

Konsekvensutredning till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:12) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning

Nuvarande Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:12) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning ska ändras. Orsaken till detta är följande.

Genom resolution MSC.282(86)¹ har IMO antagit ändringar i kap V regel 19 i SOLAS. Som fördragsslutande stat har Sverige skyldighet att införliva bestämmelsen i svensk rätt. Om resolutionens förutsättningar för notifiering har uppfyllts², kommer resolutionen att träda i kraft den 1 januari 2011.

För att genomföra direktiv 2009/17/EG³ (övervakningsdirektivet) behöver ytterligare ändringar göras. Som medlemsstat behöver Sverige införliva direktivet senast den 30 november 2010.

Ändringsföreskrifterna träder i kraft den 30 november 2010 vilket är det datum som finns i övervakningsdirektivet. Föreskriften kommer att innehålla övergångsbestämmelser.

Vad är problemet och vad ska uppnås?

Tillägg i kapitel V regel 19 SOLAS om obligatorisk utrustning har beslutats av IMO:s Maritime Safety Committee (MSC). Utrustningen är ett larmsystem för vaktgående befäl på bryggan samt ett navigations- och informationssystem med elektroniska sjökort.

EU-kommissionen har genom övervakningsdirektivet beslutat att fiskefartyg med viss längd ska vara utrustade med AIS, Automatic Identification System (automatiskt identifieringssystem).

1. Resolution MSC.282(86) innebär att kapitel V regel 19.2.1.4 i SOLAS får ändrad lydelse när det gäller ECDIS, Electronic Chart Display and Information System (elektroniskt sjökorts- och informationssystem) vilket i de svenska föreskrifterna idag finns som alternativ till papperssjökort i 3 kap 5 § 4. Ett typgodkänt ECDIS ersätter papperssjökort ombord i ett område där det finns ENC, Electronic Navigational Chart (officiella elektroniska sjökort) Regelkravet förs in i föreskrifterna som ny paragraf 18b §. Tillkomsten av ECDIS följer den tekniska utvecklingen och i jämförelse med sjökort och nautiska publikationer i pappersform kan systemet kombineras med olika komponenter såsom elektroniska sjökort vilka uppdateras med automatik, positionsbestämning, radar, AIS, autopilot, ekolod, seglingsbeskrivningar etc. Resplaner görs direkt i systemet och under resa får man snabbt en samlad bild av fartygets närområde och trafik. Sammantaget medför ECDIS en ökad sjösäkerhet.

¹ Resolution MSC.282(86)(adopted on 5 June 2009) Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

² Annex 1, punkt 2, Resolution MSC.282(86)

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen

Efter tillkomsten av enmansbryggor där endast en person går på vakt, har det förekommit olyckor efter att vaktgående befäl t.ex. har somnat. BNWAS, Bridge Navigational Watch Alarm System (larmsystem för vaktgående befäl på bryggan), är ett larmsystem i tre steg med en sensor som i första skedet ger utslag om vakthavande befäl inte har återställt systemet inom ett visst intervall. Detta ger ökad säkerhet för både befälet på bryggan och övrig ombordvarande besättning samt passagerare. När det gäller BNWAS tillkommer två nya punkter i regel 19.2.2.3 och 19.2.2.4 och införs som ny punkt i 3 kap 18a § den svenska föreskriften. Krav på obligatoriskt ECDIS är infört efter sista punkten i regel 19.2.9 och kommer sättas in efter 3 kap 18 § i de svenska föreskrifterna. Den tidplan som finns för när fartygen ska vara utrustade med BNWAS och ECDIS kommer att läggas sist under rubriken *Ikraftträdande - och övergångsbestämmelser*.

I föreskriftens 1 kap 2 § beskrivs förkortningen BNWAS samt definieras begreppet "första besiktningstillfälle".

2. Bestämmelsen att även fiskefartyg över 15 meter ska omfattas av krav på AIS kommer ur sjösäkerhetssynpunkt. Sammanstötningar mellan fiskefartyg och handelsfartyg har i flera fall berott på att handelsfartygen inte har uppmärksammat fiskefartygen eller *vice versa*. I övervakningsdirektivet finns krav på AIS på fiskefartyg med en total längd överstigande 15 m. Tillägg kommer att göras i 3 kap 14 §. Tidsplan för införande av kravet läggs under rubriken *Ikraftträdande - och övergångsbestämmelser*. Ändringarna ska vara genomförda i svensk rätt senast den 30 november 2010.

Övriga ändringar är:

1. Tillägg av cirkulär MSC/Circ.1079 som allmänt råd till 2 kap 7 § som behandlar "Sjöräddningsplan"
2. I 3 kap 18 § och det allmänna rådet så har det kommit en ändring till cirkulär SN/Circ.227 med nummer SN/Circ.227.Corr 1.

Finns det några alternativa lösningar för det som ska uppnås och vilka blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Sverige som flaggstat har förbundit sig att följa IMO:s resolutioner samt EU direktiv och om det är möjligt införliva dessa i Transportstyrelsens föreskrifter. Några alternativa lösningar ser föreskriftgruppen inte att det finns.

Effekten om man inte inför som beslutats genom resolution MSC.282(86) blir att svenska fartyg inte kan gå i internationell trafik p.g.a. att de då inte uppfyller kraven.

Utan införlivning blir det en sämre effekt beträffande övervakning av fiskefartyg via AIS transpondrar och fartygen får då enbart fiska inom svensk ekonomisk zon (EEZ). Dessutom skulle de svenska fiskarna endast få landa fisk i svenska hamnar. Man går även miste om det ekonomiska stöd som kan tillhandas hållas inom ramen för Europeiska fiskerifonden för installation av säkerhetsutrustning, t.ex. AIS.

Vilka berörs av regleringen?

De som berörs är svenska redare som kommer att köpa in BNWAS, ECDIS och AIS till sina fartyg. Även tillverkare samt serviceföretag för den här typen av utrustning i Sverige kommer att beröras. Det kommer också att krävas en omfattande utbildningsinsats av sjöbefälsskolorna vad gäller ECDIS inom de närmaste åren.

Fartyg ska vara utrustade med BNWAS enligt följande tidplan:

	Fartygstyp	Bruttodräktighet	Resa	Byggda	BNWAS installerat
1	Lastfartyg Passagerarfartyg	150 eller över alla	internationell	1 juli 2011 eller senare	vid nybyggnation
2	Lastfartyg Passagerarfartyg	500 eller över	inrikes	1 juli 2011 eller senare	vid nybyggnation
3	Passagerarfartyg	alla	internationell	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2012
4	Passagerarfartyg	500 eller över	inrikes	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2012
5	Lastfartyg	3000 eller över	internationell	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2012
6	Lastfartyg	3000 eller över	inrikes	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2012
7	Lastfartyg	500 eller över men under 3000	internationell	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2013
8	Lastfartyg	500 eller över men under 3000	inrikes	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2013
9	Lastfartyg	150 eller över men under 500	internationell	före 1 juli 2011	senast vid första besiktningstillfälle efter 1 juli 2014

Kravet på BNWAS i SOLAS V/Regel 19.2.2.3 gäller lastfartyg med bruttodräktighet om 150 eller mer, och passagerarfartyg, oavsett storlek. Transportstyrelsen har i krav på BNWAS utnyttjat den möjlighet till undantag som finns i SOLAS kapitel V regel 1.4.2 som säger att fartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 som enbart går i nationell trafik inte kommer att beröras av kravet.

Antal passagerar- och lastfartyg som får krav på BNWAS är enligt Sjöfartsavdelningens tillsynssystem, SITS, följande:

- Passagerarfartyg på internationell resa	39
- Passagerarfartyg med bruttodräktighet \geq 500 på inrikes resa	8
- Lastfartyg med bruttodräktighet \geq 150 på internationell resa	120
- Lastfartyg med bruttodräktighet \geq 500 inrikes resa	20

Fartyg ska vara utrustade med ECDIS enligt följande tidplan:

	Fartygstyp	Bruttodräktighet	Byggda	ECDIS installerat
1	Passagerarfartyg	500 eller över	1 juli 2012 eller senare	vid nybyggnation
2	Tankfartyg	3000 eller över	1 juli 2012 eller senare	vid nybyggnation
3	Lastfartyg som inte är tankfartyg	10 000 eller över	1 juli 2013 eller senare	vid nybyggnation
4	Lastfartyg som inte är tankfartyg	3000 eller över men under 10 000	1 juli 2014 eller senare	vid nybyggnation
5	Passagerarfartyg	500 eller över	före 1 juli 2012	senast vid första besiktningstillfälle, som inträffar den 1 juli 2014 eller senare
6	Tankfartyg	3000 eller över	före 1 juli 2012	senast vid första besiktningstillfälle, som inträffar den 1 juli 2015 eller senare
7	Lastfartyg som inte är tankfartyg	50 000 eller över	före 1 juli 2013	senast vid första besiktningstillfälle, som inträffar den 1 juli 2016 eller senare
8	Lastfartyg som inte är tankfartyg	20 000 eller över men under 50 000	före 1 juli 2013	senast vid första besiktningstillfälle, som inträffar den 1 juli 2017 eller senare
9	Lastfartyg som inte är tankfartyg	10 000 eller över men under 20 000	före 1 juli 2013	senast vid första besiktningstillfälle, som inträffar den 1 juli 2018 eller senare

Antal passagerar-, last- och tankfartyg som får krav på ECDIS är enligt Sjöfartsavdelningens tillsynssystem, SITS, följande:

Passagerarfartyg med bruttodräktighet \geq 500 på internationell resa	36
Lastfartyg med bruttodräktighet \geq 3000 på internationell resa	101
Tankfartyg med bruttodräktighet \geq 3000 på internationell resa	33

Svenska fiskefartyg med en längd av 15 meter eller mer ska vara utrustade med AIS (klass A) enligt följande tidplan:

	Byggnadsår	Fartyglängd	Uppfylla kraven senast
1	före 30 november 2010	24 m eller mer, men under 45 m	31 maj 2012
2	före 30 november 2010	18 m eller mer, men under 24 m	31 maj 2013
3	före 30 november 2010	15 m eller mer, men under 18 m	31 maj 2014
4	30 november 2010 eller senare	över 15 m	30 november 2010

Antal fiskefartyg som får krav på AIS är ca 180 st enligt Sjöfartsavdelningens tillsynssystem, SITS.

Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur står sig dessa i en jämförelse med övervägda alternativ till regleringen?

Redare kommer att installera BNWAS utrustning som idag kostar mellan 18 000 – 100 000 kronor. Tillkommer gör en installationskostnad som för ett medelstort fartyg kan röra sig om 1 - 2 arbetsdagar. Det är stora skillnader i pris beroende på fartygens storlek.

Idag får redare som installerar ett ECDIS betala mellan 100 000 – 150 000 kronor. Installationskostnaden är enligt uppgift en kostnad på 15 000 – 20 000 kronor. När det gäller utbildning i användandet av ECDIS så kommer kostnader att ligga på mellan 6 000 – 12 000 per person med dagens priser på kurser i Sverige och utlandet.

Det kommande kravet om AIS-utrustning (klass A) för fiskefartyg gör att redare får idag betala mellan 20 000 – 35 000 kronor för utrustningen.

Installationskostnad tillkommer. Som tidigare har skrivits så kan redare ansöka om ekonomiskt stöd hos Europeiska fiskerifonden för att installera säkerhetsutrustning såsom AIS.

Det finns inget alternativ till reglering enligt krav i SOLAS och EU direktiv när det gäller ovan nämnda utrustning.

Innebär regleringen någon avvikelse från våra skyldigheter enligt berörda internationella överenskommelser eller EU-rättsliga åtaganden?

Regleringen är ingen avvikelse från internationella konventioner eller EU-rättsliga åtaganden. Tvärtom är regleringen en direkt följd av Sveriges åtaganden som medlemsstat och i enlighet med IMO-samarbetet.

Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande?

Bestämmelserna om AIS utrustning på fiskefartyg träder i kraft 30 november 2010. Föreskrifterna föreslås träda i kraft samma datum. I övrigt behövs inga särskilda hänsyn tas.

Regeländringen i kapitel V SOLAS för BNWAS och ECDIS träder ikraft den 1 januari 2011.

Finns det behov av speciella informationsinsatser?

Information om ändringsföreskriften kommer att på sedvanligt sätt göras av Transportstyrelsen genom remissförfarande och publicering på hemsidan.

Kan regleringen påverka företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Genom att berörda fartyg tillämpar de krav som kommer av ändringarna i kapitel V regel 19 SOLAS samt övervakningsdirektivet blir fartygen säkrare. Dessutom är det en konkurrensmässig fördel eftersom kraven tillämpas på den internationella marknaden.

Roland Eklöf
Fartygstekniska enheten
Tel: 011-19 10 35
Fax: 011-23 99 34
E-post: roland.eklof@sjofartsverket.se