

TSS
2021-2359

Kustfartstillstånd

Behöver Transportstyrelsen bättre verktyg
när tillstånden beviljas?

© Transportstyrelsen

Avdelning Sjö- och Luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2021-2359
Författare Malin Ekeström och Erika Persson
Månad År Juni 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Trafiken som bedrivs mellan svenska hamnar av fartyg som har beviljats kustfartstillstånd utgör en förhållandevis liten del av den totala trafiken mellan dessa hamnar. Flera av tillstånden som beviljats under 2019 och 2020 avser endast en resa. Majoriteten av dessa är tankfartyg. Några är bulk- och/eller torrlastfartyg som främst har transporterat cement.

I en övergripande jämförelse av antalet brister vid hamnstatskontroller under 2019 och 2020 sticker inte fartygen med kustfartstillstånd ut. Många fartyg med kustfartstillstånd har inte fått några bristnoteringar alls under kontrollerna.

Ett fåtal fartyg har dock antingen fått flera brister och/eller brister kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM). I några fall var bristerna också kopplade till sjömännens sociala villkor.

Informationen om brister från hamnstatskontroller är allmän information och är således tillgänglig för Transportstyrelsen vid handläggningen av ansökan om kustfartstillstånd. Myndigheten har dock inget stöd i lagstiftningen att väga in sådana faktorer vid handläggningen. Lagstiftningen ger ingen vägledning alls i vilka kriterier som ska avgöra om ett fartyg beviljas kustfartstillstånd eller inte.

I avsaknad av sådan vägledning behöver Transportstyrelsen utveckla en egen praxis på området. Detta kan göras genom att utveckla de interna rutiner som ligger till grund för beslut om kustfartstillstånd. Det finns dessutom ett behov av att se över hur myndigheten arbetar med tillståndshantering generellt. Genom en bättre dialog och ett mer övergripande synsätt och hantering av tillstånd skulle Transportstyrelsen kunna undvika att fartyg som inte uppfyller kraven inom ett visst område beviljas tillstånd relaterat till något annat.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL.....	4
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte.....	6
1.3 Metod och avgränsningar	6
2 VEM FÅR BEDRIVA TRAFIK MELLAN SVENSKA HAMNAR?.....	8
2.1 Tre undantag.....	8
2.2 Hur går det till när Transportstyrelsen beviljar kustfartstillstånd?	8
3 FARTYG MED KUSTFARTSTILLSTÅND	11
3.1 Vilka fartyg har beviljats kustfartstillstånd under 2019 och 2020?	11
3.1.1 Tankfartyg	11
3.1.2 Bulk- och torrlastfartyg	13
3.2 Vilka fartyg har fått bristnoteringar vid hamnstatskontroller?	14
3.2.1 Tankfartyg	14
3.2.2 Bulk- och torrlastfartyg	14
4 HUR GÅR VI VIDARE?.....	17
4.1 Några fartyg med problem	17
4.2 Uppfyller lagstiftningen sitt syfte?.....	17
4.3 Vad kan Transportstyrelsen göra?	17
5 REFERENSER.....	19

1 Inledning

1.1 Bakgrund

En liten del av den trafik som bedrivs mellan svenska hamnar utgörs av utländska fartyg som har fått ett kustfartstillstånd beviljat av Transportstyrelsen. Dessa fartyg är få till antalet och har sedan 2013 varierat mellan 3 och 13 fartyg om året.

Mot bakgrund av att det har inkommit kritik till myndigheten angående att fartyg med dåliga förhållanden ska ha beviljats kustfartstillstånd¹, ser myndigheten ett behov av att göra en översyn av de tillstånd som har beviljats.

Relaterat till detta är också att fackföreningen Seko Sjöfolk i oktober 2020 överklagade två av Transportstyrelsens beslut om kustfartstillstånd för ett fartyg som skulle köra cement från Slite på Gotland till Malmö². Seko menade att fartyget inte borde ha fått tillstånd eftersom det fanns annat svenskt ledigt tonnage som kunde ta lasten vid tillfället.

1.2 Syfte

Syftet med översynen är att få en övergripande bild av om det finns tecken på att fartyg med dåliga förhållanden har beviljats kustfartstillstånd och vad Transportstyrelsen kan göra för att säkerställa att fartyg med så bra förhållanden som möjligt beviljas tillstånd.

1.3 Metod och avgränsningar

Översynen av kustfartstillstånd avgränsas till de som har beviljats under 2019 och 2020. Sammanställningen av vilka fartyg som har beviljats kustfartstillstånd baseras på information från Transportstyrelsens diarium. Utifrån information om de sträckor som fartyg med kustfartstillstånd har trafikerat har data om vilka andra fartyg av samma fartygstyp som trafikerat samma sträckor och som inte behöver kustfartstillstånd tagits fram genom Sjöfartsverkets databas för ankomstdata.

För att få en övergripande bild av standarden på fartyg som har beviljats kustfartstillstånd har Transportstyrelsen gjort en sammanställning av de brister som har framkommit på dessa fartyg vid hamnstatskontroller³ inom ramen för Paris MoU mellan 1 januari 2019 och 31 december 2020. En brist

¹ Kritiken framkom bland annat under Transportstyrelsens arbete med ett regeringsuppdrag om åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart som avrapporterades i maj 2021 (TSS 2020-2969).

² TSS 2020-3706 och TSS 2020-3642

³ Inspektion av utländska fartyg sker genom så kallade hamnstatskontroller, något som regleras genom hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG) och Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). Enligt dessa regleringar förbinder sig Sverige att utföra inspektion av vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper svenska hamnar. På liknande sätt förbinder sig andra länder att utföra inspektioner av fartyg med utländsk flagg som anlöper deras hamnar (Transportstyrelsen, 2016).

är en avvikelse från regelverket som har noterats av inspektören under hamnstatskontrollen. Ett fartyg kan ha flera brister vid en och samma kontroll.

För att få en bild av om standarden generellt skiljer sig på fartyg med kustfartstillstånd jämfört med andra fartyg som går samma sträckor har Transportstyrelsen gjort motsvarande sammanställning för fartyg utan kustfartstillstånd. Endast de fartyg som är av samma typ som de som har fått tillstånd ingår i jämförelsen. Jämförelsen har delats in i tankfartyg respektive bulk- och/eller torrlastfartyg. Vissa av fartygen har inte varit föremål för någon hamnstatskontroll under perioden, varför dessa inte inkluderas i jämförelsen.

Det är viktigt att poängtera att det finns vissa problem med att dra långtgående slutsatser utifrån det material som kommer från hamnstatskontroller. Det som undersöks vid kontrollerna beror delvis på vilka brister som har upptäckts på fartyget vid tidigare kontroller, och de brister som inspektören noterar avgörs av vad hen tittar efter.

2 Vem får bedriva trafik mellan svenska hamnar?

2.1 Tre undantag

Generellt är svensk kustfart förbehållen svenskflaggade fartyg. Detta regleras i förordningen den 10 november 1724 angående främmandes Fahrt på Sverige och Finland och i förklaringen den 28 februari 1726 över denna förordning om förbud mot sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg. Det ursprungliga syftet var dels av säkerhetspolitisk art, dels av ekonomisk art och förordningen är i grunden en protektionistisk lagstiftning (Schelin, 2016).

I dagsläget sker undantag från ovan nämnda regel i tre fall. För det första ges undantag för trafik med fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns⁴.

För det andra ges undantag för trafik med EU-flaggade fartyg och fartyg i godkända register⁵. Detta regleras i Rådets förordning (3577/92) om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna. Förordningen reglerar rätten att fritt tillträda den gemensamma marknaden för kustcabotage och benämns ofta som cabotageförordningen⁶.

För det tredje kan Transportstyrelsen ge undantag genom så kallade kustfartstillstånd. Enligt 1 § i Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. har Transportstyrelsen bemyndigande att bevilja utländska fartyg tillstånd att bedriva transporter i inrikes trafik.

I denna rapport riktas fokus mot den del av sjöcabotagetrafiken som Transportstyrelsen beviljar tillstånd till.

2.2 Hur går det till när Transportstyrelsen beviljar kustfartstillstånd?

Lagstiftningen ger ingen vägledning i vad myndigheten ska basera sitt beslut om kustfartstillstånd på. Transportstyrelsen har internt tagit fram en

⁴ I dagsläget har bilaterala avtal träffats med Argentina, Färöarna, Island (fartyg med en nettodräktighet över 30), Japan och Norge. Dessutom har USA och Sverige gett den andra parten rätt att inom det andra landet fritt transportera tomcontainrar och annat stuverimaterial (Transportstyrelsen, 2021).

⁵ Vilka register som är godkända regleras i "Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (97/C 205/05)". De register som med stöd av riktlinjerna anses tillåtna i svensk kustfart är samtliga nationella register inom EU, NIS (norskt internationellt skeppsregister), DIS (danskt internationellt skeppsregister), ISR (tyskt internationellt register), Madeira, Kanarieöarna och Gibraltar (Transportstyrelsen, 2013a).

⁶ Transporter på inre vattenvägar betraktas som en marknad skild från marknaden för kustcabotage inom EU. Tillträde till marknaden för inlandscabotage regleras i Rådets förordning (3221/91) om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Denna förordning benämns ofta som inlandscabotageförordningen.

rutin⁷ för hur handläggningen av ansökan om tillstånd ska gå till och vilka uppgifter som beslutet ska baseras på.

En ansökan om kustfartstillstånd görs via ett formulär som finns på Transportstyrelsens hemsida och skickas in via mejl eller post. I tabell 1 är uppgifterna som en ansökan ska innehålla listade.

Tabell 1. Sammanställning av de uppgifter som en ansökan om kustfartstillstånd ska innehålla

Fartygsnamn och signalbeteckning	Flaggstat och hemort
Fartygets IMO-nummer	Fartygstyp
Fartygets dödvikt eller bruttodräktighet	Typ av last
Lastens mängd	Datum för lastning och lossning
Lastnings- och lossningshamn(ar)	Om särskilda krav ställs för lasten och transporten så som fartygets utrustning, djupgående, lasttemperatur, restriktioner i hamnen eller terminalen
Kontaktuppgifter, fakturaadress med eventuell referens	Uppgift om fartygets befraktare alternativt uppdragsgivare
En beskrivning av syftet med eller behovet av att utföra transporten	Uppgift om den marknad och tidpunkt som lasten har offererats på

Källa: Transportstyrelsen

En förutsättning för att ett fartyg ska beviljas kustfartstillstånd är, enligt Transportstyrelsens rutiner, att lasten har offererats på sjötransportmarknaden i minst 48 timmar innan ansökan har gjorts. I samband med ansökan ska redaren kunna visa upp bevis på att tillåtet tonnage inte är tillgängligt.

Transportstyrelsen tillämpar inte någon prioritetsordning i sitt beslut om kustfartstillstånd. Detta innebär exempelvis att ett EU-flaggat fartyg inte har företräde att transportera en last mellan svenska hamnar framför ett fartyg som omfattas av kustfartstillstånd. Endast det svenskflaggade tonnage har företräde.

Enligt Transportstyrelsens rutiner är den avgörande faktorn för om ett kustfartstillstånd beviljas eller inte om det finns tillgängligt svenskflaggat tonnage som kan utföra den aktuella transporten.

⁷ I juni 2021 är "Rutinbeskrivning för ansökan om handläggning av kustfartstillstånd version 02.00" gällande (TSG 2014-1451).

Nyligen ändrade Transportstyrelsen rutinen för handläggning av kustfartstillstånd. Numera bör⁸ berörda intressenter, så som Svensk Sjöfart, få ärendet på remiss innan beslut om kustfartstillstånd tas⁹. Detta för att de ska ges möjligheten att undersöka om det finns tillgängligt svenskflaggat tonnage vid tidpunkten som kan transportera den aktuella lasten.

Efter ett eventuellt remissförfarande tar Transportstyrelsen ett beslut om kustfartstillståndet ska beviljas eller om ansökan ska avslås, förutsatt att ansökan inte behöver kompletteras.

Ett kustfartstillstånd medges så gott som uteslutande för enstaka resor, men under särskilda omständigheter kan tillstånd ges för flera resor under en begränsad tidsperiod.

Transportstyrelsens beslut om kustfartstillstånd får enligt 4 § i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. överklagas till regeringen.

⁸ I enstaka fall kan ärenden vara av skyndsam karaktär, så kallad Force Majeure, vilket innebär att det inte finns tid att genomföra en remissrunda. Det kan exempelvis handla om läktring av ett havererat fartyg.

⁹ Enligt Transportstyrelsens rutiner är lämplig period för svar på remissen 48 timmar, exklusive röda dagar och helgdagar. Uteblir svar är utgångspunkten att det inte finns ledigt svenskt tonnage.

3 Fartyg med kustfartstillstånd

3.1 Vilka fartyg har beviljats kustfartstillstånd under 2019 och 2020?

Under 2019 och 2020 har Transportstyrelsen beviljat 29 kustfartstillstånd. Tillstånden beviljades till sammanlagt 15 fartyg, vilket innebär att några av fartygen har fått mer än ett tillstånd. Det är ovanligt att Transportstyrelsen ger avslag på en ansökan men i några fall har sökanden själv dragit tillbaka ansökan eller inte inkommit med kompletterande uppgifter som har krävts för att gå vidare med ansökan.

Informationen nedan presenteras utifrån vilken fartygstyp som har beviljats kustfartstillstånd.

3.1.1 Tankfartyg

11 av fartygen som beviljades kustfartstillstånd under perioden var någon typ av tankfartyg¹⁰, som transporterade oljeprodukter eller butangas.

Tabell 2 visar vilka sträckor som tankfartygen med kustfartstillstånd trafikerade. Tabellen visar också hur många andra tankfartyg som inte behövde kustfartstillstånd som trafikerade dessa sträckor under perioden. Drygt en fjärdedel av resorna bland fartyg utan kustfartstillstånd utfördes av svenskt tonnage. Tankfartygen med kustfartstillstånd utgjorde 6 procent av samtliga tankfartyg som trafikerade dessa sträckor under perioden, men stod för endast 2 procent av trafiken (antalet resor) mellan dessa hamnar¹¹.

¹⁰ Kemtankfartyg, gastankfartyg, oljetankfartyg och övriga tankfartyg.

¹¹ I beräkningen ingår inte sträckorna Brofjorden-Sundsvall och Brofjorden-Gävle på grund av brister i dataunderlaget.

Tabell 2. Sträckor där trafik har bedrivits av tankfartyg som beviljats kustfartstillstånd under 2019 och 2020

	Kustfarts- tillstånd (antal fartyg)	Kustfarts- tillstånd (antal resor)	Utan tillstånd (antal fartyg)	Utan tillstånd (antal resor)	Varav svenskt tonnage (antal fartyg)	Varav svenskt tonnage (antal resor)
Brofjorden – Göteborg - (Halmstad)*	2	2	60	308	13	73
Brofjorden - Karlshamn	1	1	18	85	1	1
Brofjorden - Malmö	2	2	25	47	9	16
Brofjorden - Stenungssund	2	3	19	22	1	1
Göteborg - Malmö	1	1	60	182	20	78
Göteborg - Oxelösund	1	1	4	5	1	1
Stenungssund - Brofjorden	3	3	17	20	0	0
Stenungssund - Göteborg	2	2	32	49	8	11
Brofjorden – Sundsvall**	1	1	-	-	-	-
Brofjorden – Gävle**	2	2	-	-	-	-
Summa	11	13	130	718	30	181

Källa: Sjöfartsverket, data bearbetad av Transportstyrelsen.

* Ett av fartygen med kustfartstillstånd fortsatte till Halmstad efter avgång från Göteborg.

** Det är inte möjligt inte att göra en jämförelse på grund av brister i dataunderlaget.

3.1.2 Bulk- och torrlastfartyg

Under 2019 och 2020 beviljade Transportstyrelsen kustfartstillstånd till 4 bulk- och/eller torrlastfartyg. Majoriteten av tillstånden avsåg transport av cement, men även andra produkter såsom flis och husmoduler transporterades. Samtliga transporter av cement lastade gods i Slite på Gotland och körde sedan till antingen Malmö, Helsingborg eller Sundsvall.

Tabell 3 visar mellan vilka hamnar som bulk- och/eller torrlastfartyg med kustfartstillstånd bedrev trafik. Tabellen visar också hur många andra bulk- och/eller torrlastfartyg som inte behövde kustfartstillstånd som trafikerade dessa sträckor under perioden. Av dessa fartyg var nästan en femtedel svenskflaggade. Fartygen med kustfartstillstånd utgjorde 12 procent av samtliga fartyg som trafikerade dessa sträckor, men stod för endast 6 procent av trafiken (antalet resor) mellan dessa hamnar¹².

Tabell 3. Sträckor där trafik har bedrivits av bulk- och/eller torrlastfartyg som beviljats kustfartstillstånd under 2019 och 2020

	Kustfarts- tillstånd (antal fartyg)	Kustfarts- tillstånd (antal resor)	Utan tillstånd (antal fartyg)	Utan tillstånd (antal resor)	<i>Varav svenskt tonnage (antal fartyg)</i>	<i>Varav svenskt tonnage (antal resor)</i>
Norrundet - Värtan	1	1	5	6	0	0
Slite - Helsingborg	1	3	5	33	2	19
Slite - Malmö	1	6	13	107	4	39
Slite - Sundsvall	1	1	4	33	2	30
Södertälje - Luleå	1	1	3	3	0	0
Örnsköldsvik – Gävle*	1	1	-	-	-	-
Summa	4	12	22	182	4	88

Källa: Sjöfartsverket, data bearbetad av Transportstyrelsen.

* Det är inte möjligt inte att göra en jämförelse på grund av brister i dataunderlaget.

¹² I beräkningen ingår inte sträckan Örnsköldsvik-Gävle på grund av brister i dataunderlaget.

3.2 Vilka fartyg har fått bristnoteringar vid hamnstatskontroller?

3.2.1 Tankfartyg

Under 2019 och 2020 var det 11 tankfartyg som bedrev trafik med kustfartstillstånd i Sverige. Trafiken bedrevs på 10 sträckor. Under samma period var det 130 andra tankfartyg som också seglade dessa sträckor, men som inte behövde kustfartstillstånd. Av dessa var 30 fartyg svenskflaggade.

Bland fartygen med kustfartstillstånd har 9 stycken under perioden varit föremål för minst en hamnstatskontroll (PMoU). 6 av fartygen hade inga brister alls. 3 av fartygen hade brister och ett av dessa fartyg hade brister som var kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM).

Fartyget med brister kopplat till säkerhetsarbetet ombord (ISM) var ett kemtankfartyg som var flaggat i Panama och som transporterade oljeprodukter på sträckan Brofjorden-Göteborg-Halmstad. Fartyget gjorde endast en resa mellan dessa hamnar, vilket kan jämföras med att samma sträcka trafikerades 308 gånger av 60 olika fartyg utan kustfartstillstånd under perioden¹³.

Kemtankfartyget hade 7 brister totalt varav 6 stycken var kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM). Fartyget hade varit föremål för 2 hamnstatskontroller under 2018 och 2019 och då endast fått en bristnotering. I januari 2020 gjordes en hamnstatskontroll på fartyget i Tyskland, då 7 noteringar om brister gjordes, varav 6 var kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM) och flera hade att göra med sociala villkor. Denna information var således tillgänglig för Transportstyrelsen vid handläggningen av ansökan om kustfartstillstånd.

Bland fartygen utan kustfartstillstånd har 120 stycken varit föremål för en hamnstatskontroll (PMoU) under perioden. 70 av dessa hade inga brister. 50 av fartygen hade brister varav 5 hade brister som var kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM). Bland det svenskflaggade tonnaget har 28 fartyg genomgått minst en hamnstatskontroll. 20 av dessa fartyg fick inga bristnoteringar. 8 fartyg fick bristnoteringar, men inget av fartygen hade brister kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM).

3.2.2 Bulk- och torrlastfartyg

Under 2019 och 2020 var det 4 bulk- och/eller torrlastfartyg som bedrev trafik med kustfartstillstånd i Sverige. Trafiken bedrevs på 6 sträckor. Under samma period var det 22 andra bulk- och/eller torrlastfartyg som också

¹³ Fartygen utan kustfartstillstånd trafikerade endast sträckan Brofjorden-Göteborg.

seglade dessa sträckor, men som inte behövde kustfartstillstånd. Av dessa fartyg var 4 stycken svenskflaggade.

Samtliga bulk- och/eller torrlastfartyg med kustfartstillstånd har under perioden varit föremål för minst en hamnstatskontroll (PMoU). 1 av fartygen hade inga brister alls. 3 av fartygen hade brister och 2 av dessa hade brister som var kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM).

Ett av fartygen med brister relaterat till säkerhetsarbetet ombord (ISM) var ett bulklastfartyg (cement) med flaggstat Marshallöarna. Det var detta fartyg som var föremål för Sekos överklagan. Vid hamnstatskontroller under 2019 och 2020 hade 16 brister på fartyget noterats av inspektörer varav 8 brister var relaterade till säkerhetsarbetet ombord (ISM). Flera av bristerna hade att göra med sociala villkor ombord. Fartyget gjorde 10 resor med kustfartstillstånd under september, oktober och november 2020, mellan Slite och andra hamnar (Malmö, Sundsvall och Helsingborg).

Det gjordes en hamnstatskontroll i Nederländerna i februari 2020, där flera av bristerna dokumenterades, varför Transportstyrelsen hade tillgång till information om dessa brister vid handläggningen av ansökan om kustfartstillstånd.

Rederiet som äger detta fartyg äger också två av de svenskflaggade fartygen som körde cement från Slite flera gånger under perioden. Sedan dessa hamnstatskontroller genomfördes har rederiet flaggat om fartyget så att det nu seglar under cypriotisk flagg, vilket innebär att de inte längre skulle behöva ansöka om kustfartstillstånd.

Det andra fartyget med brister relaterat till säkerhetsarbetet ombord (ISM) var ett torrlastfartyg flaggat i Antigua och Barbuda som gjorde en resa mellan Norrsundet och Värtan med flis i januari 2019. Ett år före cabotageresan (januari 2018) hade fem brister noterats på fartyget under en hamnstatskontroll i Danmark. Ingen av bristerna var ISM-relaterade, men flera hade att göra med sociala villkor ombord. Denna information var således tillgänglig för Transportstyrelsen vid handläggningen av ansökan.

Transportstyrelsen gjorde en hamnstatskontroll av fartyget i samband med cabotageresan och noterade då endast två brister, varav ingen var ISM-relaterad eller utgjorde grund för nyttjandeförbud. Inom två år från det att cabotageresan ägde rum gjordes ytterligare tre kontroller ombord på fartyget, under vilka sammanlagt 19 bristnoteringar gjordes, varav 12 var relaterade till säkerhetsarbetet ombord (ISM).

Av fartygen utan kustfartstillstånd har 21 stycken, dvs. alla fartyg utom ett, under perioden varit föremål för en hamnstatskontroll (PMoU). 7 av dessa hade inga brister. 14 av fartygen hade brister varav 1 hade brister som var

kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM). Bland det svenskflaggade tonnage har 3 fartyg, också alla fartyg utom ett, genomgått minst en hamnstatskontroll. Samtliga fartyg hade brister, men inget av fartygen hade några brister kopplat till säkerhetsarbetet ombord (ISM).

4 Hur går vi vidare?

4.1 Några fartyg med problem

Dataunderlaget är för litet för att kunna dra slutsatser om huruvida utländska fartyg som har beviljats kustfartstillstånd har sämre förhållanden ombord än andra fartyg som bedrivit trafik med liknande last på samma sträckor. I en övergripande jämförelse av antalet brister vid hamnstatskontroller under 2019 och 2020 sticker dock inte fartygen med kustfartstillstånd ut.

Många av fartygen med kustfartstillstånd har inte fått några bristnoteringar alls under kontrollerna. Översynen visar dock att några av fartygen med kustfartstillstånd har fått antingen flera brister och/eller brister kopplade till säkerhetsarbetet ombord (ISM)¹⁴. I några fall är bristerna också kopplade till sjömännens sociala villkor. I flera fall fanns information om dessa brister tillgänglig för Transportstyrelsen vid handläggningen av ansökan om kustfartstillstånd, eftersom informationen om vad som framkommer vid hamnstatskontroller är öppen.

Denna typ av information är i dagsläget inte något som Transportstyrelsen har stöd för i lagstiftningen att väga in vid handläggning av en ansökan om kustfartstillstånd. Lagstiftningen ger ingen vägledning alls i vilka kriterier som ska avgöra om ett fartyg ska beviljas kustfartstillstånd eller inte.

4.2 Uppfyller lagstiftningen sitt syfte?

Det skulle vara önskvärt att lagstiftningen på området ses över. Det grundläggande förbudet mot cabotage i Sverige bygger på nästan 300 år gammal lagstiftning. Denna lagstiftning är svår att hitta, har ett mycket ålderdomligt språk och är mycket svår att tolka med hänsyn till samhällets utveckling. Det kan således ifrågasättas om den verkligen kan tillämpas i dag och om det ursprungliga syftet med kustfartstillstånden uppfylls. Bland annat eftersom det är möjligt för rederier att flagga om ett fartyg, vilket då innebär att de inte längre behöver ansöka om kustfartstillstånd. Det var fallet med det fartyget som var föremål för Sekos överklagan. Detta fartyg ingår i samma rederi som två svenska fartyg som går samma sträckor. Dessutom har Schelin (2016) tidigare konstaterat att kustfartstillstånden i dag paradoxalt nog verkar ha störst betydelse för svenska redare som valt att flagga ut fartyg till länder utanför EU.

4.3 Vad kan Transportstyrelsen göra?

Transportstyrelsen ser ett behov av att få en tydligare vägledning i lagstiftningen om vad beslut om kustfartstillstånd ska grundas på. I

¹⁴ Exempel på liknande brister fanns även bland de svenskflaggade fartygen och de utländska fartygen som inte behövt kustfartstillstånd. I denna rapport riktas dock fokus mot fartyg som beviljas kustfartstillstånd.

avsaknad av sådan vägledning behöver Transportstyrelsen skapa en egen praxis på området genom att utveckla rutinerna för handläggning och beviljande av ansökningar om kustfartstillstånd. Vilka kriterier som ska vägas in i bedömningen behöver utredas vidare.

Dessutom pekar faktumet att fartyg med brister beviljas kustfartstillstånd på ett större problem relaterat till hur myndigheten arbetar med tillståndshantering generellt. Det finns därför ett behov av att se över hur tillstånden kan påverka varandra och därigenom bedömningen och besluten av dessa. Genom en bättre dialog och ett mer övergripande synsätt och hantering av tillstånd skulle Transportstyrelsen kunna undvika att fartyg som inte uppfyller kraven inom ett visst område beviljas tillstånd relaterat till något annat.

5 Referenser

Schelin, Johan (2016). *Cabotage*. Tillgänglig:

<https://www.trafikverket.se/contentassets/f4e44f0ef2674325a62cfea295403da6/cabotage-pm-stockholms-universitet-slutlig.pdf> (2021-06-01)

Transportstyrelsen (2021). *Bilaterala avtal*. Tillgänglig:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/cabotage/Bilaterala-avtal/> (2021-05-31)

Transportstyrelsen (2016). *Hamnstatskontroll*. Tillgänglig:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/Hamnstatskontroll/> (2021-05-31)

Transportstyrelsen (2013a). *EU-flaggade fartyg och godkända register*.

Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/cabotage/Undantag-EU-mm/> (2021-05-31)



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503