

TSG
2022-9672

Sjösäkerhetsplan

Datum
2024-05-16Version
02.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSG 2022-9672**Versionshistorik**

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2022-10-18	Fastställd version	Gunnar Ljungberg
01.01	2024-03-21	Årlig uppdatering	Malin Liljenborg
02.00	2024-05-16	Fastställd version	Gunnar Ljungberg

Innehåll

1	INLEDNING	5
1.1	Reglering och standardisering av sjöfarten	5
1.2	Omfattningen av svensk sjöfart	8
1.3	Transportstyrelsens arbete med sjösäkerhet	8
1.3.2	Transportstyrelsens utvecklar kontinuerligt sitt säkerhetsarbete	9
1.4	Avgränsningar	11
2	NATIONELL SJÖFART OCH FARTYG SOM OMFATTAS AV EU- GEMENSAMMA SÄKERHETSBESTÄMMELSER	11
2.1	Fartyg med krav på certifikat som inte avrapporterat sin egenkontroll..	11
2.1.1	Riskvärdering	11
2.1.2	Åtgärder och tidplan för att minska risken	11
2.2	Fartyg utan krav på certifikat som inte avrapporterat sin egenkontroll..	12
2.2.1	Riskvärdering	12
2.2.2	Åtgärder och tidplan för att minska risken	12
2.3	Fiskefartyg med en längd av 5 – 15 meter	12
2.3.1	Riskvärdering	12
2.3.2	Åtgärder och tidplan att minska risken	13
2.4	Fartyg för personbefordran (max 12 pass) 5-15 meter, RIB-fartyg, Taxibåtar och turfiskebåtar	13
2.4.1	Riskvärdering	13
2.4.2	Åtgärder för att minska risken	13
2.5	Entreprenadfartyg / Pråmar	14
2.5.1	Riskvärdering	14
2.5.2	Åtgärder för att minska risken	14
2.6	Fartygens egenkontroll	14
2.6.1	Riskvärdering	14
2.6.2	Åtgärder för att minska risken	14
3	SOLAS FARTYG	15
3.1	Brister i implementeringen av säkerhetsorganisation	16
3.1.1	Riskvärdering	16
3.1.2	Åtgärder för att minska risken	16
3.2	Kartläggning sjötrafikens rutter på inre vatten	16
3.2.1	Riskvärdering	16
3.2.2	Åtgärder för att minska risken	17
4	FRITIDSSJÖFART	17
4.1	Skadade och omkomna inom båtlivet	18
4.1.1	Riskvärdering	18

Datum
2024-05-16Version
02.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSG 2022-9672

4.1.2	Åtgärder för att minska risken	18
5	REFERENSER.....	18
6	FÖRVALTNING	20

1 Inledning

Att sjöfarten ska vara säker är en grundförutsättning för all verksamhet. Arbetet med sjösäkerhet bedrivs därför på flera olika nivåer – globalt, inom Europa, nationellt och på organisationsnivå. Den grundläggande principen är dock att varje enskild fartygsägare och rederi är ansvarig för säkerheten ombord i sitt eget fartyg och inom sin egen organisation.

Under senare delen av 1980-talet och början av 90-talet inträffade ett antal olyckor till sjöss som ansågs bero på stora problem inom säkerhetsarbetet ombord på fartyg. Utredningar som genomfördes fastställde också att det fanns problem i relation till rederiernas verksamhet i land. Dessa händelser och utredningar resulterade i att regler för systematiskt sjösäkerhetsarbete utvecklades (Transportstyrelsen, 2020b).

Idag anses sjöfarten vara ett säkert trafikslag men det finns risker på såväl nationell som internationell nivå som kan minskas genom ett aktivt säkerhetsarbete på flera olika nivåer.

Det här är Transportstyrelsens andra sjösäkerhetsplan där myndigheten har sammanställt identifierade sjösäkerhetsrisker tillsammans med de åtgärder som ska genomföras för att minska de identifierade riskerna¹. De listade riskerna och åtgärderna är inte en komplett lista utan planen ska ses som ett första steg till att ge en överblick över Transportstyrelsens arbete med sjösäkerhet.

1.1 Reglering och standardisering av sjöfarten

Eftersom sjöfarten till stor del är internationell behöver den regleras genom gemensamma internationella regler. För att de internationella reglerna ska gälla svenska rederier och fartyg behöver de införlivas i svensk författning².

1.1.1 IMO

Den första konventionen som reglerade internationell sjöfart var International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). En preliminär version togs fram 1914 som en reaktion på förlisningen av Titanic, men det dröjde till efter första världskriget innan en färdig version av SOLAS kunde träda i kraft. Sedan inrättandet av FN:s internationella

¹ Inom den internationella sjöfarten riskabaseras tillsynen till stor del genom samarbetet inom Paris MoU, vilket beskrivs kort i inledningen av kapitel 3.

² Undantaget EU-förordningar som gäller utan att behöva införlivas i svensk författning.

sjöfartsorganisation (International Maritime Organization (IMO)) har denna organisation förvaltat och utvecklat SOLAS (Transportstyrelsen 2020a).

Ytterligare konventioner som reglerar andra områden har också tillkommit. Idag arbetar IMO bland annat med att ta fram gemensamma regler för sjösäkerhet, skydd av den marina miljön samt förenkling av administrativa krav för sjöfarten. Detta regelutvecklingsarbete utförs i ett stort antal kommittéer och underkommittéer där Sverige deltar aktivt (Transportstyrelsen 2020a).

Att fartyg och rederier själva bedriver ett systematiskt sjösäkerhetsarbete är en viktig del av sjösäkerheten och IMO påbörjade redan 1987 ett arbete som fokuserade på säkerhetskultur³ inom rederiorganisationer. Det ansågs vara nödvändigt att utveckla ett säkerhetsorganisationssystem (Safety Management System, SMS). Det arbetet resulterade i en internationell kod, ISM-koden (International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) som antogs 1993. 1998 blev koden obligatorisk för rederier som använder passagerarfartyg, inklusive höghastighetspassagerarfartyg, oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, gastankfartyg, bulkfartyg och höghastighetslastfartyg på 500 bruttoton eller mer på internationella resor. Fyra år senare, 2002 blev ISM-koden också obligatorisk för rederier som använder andra lastfartyg och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss på 500 bruttoton eller mer på internationella resor (Transportstyrelsen, 2020b).

1.1.2 EU

Inom EU är Transportstyrelsen delaktig i arbetet inom Kommissionens olika genomförandekommittéer på sjöfartsområdet, i Rådets förhandlingar om nya eller ändrade rättsakter samt inom den europeiska sjösäkerhetsbyrån, European Maritime Safety Agency (EMSA)⁴. Arbetet inom EU går både ut på att ta fram gemensamma tekniska krav för fartyg, kompetenskrav för sjöfolk, regler som skyddar haven från föroreningar från fartyg, säkerhetskrav för operatörer m.m. och på att samordna gemensamma europeiska ståndpunkter i förhandlingarna inom IMO. Transportstyrelsen ansvarar bland annat för att ta fram förslag till svenska ståndpunkter i förhandlingarna inom EU och för att genomföra de regler som förhandlingarna leder fram till (Transportstyrelsen 2020a).

³ Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet.

⁴ EMSA har inte en regelgivande roll, utan har en rådgivande roll.

1.1.3 HELCOM

HELCOM är ett mellanstatligt organ där Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige, Tyskland, Ryssland och EU-kommissionen är medlemmar. Organisationen har sin grund i Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea (Helsingforskonventionen, tidigare benämnd Östersjökonventionen) som undertecknades 1974. Konventionen är en överenskommelse mellan Östersjöns strandstater om att värna miljön i Östersjön. Den omfattar Östersjön och Sveriges västkust upp till latituden genom Skagen, dvs. ungefär i höjd med Göteborg. Samarbetet koordineras genom the Helsinki Commission (därav förkortningen HELCOM). HELCOM har fem permanenta arbetsgrupper⁵. Arbetsgruppen MARITIME hanterar föroreningar från fartyg. Gruppen sammanträder en gång om året. Mötet behandlar ett flertal frågor, där vissa är av teknisk natur och andra syftar till att utbyta erfarenheter och information. HELCOM fattar normalt inte beslut om bindande regler utan tar fram rekommendationer och fungerar som ett samarbetsorgan för att gemensamt uppnå konventionens mål (Transportstyrelsen 2020a).

1.1.4 Standardisering av sjöfarten

Förutom de regler som gäller för sjöfarten finns det också flera internationella organisationer som arbetar för att bidra till en mer hållbar och säker sjöfart genom att ta fram riktlinjer och standarder tillsammans. Olika länder har också olika förutsättningar att arbeta med sjösäkerhet och genom samarbete över nationsgränserna kan resurserna nyttjas gemensamt. Eftersom att sjöfarten till stor del är internationell kan också internationella samarbeten bidra till att områden harmoniseras och standardiseras. Ett exempel på en sådan organisation är IALA, International Association of marine aids to navigation and Lighthouse Authorities. Organisationen arbetar sedan starten 1957 för att, främst tekniskt, bidra till kunskap och informations spridning gällande utmärkning till sjöss (IALA 2022).

1.1.5 Nationell lagstiftning

Frågor som inte regleras internationellt⁶ kan regleras nationellt vilket för svensk del sker bland annat genom sjölagen⁷, fartygssäkerhetslagen⁸,

⁵ De fem permanenta arbetsgrupperna i HELCOM är Gear – Group on the Implementation och the Ecosystem Approach, Pressure – Working Group on Reduction of Pressures from the Baltic Sea Catchment Area, Response – Response Working Group, State & Conservation – Working Group on the State of the Environment an Nature Conservation, Maritime – Maritime Working Group (HELCOM u.å.)

⁶ Internationella regler implementeras i svensk författning eller EU-förordningar för att gälla svenska rederier och fartyg.

⁷ Sjölagen (1994:1009)

⁸ Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

fartygssäkerhetsförordningen⁹ och genom Transportstyrelsens föreskrifter¹⁰ men också i sjömanslagen¹¹ och sjötrafikförordningen¹².

1.2 Omfattningen av svensk sjöfart

I detta avsnitt presenteras omfattningen av svensk sjöfart på en övergripande nivå. Presentationen görs för att sätta det svenska säkerhetsarbetet i ett sammanhang.

Under 2021 gjordes 70 872 fartygsanlöp till svenska hamnar, exklusive fartyg som enbart går på inre vattenvägar. Den svenskregistrerade handelsflottan bestod år 2022 av 314 fartyg över 100 brutto (Trafikanalys, 2023).

Antal fartyg i nationell trafik som regleras genom TSFS 2017:26 var drygt 3500 stycken medan antal fartyg i nationell trafik som lyder under EU-regler var 38 stycken.

Antalet fritidsbåtar i sjödugligt skick var vid den senaste båtlivsundersökningen 2020 cirka 864 000 stycken (Transportstyrelsen, 2021a).

1.3 Transportstyrelsens arbete med sjösäkerhet

Sveriges sjösäkerhetsprogram togs fram för första gången 2017 och visar hur de olika delarna av Sveriges sjösäkerhetsarbete samverkar (se mer i Transportstyrelsen 2017). I sjösäkerhetsplanen bryts det arbetet ner och beskriver hur Transportstyrelsen arbetar med sjösäkerhet.

1.3.1 Transportstyrelsens uppdrag

Enligt Förordning (2008:1300) med instruktion till Transportstyrelsen har myndigheten till uppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Vidare ska myndighetens tillsyn, i enlighet med de föreskrifter som gäller, utövas över den civila sjöfarten och då särskilt över sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. I propositionen 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter fastställs

⁹ Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

¹⁰ Det finns även vissa föreskrifter kvar hos Sjöfartsverket, SJÖFS, Sjöfartsverkets författningssamling.

¹¹ Sjömanslag (1973:282)

¹² Sjötrafikförordning (1986:300)

de transportpolitiska målen och därigenom på en övergripande nivå även de sjösäkerhetsmål och sjösäkerhetsstandarder som gäller i Sverige.

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål. Det finns också ett så kallat etappmål som anger att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, bantrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras fram till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent¹³.

1.3.2 Transportstyrelsens utvecklar kontinuerligt sitt säkerhetsarbete

För att ett sjösäkerhetsarbete ska kunna bedrivas på ett bra sätt krävs det att det ombord och inom organisationen finns en god säkerhetskultur. Säkerhetskultur kan beskrivas på olika sätt, Transportstyrelsen har tagit fram följande förenklade, övergripande definition av säkerhetskultur: *Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet* (Transportstyrelsen 2014).

I samband med att det funktionsbaserade regelverket för den nationella sjöfarten trädde i kraft startade Transportstyrelsen upp Analysforum för riskbaserad tillsyn inom nationell sjöfart som består av fartygsinspektörer och andra sakkunniga. Forumet arbetar med att identifiera risker och föreslå åtgärder för att på så sätt hjälpa till att styra myndighetens resurser dit de gör mest nytta. Det grundläggande tillsynsintervallet baseras på fartygstyp och verksamhet och kan sedan justeras vid behov efter bedömning av analysforumet.

Som en möjlig åtgärd för att minimera en risk kan Transportstyrelsen utföra dokumentationskontroller i enlighet med Fartygssäkerhetslagen 5 kap. § 4. Denna möjlighet tillkom i samband med att de nya, funktionsbaserade, reglerna inrättades med krav på Egenkontroll¹⁴.

Gällande kontroller av bemanning, behörigheter och certifikat har Transportstyrelsen delegerat viss tillsyn till Kustbevakningen.

¹³ Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

¹⁴ Egenkontroll innebär att du som fartygsägare själv kontrollerar att fartyget är sjövärdigt. Egenkontroll ska avrapporteras till Transportstyrelsen årligen.

För flaggstatstillsyn har Transportstyrelsen delegerat stora delar av tillsynen till erkända organisationer¹⁵ och fartyg kan således anlita en erkänd organisation istället för Transportstyrelsen¹⁶.

Transportstyrelsen jobbar också för att utveckla sitt systematiska säkerhetsarbete gällande samtliga fartygssegment där framtagandet av denna plan är en viktig del för att kunna hålla ihop arbetet på ett bra sätt och få en överblick.

1.3.3 Rapportering av olyckor och tillbud

Befälhavare och redare är, enligt Sjölagen 6 kap 14 § och 20 § i förordningen om undersökning av olyckor, skyldiga att rapportera in olyckor och tillbud som inträffat på svenska fartyg eller på utländska fartyg som befinner sig på svenskt territorialvatten till Transportstyrelsen. Dessutom uppmuntras övriga ombord eller anställda i land att skicka in tillbud- och olycksrapporter till myndigheten. Rapporteringsskyldigheten gäller för handels-, fiske- och statsfartyg, samt övriga fartyg som bedriver kommersiell verksamhet. Tack vare de rapporter som skickas in till Transportstyrelsen skapas en medvetenhet om vad som sker ombord på fartyg och myndigheten kan således arbeta förebyggande för att undvika olyckor. Dessvärre finns det en stor underrapportering i branschen.

En rapporterad kultur, där lärdom kan dras av tidigare incidenter och det finns incitament att våga rapportera, är båda viktiga aspekter för att uppnå en god säkerhetskultur.

1.3.4 Transportstyrelsens säkerhetsplan

Transportstyrelsens sjösäkerhetsplan syftar till att beskriva de risker som myndigheten identifierat och de åtgärder som har eller ska vidtas för att minimera riskerna och/eller minimera konsekvenserna av dessa risker.

Sjösäkerhetsplanen är strukturerad utefter fartygssegment enligt följande:

I kapitel två redogörs det för risker och åtgärder inom den nationella sjöfarten, i kapitel tre motsvarande för SOLAS-fartyg och i kapitel fyra redogörs det för fritidssjöfarten. Som tidigare nämnts sker en stor del av riskidentifiering och åtgärder för SOLAS-fartygen inom Paris MoU och beskrivs inte närmare i denna plan.

¹⁵ I augusti 2022 har Transportstyrelsen avtal med 5 stycken erkända organisationer(RO), samtliga klassificeringssällskap.

¹⁶ I Transportstyrelsens avtal med de erkända organisationerna finns det en bilaga som anger vilka certifikat och dokument med tillhörande besiktningar som myndigheten har överlåtit.

1.4 Avgränsningar

Planen omfattar trafiksäkerhet. Sjöfartskydd och hamnskydd är exkluderat.

2 Nationell sjöfart och fartyg som omfattas av EU-gemensamma säkerhetsbestämmelser¹⁷

Med nationell sjöfart avses här de fartyg som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart. Föreskriften består av funktionsbaserade regler som anger vad som ska uppnås men inte hur det ska uppnås. Fartygsägare har ett ansvar för att systematiskt kontrollera och dokumentera att deras fartyg är säkert och att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt och sedan avrapportera det årligen till Transportstyrelsen.

2.1 Fartyg med krav på certifikat som inte avrapporterat sin egenkontroll¹⁸

2.1.1 Riskvärdering

Detta segment ses som en risk då de inte har avrapporterat sin egenkontroll och således inte bekräftat att de upprätthåller sitt systematiska sjösäkerhetsarbete.

2.1.2 Åtgärder och tidplan för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Kontroll att fartyg har avrapporterat sin egenkontroll	Årligen	SLff
Indragna certifikat för fartyg som inte har avrapporterat sin egenkontroll	Årligen	SLff
Kontroller av Kustbevakningen genom delegerad tillsyn	Kontinuerligt	SLff

¹⁷ Passagerarfartyg i nationell trafik i fartområdena A-D samt fiskefartyg med en längd över 24 meter har EU-gemensamma säkerhetsbestämmelser. Bestämmelserna gäller alla nybyggda passagerarfartyg från och med 1 juli 1998 och tidigare byggda passagerarfartyg över 24 m längd efter en infasningsperiod som beroende på byggnadsår sträcker sig mellan 2006 och 2010.

¹⁸ Exklusive avställda fartyg.

2.2 Fartyg utan krav på certifikat som inte avrapporterat sin egenkontroll¹⁹

2.2.1 Riskvärdering

Detta segment ses som en risk då de inte har avrapporterat sin egenkontroll och således inte bekräftat att de upprätthåller sitt systematiska sjösäkerhetsarbete.

2.2.2 Åtgärder och tidplan för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Kontroll att fartyg har avrapporterat sin egenkontroll	Årligen	SLff
Kontroller av Kustbevakningen genom delegerad tillsyn	Kontinuerligt	SLff
Nyttjandeförbud för de fartyg som inte har avrapporterat sin egenkontroll	Årligen	SLff

2.3 Fiskefartyg med en längd av 5 – 15 meter

2.3.1 Riskvärdering

Detta segment bedöms som en risk baserat på Transportstyrelsens olycksstatistik och vad som framkommit i utredningar gjorda av Statens haverikommission.

I utredningarna har det framkommit att den bidragande eller direkta orsaken till olyckorna har varit bristande stabilitet, felaktig konstruktion eller montering av utrustning, avsaknad av livräddningsutrustning eller felaktig montering och underhåll av den livräddningsutrustning som fanns ombord, bristande utbildning och avsaknad av friskintyg. Transportstyrelsen har fått flera rekommendationer att stärka tillsynen i detta segment, samt aktivt informera branschen om både regelverk och risker (se exempelvis Statens haverikommission, 2018c).

I dialog med Transportstyrelsen framkommer det att även Kustbevakningen uppmärksammar detta i den delegerade tillsynen och ser en ökande trend i

¹⁹ Exklusive avställda fartyg.

bristande utbildning och avsaknad av friskintyg. De ser också att flera besättningsmän förklarar detta med att det varit svårare att få ut sina behörigheter och friskintyg under covid-19-pandemin men sett till Transportstyrelsens handläggningstider och andelen sjömansläkare som är verksamma i Sverige verkar det osannolikt. Likaså ser myndigheten inte att utbildningsanordnarna har orimliga kötider för sina utbildningar.

2.3.2 Åtgärder och tidplan att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Kontroller av Kustbevakningen genom delegerad tillsyn	2024	SLff

2.4 Fartyg för personbefordran (max 12 pass) 5-15 meter, RIB-fartyg, Taxibåtar och turfiskebåtar

2.4.1 Riskvärdering

Detta segment ses som en risk då det finns en tydlig underrapportering. Transportstyrelsen får emellanåt in information inofficiellt om att det förekommer transporter av passagerare utan att registrera fartyget, finns bristfällig livräddningsutrustning ombord eller saknas behörigheter för att utföra den typen av transporter. Detta leder till en osund konkurrenssituation och försämrad säkerhetsnivå. Det finns även specifika fall där det skett olyckor i samband med den här typen av trafik. Transportstyrelsen har också sett att det i samband med vissa mindre olyckor där fartyg för passagerarbefordran varit inblandade, saknats en beredskap och förmåga att förutse riskerna med verksamheten och att ta hand om situationen när olyckan sker. Detta ska vara omhändertaget genom ett fungerande systematiskt säkerhetsarbete med tillhörande riskidentifiering, analys av risker, dokumenterat befälhavarstöd och regelbundna övningar av olika olycksscenario.

2.4.2 Åtgärder för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Kontroller av Kustbevakningen genom delegerad tillsyn	2024	SLff

2.5 Entreprenadfartyg / Pråmar

2.5.1 Riskvärdering

Denna grupp ses som ett risksegment baserat på myndighetens samlade erfarenhet, olycksstatistik och utredningar från Statens haverikommission. Denna statistik och problematik har Transportstyrelsen beskrivit på myndighetens hemsida (Transportstyrelsen, 2018). Det finns ett stort mörkertal i form av underrapportering vilket är ett problem som behöver belysas då pråmarna utmärker sig i mängden allvarliga olyckor och dödsfall i jämförelse med övrig sjöfart. En anledning till detta är att pråmar ofta är bristfälligt underhållna och dokumenterade när det gäller stabilitet och lastkapacitet. Det leder till att de allt för ofta läcker in vatten och sjunker eller slår runt. Även Statens haverikommission har belyst problemet i tre olika utredningar de senaste åren där pråmarna varit oregistrerade, delvis bristfälligt underhållna och saknat operativa begränsningar. I samband med utredningarna har Näringsdepartementet fått en rekommendation att säkerställa att det regelförslag om registrering och tillsyn av pråmar som lagts fram ska genomföras. Detta skulle innebära att även pråmar utan egen styrinrättning omfattas av tillsyns krav och andra regler av betydelse för sjösäkerheten (se Statens haverikommission 2018b, 2015 och 2013).

2.5.2 Åtgärder för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Tillsynskampanjer	2024	SLfS, SLfG

2.6 Fartygens egenkontroll

2.6.1 Riskvärdering:

Här finns det en risk att fartygsägare har avrapporterat sin egenkontroll trots ogiltiga certifikat. Ett urval av fartygsdeklarationerna bör analyseras för att ge myndigheten kunskaper i hur dessa deklarerationer görs i praktiken och om någon ytterligare risk finns.

2.6.2 Åtgärder för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Analys av fartygens egenkontrollintyg	2024	SLff

3 SOLAS fartyg

SOLAS fartyg²⁰ är de fartyg som omfattas av SOLAS 74²¹, d.v.s. 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess gällande version. Transportstyrelsen genomför årligen ett antal hamnstatskontroller av utländska fartyg som anlöper svenska hamnar, vilket Sverige har skyldighet att göra genom det internationella samarbetet Parisavtalet om hamnstatskontroll (Paris MoU)²². Svenska fartyg blir i sin tur föremål för hamnstatskontroller i andra länder inom samarbetet.

Paris MoU använder sig av en riskbaserad poängmodell för att styra hur ofta olika fartyg blir föremål för kontroller och har hela tiden informationen tillgänglig på sin hemsida i syfte att ytterligare motivera fartyg, rederier, flaggstater och klassningssällskap att bedriva ett fungerande sjösäkerhetsarbete. I beräkningarna för varje enskilt fartyg ingår faktorer så som fartygets ålder och fartygstyp men också resultat av tidigare inspektioner och flaggstatens placering på vita, grå eller svarta listan²³. Hur ofta ett fartyg blir föremål för en hamnstatsinspektion beror på vilken riskprofil fartyget har och kategoriseras som en prioritet 1, prioritet 2 eller ingen prioritet. Prioritet 1 innebär att en kontroll ska göras i nästkommande hamn medan prioritet 2 innebär att en hamnstatskontroll kan göras. Ett fartyg utan prioritet får inte bli föremål för en hamnstatskontroll om inte särskilda skäl föreligger. Särskilda skäl kan vara om fartyget varit med om en olycka eller en incident eller om fartyget av andra orsaker höjs i prioritet av en medlemsstat. Det finns också satta tidsintervall som styr hur snart ett fartyg kan och ska bli föremål för en hamnstatskontroll igen, beroende på dess riskprofil. Det finns också tre olika typer av hamnstatskontroller, initial inspektion, mer detaljerad inspektion och utökad inspektion. Ett högriskfartyg får alltid en utökad inspektion medan fartyg som inte är högriskfartyg endast kan få en utökad inspektion om särskilda skäl föreligger (Linnéuniversitetet, 2015).

När det gäller flaggstatskontroller har Transportstyrelsen överlåtit en stor del av kontrollerna till erkända organisationer. Vilka certifikat och dokument med tillhörande besiktningar som Transportstyrelsen har överlåtit framgår av en bilaga i delegationsavtalet med organisationerna. Myndigheten ska försäkra sig om att de erkända organisationerna som utför

²⁰ SOLAS-fartyg är fartyg som används i internationell trafik och har en större bruttodräktighet än 500. Undantag finns beskrivna i SOLAS 74.

²¹ International Convention for the Safety of Life at Sea.

²² Sverige ingår i detta samarbete tillsammans med 26 andra länder. Avtalet täcker vattnet kring Europas kust, och från norra Atlanten till Europa.

²³ Årligen listar Paris MoU flaggstater utefter hur deras fartygs historik ser ut kopplat till nyttjandeförbud och lagda brister

dessa uppdrag gör det i enlighet med gällande avtal och har därför en funktion där organisationerna kontrolleras enligt en särskild ordning.

3.1 Brister i implementeringen av säkerhetsorganisation

3.1.1 Riskvärdering

I olycksutredningar gjorda av Statens haverikommission har en bakomliggande faktor ansetts vara att säkerhetsorganisationen inte varit fullständigt implementerad. Detta har yttrat sig i exempelvis avsaknad av kompletta riskanalyser, vilket har lett till att osäkra arbetsmoment kunnat förekomma (se exempelvis Statens haverikommission 2018a).

3.1.2 Åtgärder för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Koncentrerade inspektionsteman kopplat till fartygs implementering av ISM	Kontinuerligt	SLfo

3.2 Kartläggning sjötrafikens rutter på inre vatten

I kölvattnet av Marco Polos grundstötning vid Hanö har Transportstyrelsen blivit uppmärksam på fartygsstråk med frekvent fartygstrafik på inre vatten som är lotspliktig men som väljer att inte anlita lots. Det vi i detta arbete är intresserade av är passager från gränsen för inre vatten (baslinjen) till bordningspunkter för de som avser att ta lots eller till lotspliktlinjer för de som har lotsdispens. Dessa passager är i flera fall inte sjömätta enligt den standard som krävs för nautisk kartering enligt FSIS-44 (Finsk Svensk implementering av IHO standard S-44) och kan sakna relevant utmärkning.

3.2.1 Riskvärdering

I inre vatten innanför baslinjen är risken för grundstötning stor. Konsekvenserna vid en grundstötning kan, förutom skador på fartyg och besättning/passagerare, medföra stora saneringsinsatser under en lång tid. Vi ser i dagsläget flera alternativa lösningar som t. ex. att leda om trafiken genom informationsinsatser, vilket i förlängningen skulle kunna innebära åtalansmälan om brott mot lotsplikt om effekten av informationsinsatsen inte blir önskad. Även att göra passagen tillåten genom områdesundantag eller att inrätta en lotsled skulle kunna vara möjligt. Inrättade av lotsled skulle kunna innebära att ett undantag i lotsled kan ges när kriterierna för undantaget är uppfyllda. Även möjligheten att anlita lots kan då bli aktuell.

Detta kan dock innebära åtgärder från Sjöfartsverket genom nya lotsutsättningar och/eller förstärkt utmärkning med sjösäkerhetsanordningar i berörda områden.

3.2.2 Åtgärder för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
En inventering av aktuella områden pågår under 2024. Arbetet förväntas pågå även under 2025 beroende på tillgängliga resurser.	2025	SLis

4 Fritidssjöfart

Med fritidssjöfart avses här den sjöfart som inte bedrivs yrkesmässigt eller är militär. Mycket av Transportstyrelsens säkerhetsarbete kopplat till fritidssjöfarten sker inom ramen för Sjösäkerhetsrådet, som är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer som alla har anknytning till båtlivet. Rådet leds av Transportstyrelsen som också är ansvarig myndighet för att föra statistik över omkomna och skadade inom båtlivet. Transportstyrelsen har under lång tid bedrivit omvärldsbevakning för att få in uppgifter gällande omkomna, men sedan 1 juli 2021 ska uppgifter gällande omkomna och skadade samlas i databasen Strada²⁴ där polis, kustbevakning och akutmårdgivare rapporterar in.²⁵

Trots att Strada-lagstiftningen har varit i kraft sedan 2021 finns det fortfarande ett stort mörkertal, varför Transportstyrelsen fortfarande arbetar med omvärldsbevakning rörande omkomna.

Inom båtlivet sker flera av de rapporterade personskadorna i samband med ombord- eller ilandstigning. Det är också vanligt att personer skadar sig under färd för motor eller vid vattenskidåkning och liknande. Risken att skadas eller förolyckas inom båtlivet ökar vid avsaknad av flytväst, om föraren är onykter eller ensam ombord men också om det inte finns någon möjlighet att larma vid en eventuell olycka. Att kliva iland eller ombord i båten istället för att hoppa minskar också risken för skador.

²⁴ Strada har sedan tidigare endast omfattat skadade och omkomna inom vägtrafiken, men den 1 juli 2021 trädde lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas i kraft och omfattar sedan dess även omkomna och skadade inom båtlivet.

²⁵ Före 1 juli samlades statistiken över skadade in via ett antal akutmårdgivare som Transportstyrelsen hade avtal med.

4.1 Skadade och omkomna inom båtlivet

4.1.1 Riskvärdering

Många fritidsbåtsägare larmar idag med hjälp av sin mobiltelefon. Inför att 2G- och 3G-näten ska fasas ut senast 2025 har det inom Sjösäkerhetsrådet uppmärksamats att detta kan leda till negativa effekter för sjöfartens krav på kommunikationer.

4.1.2 Åtgärder för att minska risken

Beslutad åtgärd	Slutdatum	Ansvarig
Kontakt tas med Post- och telestyrelsen i syfte att undersöka om nedsläckningen av 2G- och 3G-näten kan leda till negativa effekter för sjöfartens krav på kommunikationer.	2024	SLfo

5 Referenser

HELCOM (u.å) . *HELCOM at work*. Tillgänglig: <https://helcom.fi/helcom-at-work/groups/> (2022-06-07)

IALA (u.å.). *What is IALA*. Tillgänglig: <https://www.iala-aism.org/about-iala/> (2022-06-08)

Linnéuniversitetet (2015). *Complexity and Ambivalence in Ship Safety Inspection – The view of Swedish Port state control officers*. Tillgänglig: <http://lnu.diva-portal.org/smash/get/diva2:866087/FULLTEXT01.pdf>

Statens haverikommission (2018a). *ENVIK – allvarlig personskada i samband med förtöjningsarbete i Degerhamn, Kalmar län*. Tillgänglig: <https://www.havkom.se/utredningar/civil-sjoefart/envik-allvarlig-personskada-i-samband-med-foertoejningsarbete-i-degerhamn-kalmar-laen> (2022-06-08)

Statens haverikommission (2018b). *LOKE – förlisning utanför Vaxholm*. Tillgänglig: <https://www.havkom.se/utredningar/civil-sjoefart/loke-foerlisning-utanfoer-vaxholm> (2022-06-08)

Datum
2024-05-16Version
02.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSG 2022-9672

Statens haverikommission (2018c). *Fiskefartyget IDUN – förlisning utanför Tjörn*. Tillgänglig: <https://www.havkom.se/utredningar/civil-sjofart/fiskefartyget-idun-foerlisning-utanfoer-tjoern> (2022-08-17)

Statens haverikommission (2015). *Mycket allvarlig sjöolycka med bogserbåten ÖRING*. Tillgänglig: <https://www.havkom.se/utredningar/civil-sjofart/mycket-allvarlig-sjoeolycka-med-bogserbaten-oering> (2022-06-08)

Statens haverikommission (2013). *Nittiettan - förlisning av pråm vid Lagnöström*. Tillgänglig: <https://www.havkom.se/utredningar/civil-sjofart/foerlisning-av-pramen-91-an-under-bogsering-av-bogserbaten-87-an-vid-lagnoestroem> (2022-08-06)

Trafikanalys (2023). *Fartyg 2022 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*. Tillgänglig: [Fartyg 2022 \(trafa.se\)](https://www.trafa.se/fartyg-2022) (2024-03-07)

Transportstyrelsen (2021a). *Båtlivsundersökningen 2020 – En undersökning om båtlivet i Sverige*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/fritid-sbatar1/transportstyrelsen-batlivsundersokningen-2020.pdf> (2022-08-16)

Transportstyrelsen (2021). *Redovisning av uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/tranportstyrelsens-redovisning-av-uppdrag-for-saker-hallbar-effektiv-sjofart.pdf> (2022-06-07)

Transportstyrelsen (2020a). *Internationellt arbete – sjöfart*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-sjofart/Internationellt-arbete-sjofart/> (2024-05-07)

Transportstyrelsen (2020b). *Sjösäkerhetsarbete*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/sjosakerhetsarbete/> (2022-06-07)

Transportstyrelsen (2019). *Sjömannens arbets- och levnadsvillkor*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknad-sovervakning/sjomannens-arbets--och-levnadsvillkor.pdf> (2022-06-07)

Transportstyrelsen (2018). *Regler för pråmar*. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Fartygstyper/pramar/>
(2022-06-07)

Transportstyrelsen (2017). *Sjösäkerhetsprogram för Sverige*. Tillgänglig:
https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/sjosakerhetsprogram_for_sverige_170620.pdf (2022-06-07)

Transportstyrelsen (2014). *Säkerhetskultur – definition och beskrivning*.
Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/Rapporter-luftfart/Sakerhetskultur-definition-och-beskrivning/> (2022-06-07)

6 Förvaltning

Sjösäkerhetskoordinator vid sektionen för analys ansvarar för förvaltning av sjösäkerhetsplanen.

Beslut i detta ärende har fattats av sjö- och luftfartsdirektören Gunnar Ljungberg. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Christina Berlin, Simon Posluk och Malin Liljenborg, den senare föredragande.