelbördor, jobbar aktivt med att harmonisera implementering av dessa med andra länder och därmed undviker överimplementering. Därutöver behöver myndigheter och Sverige som flaggstat hålla hög kompetens och service för att möjliggöra för svenska rederier att vara konkurrenskraftiga på en internationellt konkurrensutsatt marknad.

Svensk Sjöfart har sammanställt åtta stycken regelförändringar som enkelt skulle kunna göra skillnad om regler togs bort eller ändrades enligt förslagen. Förslagen inkluderar både lag, förordning och föreskriftsändringar och kommer att överlämnas till relevanta myndigheter, de förenklings- och implementeringsråd som har etablerats av regeringen.

---

# Enklare regler möjliggör fler rederier, fartyg och ombordanställda

1

Sluta dubbelgranska utsläppsrapporter (MRV)

2

Tillåt ny teknik för inspektioner och tillsyn

3

Harmonisera regler om vilotid med EU

4

Förenkla rapporteringen för transport av icke-farligt avfall

5

Säkerställ den fria rörligheten för sjöpersonal

6

Harmonisera behörighetskrav för sjöfolk

7

Ta bort nationella krav som försvårar byggande av fartyg för svensk flagg

8

Sänk tröskeln för att anlöpa hamn

# 1. Sluta dubbelkontrollera utsläppsrapporter

**Vad?** Fartyg i EU förväntas ha så kallade övervakningsplaner och utsläppsrapporter som en del av EU:s klimatlagstiftning. Planerna ska sedan verifieras genom ackrediterade organ. Användning av ackrediterade organ är vanligt inom sjöfarten och svarar redan idag för den huvudsakliga tillsynen av svenska fartyg på uppdrag av svenska staten. Trots det granskar även Naturvårdsverket planerna. Det leder till ett administrativt tungt system för både myndigheter och rederier som tar både tid och resurser i anspråk.

**Effekt?** Naturvårdsverket genomför dubbelarbete och bör fokusera på tillsyn och uppföljning av de ackrediterade organens arbete snarare än att granska alla rapporter enskilt. Detta ökar handläggningstiderna vilket är negativt för svenska företag.

**Hur?** Den dubbla kontrollen bör tas bort.

**Berör lagstiftning:** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

## 2 • Tillåt ny teknik för inspektioner och tillsyn

**Vad?** Under coronapandemin möjliggjordes att tillsynsorgan i vissa fall kan göra viss tillsyn/besiktning med stöd av ny teknik, så kallad remote survey. Transportstyrelsen har inte gett medgivande till användning efter pandemin, trots att andra länder har tillåtit detta. Det innebär att en fysisk person vid varje tillfälle måste finnas ombord.

**Effekt?** Att tillåta möjligheten till remote survey skulle underlätta för rederier, som ofta finns världen över. Det rör sig oftast inte om själva kostnaden för inspektionen utan flexibiliteten som gör stor skillnad. Kostnaden för staten är obefintlig och nyttan för svensk industri stor.

**Hur?** Sverige bör göra ett tillägg i sina avtal med klassificeringssällskap angående tillsyn och inspektion av svenska fartyg att tillåta remote service i samma utsträckning som exempelvis Danmark. Det finns redan framtagna sådana riktlinjer från andra stater att följa efter, exempelvis: Guidance to Recognised Organisations (RO) and Recognised Security Organisations (RSO) for accept of remote surveys and audits on Danish flagged vessels and their companies. Det finns således ingen anledning att dröja med införandet.

# 3. Harmonisera regler om vilotid med EU

**Vad?** Till skillnad från jämförbara länder har Sverige inte utnyttjat möjligheten att medge undantag från reglerna om vilotid i den internationella STCW-konventionen. Detta trots att Sverige var mycket aktivt i förhandlingarna där möjligheten till undantag infördes. Undantaget tillkom just för att möjliggöra effektiv fartygsdrift, särskilt för fartyg på korta rutter. Möjligheten har dock inte införts i Sverige, medan exempelvis Danmark tillämpar den.

**Effekt?** Det berör framförallt fartyg med korta rutter och många anlöp. För exempelvis bunkerfartyg, där det är svårt att planera rutter och tider, blir det mycket svårt att uppfylla vilotidsreglerna utan att behöva anställa ytterligare personal ombord. I regelbunden färjetrafik har antalet befäl behövt ökas, vilket skapar en tydlig snedvridning jämfört med färjor i motsvarande trafik i andra länder. Huvudproblemet är att befälhavaren nu räknas som vaktgående personal, vilket inte var fallet tidigare. Befälhavaren kan fortfarande uppfylla den totala vilotiden, men fördelningen av vilan över olika perioder är inte helt i linje med regelverket. Som nämnts ovan, uppfyller befälhavaren fortfarande den totala vilotiden. Det är dock viktigt att kunna dela upp vilan i maximalt tre perioder för befälhavaren, istället för två, som svensk lagstiftning kräver idag.

**Hur?** I reviderade STCW konventionen (Manilla) finns nya regler om vilotid. Det finns också möjligheter till lättnader (s.k. exceptions) under begränsade perioder (regel A-VIII/1.9 STCW koden). Möjligheten bör införas i svensk lagstiftning på motsvarande sätt som skett i flera andra EU-länder.

# 4 ● Förenkla rapporteringen för transport av icke-farligt avfall

**Vad?** Prövningen av tillstånd för icke-farliga avfallstransporter behöver förenklas. Idag behandlas avfallstransporter inom internationell sjöfart på samma sätt som transporter på land. Det största problemet gäller färjor med frekventa avgångar, ofta flera gånger per dag, och hundratals lastbilar ombord. Att anmäla en avfallstransport är inte alltid problemet, utan snarare kravet på att rapportera alla korrigeringar och få dem godkända av Naturvårdsverket. Rederiet får ibland informationen först precis innan avgång, vilket gör det svårt att hinna rapportera. Detta har resulterat i stora administrativa kostnader och extra arbete. Sådana krav på antecknings- och rapporteringsskyldighet för transport av icke-farligt avfall finns inte i samma omfattning i andra EU-länder.

**Effekt?** För rederier, särskilt färjerederier med frekventa avgångar och många lastbilar ombord, är de administrativa kostnaderna omfattande. Det tar inte bara tid att rapportera, utan ofta saknar lastbilschauffören de uppgifter som krävs för att rederiet ska kunna rapportera korrekt. Ansvarsfördelningen mellan transportören och rederiet är därmed inte rimlig.

**Hur?** Kravet på att rapportera alla förändringar och få dem godkända är orimligt. Sverige behöver antingen ta bort detta krav eller ändra reglerna så att rederierna själva kan följa upp ändringarna.

**Berör lagstiftning:** Naturvårdsverket har nyligen utrett "Regeringsuppdrag om kriteriet yrkesmässig och om kriterier vid prövning av tillstånd för avfallstransport (NV-08935-22, november 2023)".  
Berör: Avfallsförordningen (2020:614), avfallsdirektivet (2008:98/EG).

## 5. Säkerställ den fria rörligheten för sjöpersonal

**Vad?** I Sverige finns krav på att tala ett skandinaviskt språk ombord på passagerarfartyg som trafikerar Skandinavien, trots att EU-lagstiftningen endast kräver ett gemensamt språk ombord (så kallat ISM-språk). Detta krav är otidsenligt och speglar varken dagens passagerarsammansättning eller den tillgängliga rekryteringsbasen för sjöpersonal. Kravet utgör ett direkt hinder för att anställa personal från andra EU-länder eller personer med utländsk bakgrund som inte behärskar ett skandinaviskt språk tillräckligt väl. Att alla ombord ska tala skandinaviska är inte heller en säkerhetshöjande åtgärd utan snarare en överimplementering av EU-lagstiftningen. Enligt EU-lagstiftningen är det viktigt att besättningen talar samma språk och kan kommunicera med passagerarna, men på flera färdelinjer är andelen skandinavisktalande passagerare bara en bråkdel av det totala antalet.

**Effekt?** Dagens krav medför stora samhällsekonomiska kostnader då sjöfarten inte kan anställa personer som exempelvis står långt från arbetsmarknaden som skulle passa bra i yrket på grund av detta språkkrav. Regeln innebär dessutom att den fria rörligheten av arbetskraft inom EU inte är möjlig på passagerarfartyg som för svensk flagg och trafikerar Sverige. Vidare omöjliggör det för svenska rederier att flytta personal inom sin egen flotta då exempelvis en engelskt utbildad kapten inte talar skandinaviska. En förändring skulle öka konkurrenskraften för den svenska flaggan.

**Hur?** Att fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) , 4 kap. 31 § ändras genom att sista delen stryks: "Sjöpersonal som tjänstgör på Passagerar- och RoRo passagerarfartyg skall ha fullgjort godkänd utbildning för tjänstgöring på sådana fartyg enligt andra och tredje stycket, samt behärska engelska."

## 6 • Harmonisera behörighetskrav för sjöfolk

**Vad?** Sverige bör harmonisera sina regler om praktiktid för sjöfolk med gällande internationella regler, inklusive EU-förordningar och STCW-konventionen. Den underliggande lagstiftningen kräver antingen 24 månaders praktiktid, varav minst 12 månader som överstyrman, eller 36 månader som styrman. I Sverige har endast det längre alternativet, minst 36 månader, införts i lagstiftningen, vilket innebär att alternativet med 24 månader inte är tillgängligt. Dessutom stipulerar de svenska reglerna att minst 18 månader av praktiktiden måste fullgöras i annan närfart än mellan hamnar i Öresund eller i mer vidsträckt fart, varav minst 12 månader som lägst överstyrman på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000. Även för sjöingenjörer finns det liknande särkrav. Sverige bör snarast harmonisera sina regler med de befintliga konventionskraven.

**Effekt?** En förändring skulle underlätta för fler att utbilda sig till sjöfolk, vilket är viktigt med tanke på branschens stora kompetensbehov. Det skulle också öka möjligheterna att hitta praktikplatser.

**Hur?** Genom att implementera den harmoniserade texten i den svenska lagstiftningen i Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, 3 §.

## 7. Ta bort nationella krav som försvårar byggande av fartyg för svensk flagg

**Vad?** I dag måste ett antal nationella krav uppfyllas vid nybyggnation av fartyg, utöver vad som stipuleras i internationella konventioner. Dessa krav gör inte bara att det blir dyrare att bygga fartyg under svensk flagg, utan de gör det även ibland mer eller mindre omöjligt att få varv att åta sig sådana uppdrag; istället tvingas fartygen byggas under en neutral EU-flagg.

Krav som inte har en tydlig och påtaglig effekt på arbetsmiljö och säkerhet bör därför tas bort för att underlätta byggandet av fartyg direkt för svensk flagg. Det är viktigt att fartyg byggs enligt internationella standarder, inte minst för att möjliggöra att de kan flyttas och eventuellt säljas på en EU-marknad. Särkrav bör enbart behållas om de kan motiveras tydligt och objektivt.

**Effekt?** Att kunna bygga fartyg direkt för svensk flagg utan ogynnsamma särkrav är avgörande för att öka konkurrenskraften för den svenska flaggan.

**Hur?** Harmonisering av de nationella reglerna inom områdena "skyddsområde" och "inredning" enligt bostadskungörelsen med internationella standarder är nödvändig för att möjliggöra att fartyg kan byggas direkt för svensk flagg. Detta omfattar aspekter såsom trappor, räcken, landgångar och inredning, bland annat. Dessutom bör Transportstyrelsens roll i relation till nybyggnation tydliggöras. Transportstyrelsen bör fokusera på att kontrollera erkända organisationer, medan det är de erkända organisationerna – som genomför de faktiska kontrollerna.

**Berör lagstiftning:** Bostadskungörelsen (SjÖFS 2005:25 främst genom kapitel 2, 5, 9 och 10) hos Transportstyrelsen.

## 8 Sänk tröskeln för att anlöpa hamn

**Vad?** Sjöfarten betalar i Sverige farleds- och lotsavgifter som sätts och tas ut av Sjöfartsverket. Det finns olika parametrar som avgör nivån på dessa avgifter. En enkel regelförändring kan sänka tröskeln för att möjliggöra fler anlöp på en fartygsresa. I dagsläget är avgifterna för extra stopp mycket höga, vilket gör att sådana anlöp ofta inte är ekonomiskt försvarbara. Till exempel, om ett fartyg trafikerar från norra Bottenviken och lastar i Kemi i Finland, men sedan anlöper en svensk hamn på vägen söderut för att lasta en dellast, måste det ändå betala full farledsavgift i Sverige, oavsett hur mycket last som tas ombord.

**Effekt?** Att endast ta betalt för det gods som faktiskt tas upp i en hamn under en resa skulle öka nyttjandegraden av ett fartygs fulla kapacitet, vilket är fördelaktigt för både klimatet och miljön. Dagens regler utgör dessutom en barriär för att skapa effektiva transportsystem för vår svenska basindustri i norra Sverige, en industri som behöver all hjälp den kan få för att hantera sina logistikkostnader. Åtgärden skulle dessutom göra det mer attraktivt att välja sjötransport och kunna bidra till att avlasta ett redan idag hårt ansträngt landtransportsystem.

**Hur?** Inför i Sjöfartsverkets föreskrift om farledsavgifter (SJÖFS 2022:1) att "farledsavgift på fartygets brutto tas ut i de hamnar där fartyg lastar inrikesgods (ska lossas i annan svensk hamn). Avgiften tas ut i två svenska hamnar efter varandra om de lastar inrikesgods i båda till skillnad från lastning av utrikesgods då bruttoavgiften endast tas ut i första svenska hamn."





Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation med uppdraget att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Våra viktigaste fokusområden är miljö och klimat, sjösäkerhet och teknik, forskning och innovation, konkurrenskraft för ökad tillväxt samt kompetensförsörjning.

Svensk Sjöfarts vision är:

Framgångsrik svensk sjöfart – för en hållbar värld.

