



Per 30/3

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss av föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss

1 meddelande

Lindén Karin <Karin.Linden@transportstyrelsen.se>

15 mars 2016 11:42

Till: Havkom <info@havkom.se>, "KBV/Andersson (registrator@kustbevakningen.se)" <registrator@kustbevakningen.se>, "sjofolk@seko.se" <sjofolk@seko.se>, Sjöbefälsföreningen <sbef@ledarna.se>, "Svenska charterredareföreningen (info@smy.se)" <info@smy.se>, Sweref <info@skargardsredarna.se>, "Fiskeriverket (havochvatten@havochvatten.se)" <havochvatten@havochvatten.se>, "Sveriges fiskares riksförbund (marika.nilsson@yrkesfiskarna.se)" <marika.nilsson@yrkesfiskarna.se>, "info@seff.org" <info@seff.org>, "Sveriges segelfartygsförening (SSF) (info@ssf.h.se)" <info@ssf.h.se>, "info@steamboatassociation.se" <info@steamboatassociation.se>, "sjofartsverket@sjofartsverket.se" <sjofartsverket@sjofartsverket.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, AV <arbetsmiljoverket@av.se>, "Marinbasen (exp-marinb@mil.se)" <exp-marinb@mil.se>, "info@sweship.se" <info@sweship.se>, Regelrådet <regelradet@regelradet.se>, "registrator.kansli@polisen.se" <registrator.kansli@polisen.se>, Polisen Registrator Väst <Registrator.vast@polisen.se>, Polisen Registrator Stockholm <Registrator.stockholm@polisen.se>

Hej!

Välkommen att ta del av remissen av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Remissen finns nu publicerad på Transportstyrelsens webbplats.

Ni hittar föreskriftförslaget här:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-om-rapportering-av-sjoolyckor/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter senast tisdagen den 5 april 2016.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

sjofart@transportstyrelsen.se

eller per post till:

Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen

601 73 Norrköping

Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2012-691 i svaret.

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Patrik Jönsson, handläggare.

Patrik.Jonsson@transportstyrelsen.se

010-4953124

Mari Karlsson, jurist.

Mari.Karlsson@transportstyrelsen.se

010-4954023

Vänliga hälsningar föreskriftsgruppen genom Karin Lindén

Karin Lindén

redigerare/språkvårdare

Sjö- och luftfartsavdelningen

Juridikenheten

Juridiska sektionen för operatörer,

fartyg och luftfartyg

Direkt 010-49 53 214

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

www.transportstyrelsen.se

Telefon 0771-503 503

Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Transportstyrelsen ser ett behov av att förenkla, förtydliga och modernisera reglerna och proceduren vid rapportering av sjöolyckor och tillbud till olyckor till sjöss för att på så sätt bidra till en ökad rapporteringsvilja från branschen till myndigheten.

Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsen önskar åstadkomma en ökad olycks- och tillbudsrapportering för sjöfart. Den nu gällande föreskriften, Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1991:5) med föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring, är inaktuell och otydlig. Därför har vi arbetat fram ett förslag till ny föreskrift som innebär en förenkling och förtydligande av olycks- och tillbudsrapporteringen.

Förslaget tydliggör vad som ska rapporteras, när befälhavare ska rapportera och baseras på de uppgifter som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG, det s.k. utredningsdirektivet. Förslaget öppnar också upp för möjligheten att anpassa och använda de internrapporter som de flesta rederier upprättar i sina SMS-manualer (Safety Management System) enligt krav på säkerhetsorganisation.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 juli 2016.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 2016-04-05.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till sjofart@transportstyrelsen.se eller till

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping

Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2012-691 i svaret.

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Patrik Jönsson, handläggare.
Patrik.Jonsson@transportstyrelsen.se
010-4953124

Mari Karlsson, jurist.
Mari.Karlsson@transportstyrelsen.se
010-4954023

Med vänlig hälsning

Simon Posluk
Enhetschef enheten för marknad, miljö och analys

Sändlista

Statens haverikommission
Kustbevakningen
Polisen
SEKO Sjöfolk
Sjöbefälsföreningen
Svenska charterredarföreningen
Sweref Skärgårdsredarna
Havs- och vattenmyndigheten
Sveriges Fiskares Riksförbund
Svensk Sjöfart
Sveriges fisketurismföretagare (SeFF)
Sveriges Segelfartygsförening (SSF)
Sveriges Ångbåtsförening
Sjöfartsverket
Trafikverket
Arbetsmiljöverket
Försvarmakten, sjöinspektionen

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 20 § sista stycket förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor följande.

SJÖFART

Tillämpningsområde

- 1 § Dessa föreskrifter gäller för befälhavare på
1. svenska handelsfartyg,
 2. svenska fiskefartyg,
 3. svenska statsfartyg,
 4. utländska handelsfartyg på svenskt sjöterritorium, och
 5. utländska fiskefartyg på svenskt sjöterritorium.

Föreskrifterna gäller inte för befälhavare på

1. fritidsfartyg, och
2. fartyg som används för militär sjöfart.

Allmänna råd

Även andra personer än befälhavare kan rapportera olyckor och tillbud enligt dessa föreskrifter.

2 § Rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss ska göras enligt dessa föreskrifter.

3 § Bestämmelser om rapportering av iakttagna eller inträffade lastskador som medfört spill eller läckage av ämne, som utgör farligt gods eller för den marina miljön skadliga ämnen (marine pollutants) finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:159) om rapporteringskyldighet för fartyg i vissa fall.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG

Definitioner

4 § I dessa föreskrifter används följande begrepp med nedan angiven betydelse.

*allvarlig
sjöolycka*

olycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka och där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär att

1. fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön,

2. skada har uppkommit i miljön,

3. fartyget har råkat ut för ett haveri som medfört behov av bogsering eller assistans från land, eller

4. en eller flera människor har försvunnit från fartyget

annan sjöolycka

mindre allvarlig sjöolycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller allvarlig sjöolycka

farligt gods

1. ämnen, material och föremål som täcks av den internationella koden om transport av förpackat farligt gods till sjöss (*The international maritime dangerous goods code*), IMDG-koden,

2. skadliga flytande ämnen som tas upp i kapitel 17 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i den internationella koden för fartyg som transporterar skadliga kemikalier i bulk (*The international code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk*), IBC-koden,

3. kondenserade gaser som tas upp i kapitel 19 i den internationella koden om transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk (*The international code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk*), IGC-koden,

4. fasta ämnen som avses i bilaga B till IMO:s internationella kod för säkerheten vid transport av fast gods i bulk, (*The international code of safe practice for solid bulk cargoes*), BC-koden, och

5. gods som vid transport omfattas av vissa villkor enligt punkt 1.1.3 i IGC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden

<i>förorenande gods</i>	<p>1. olja enligt annex I i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och tillhörande protokoll och ändringar från 1978, allt i gällande lydelse (The international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto), MARPOL 73/78,</p> <p>2. skadliga flytande ämnen enligt annex II i MARPOL 73/78, och</p> <p>3. vattenförorenande ämnen enligt annex III i MARPOL 73/78</p>
<i>mycket allvarlig sjöolycka</i>	<p>olycka som innebär att</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fartyget har försvunnit, 2. en eller flera människor har avlidit, eller 3. allvarlig skada har uppkommit i miljön
<i>sjöolycka som likställs med mycket allvarlig sjöolycka</i>	<p>sjöolycka där</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. flera människor har blivit allvarligt skadade, 2. fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador, eller 3. fartyget har övergetts i sjön
<i>skadligt ämne</i>	<p>olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller florán, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden</p>
<i>tillbud till sjöss</i>	<p>händelse eller en serie av händelser som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka, allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara</p>

Initialrapport

5 § När en mycket allvarlig sjöolycka, en sjöolycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka eller en allvarlig sjöolycka har inträffat ska en initialrapport omedelbart och på snabbaste, lämpligaste sätt skickas eller lämnas in till Transportstyrelsen.

Detsamma gäller om det skett ett tillbud som skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en sjöolycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka.

Bestämmelser om bevarande av material vid sjöolycka eller ett tillbud till sjöss finns i 18 kap. 5 a § sjölagen (1994:1009).

TSFS 20:

6 § Initialrapporten om ett fartygs olycka eller tillbud ska minst innehålla uppgifter om

1. position,
2. tidpunkt,
3. fartygets namn,
4. fartygets IMO-nummer eller igenkänningssignal,
5. beskrivning av händelsen,
6. antal personer ombord (besättning/passagerare/övriga)
7. antal omkomna/skadade (om sådan uppgift finns tillgänglig)
8. skadornas allmänna omfattning på fartyget, lasten eller den yttre miljön, och
9. vid utsläpp i sjön av farligt gods, förorenande ämne eller skadligt ämne, dess typ och mängd.

Skriftlig rapport

7 § En skriftlig rapport ska vid alla sjöolyckor och tillbud så snart som möjligt lämnas till Transportstyrelsen. Rapporten ska innehålla följande uppgifter:

1. Position – latitud/longitud.
2. Datum och tidpunkt.
3. Fartygets namn.
4. Fartygets IMO-nummer eller igenkänningssignal.
5. Beskrivning av sjöolyckan/tillbudet.
6. Antal personer ombord (besättning/passagerare/övriga).
7. Totalt antal omkomna, fördelat på
 - a) besättning,
 - b) passagerare, och
 - c) övriga.
8. Totalt antal allvarligt skadade, fördelat på
 - a) besättning,
 - b) passagerare, och
 - c) övriga.
9. Föroreningar.
10. Fartygsskador.
11. Lastskador.
12. Övriga skador.
13. Flaggstat/fartygsregister.
14. Typ av fartyg: längd, bredd, djupgående, brutto.
15. Avgångshamn.
16. Destinationshamn.
17. Väder.
18. Övriga omständigheter.
19. Plats ombord.
20. Kontaktuppgifter till fartyget eller rederiet.

Allmänna råd

Den skriftliga rapporten bör lämnas till Transportstyrelsen inom en vecka.

Under "Beskrivning av sjöolyckan/tillbudet" bör det ingå en kort analys och beskrivning av viktiga eller planerade åtgärder.

Denna författning träder i kraft den XX XX 20XX.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Patrik Jönsson
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

UTKAST

1 Inledning

Transportstyrelsen önskar åstadkomma en ökad olycks- och tillbudsrapportering för sjöfart. Den nu gällande föreskriften, Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1991:5) med föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring, är inaktuell och otydlig. Därför har vi arbetat fram ett förslag till ny föreskrift som innebär en förenkling och förtydligande av olycks- och tillbudsrapporteringen.

Förslaget tydliggör vad som ska rapporteras, när befälhavare ska rapportera och baseras på de uppgifter som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG, det s.k. utredningsdirektivet. Förslaget öppnar också upp för möjligheten att anpassa och använda de internrapporter som de flesta rederier upprättar i sina SMS-manualer (Safety Management System) enligt krav på säkerhetsorganisation.

Arbetsgruppen har bestått av Patrik Jönsson, analytiker, Mari Karlsson, jurist och Martina Olgemar, samhällsekonom.

2 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

I och med genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 29 april 2009 kring grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG, ändrades den svenska lagstiftningen avseende rapportering om olyckor och tillbud. Detta föranledde ändringar i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1991:5) med föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring. Under arbetets gång med föreskriften SJÖFS 1991:5 identifierades ett större behov av översyn och samordning än vad som skulle kunna hinnas med inom tidsramen för genomförandet. Föreskriften ändrades därför med det nödvändigaste, med avsikt att i ett senare skede göra en större översyn och samordning.

Föreskriften SJÖFS 1991:5 innehåller ett flertal omoderna och onödiga paragrafer som helt kan tas bort utan att sakfrågan blir eftersatt.

Föreskriften har under åren blivit ändrad genom ett antal ändringsföreskrifter (SJÖFS 1995:3, 1995:8, 2008:33 samt TSFS 2011:51). Även om alla dessa ändringsföreskrifter i sak inte innebär en förändring, så medför det en kontrollinsats av de olika ändringsföreskrifterna som kan upplevas som försvårande när man läser föreskriften. Därtill finns ett sakfel i nuvarande 1991:5, i 7 § står felaktigt fortfarande Sjöfartsverket istället för Transportstyrelsen. Detta omhändertas genom den nya föreskriften.

Rapporteringen av tillbud inom sjöfarten är idag låg och endast ett fåtal tillbud rapporteras till Transportstyrelsen varje år. Transportstyrelsen har analyserat orsakerna till varför rapporteringen är låg och en av anledningarna bedöms vara ett eftersatt regelverk för rapportering. Bland annat ställer den nu gällande föreskriften med sitt väldigt omfattande rapporteringsformulär höga krav på formerna för att rapportera enklare tillbud, vilket kan leda till att man underlåter att rapportera. Det är heller inte tydligt i nuvarande föreskriften vilka typer av tillbud som är obligatoriska att rapportera till Transportstyrelsen.

Slutligen finns ett behov att tydliggöra plikten att omedelbart rapportera tillbud till mycket allvarliga olyckor, ett krav som indirekt följer av olycksutredningsdirektivet (2009/18/EG).

3 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd

Om någon översyn inte görs kvarstår den nu gällande föreskriften med felaktigheter och krav som är dåligt anpassade till verksamheten. Med en tydligare föreskrift som erbjuder enklare rapportering kan underrapporteringen komma att minska och Transportstyrelsen få ett bättre material att basera sin riskbaserade tillsyn på. Utan en uppdatering försvåras även Transportstyrelsens möjlighet att leva upp till myndighetens rapporteringsplikt till andra myndigheter (Statens haverikommission och andra flaggstater).

Som det ser ut idag kan man som befälhavare behöva fylla i upp till tre olika formulär för en och samma händelse. Transportstyrelsens rapportformulär om sjöolycka innehåller 22 sidor och kräver uppgifter som Transportstyrelsen numera kan ta fram genom egna databaser eller genom information som på annat sätt finns tillgänglig för myndigheten.

4 Vad ska uppnås

Kraven på rapportering av tillbud och olyckor ska förtydligas och förenklas. Syftet är också att öka rapporteringen av framför allt tillbud, vilket ger ett bättre underlag för Transportstyrelsens analysarbete. Om Transportstyrelsen får kännedom om fler tillbud och olyckor kan åtgärder vidtas innan det leder till allvarigare händelser. Exempelvis kan tillsynen styras mot områden där det finns risker (riskbaserad tillsyn), och regelverk kan utvärderas utifrån om de är ändamålsenliga och ger önskad effekt.

Samtliga olyckor och tillbud som rapporteras till Transportstyrelsen vidarebefordras även till Statens haverikommission (SHK). Med en utökad rapportering kommer även fler händelser till SHK:s kännedom, vilket skapar förutsättningar för SHK att genomföra undersökningar av relevanta olyckor och tillbud enligt lagen (1990:712) respektive förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (LUO respektive FUO).

5 Vilka möjliga lösningar finns

5.1 Alternativ som inte innebär reglering

Om föreskriften upphävs utan att ersättas av någon annan reglering innebär det att Sverige inte kommer att leva upp till internationella åtaganden, exempelvis EU:s olycksutredningsdirektiv. Transportstyrelsen kommer inte heller att kunna vidarebefordra uppgifter till SHK, vilket leder till att undersökningar av olyckor och tillbud inte kan genomföras enligt LUO och FUO. Transportstyrelsen kommer även att missa information om vilka olyckor och tillbud som inträffar och vad som orsakar dem. På så sätt försvåras arbetet med att uppnå en hög säkerhet inom sjöfarten. En bristande kunskap om vad som orsakar olyckor inom sjöfarten försvårar även Transportstyrelsens möjligheter att arbeta riskbaserat, vilket medför en ineffektivare verksamhet.

5.2 Regleringsalternativ

Alternativ 1

Genom att basera rapportkravet på vilka uppgifter som ska lämnas istället för att en särskild mall ska användas öppnas en möjlighet för företagen att kunna använda sina interna avvikelssystem som rapportmall till myndigheten, förutsatt att ett sådant innehåller föreskrivna uppgifter. Detta är den förändring som kommer innebära störst praktisk förenkling för näringen. Även det faktum att vi förtydligar vad som ska rapporteras och när kommer att göra föreskriften enklare att förhålla sig till för branschen. I framtiden är det Transportstyrelsens mål att införa ett it-system där rapporterna via till exempel en XML-lösning förs in direkt i den aktuella olycksdatabasen, detta kommer dock att ske i samband med en större översyn av den databas och det diariesystem som idag används.

Alternativ 2

Alternativa regleringar där endast rapportformuläret ändras är naturligtvis möjliga att genomföra, men då skapas inte möjligheten att få till en förenkling för rederierna genom att använda sitt avvikelssystem som rapportmall och de positiva effekter en eventuell ökad rapportering medför uteblir.

6 Samhällsekonomisk analys

6.1 Företag

6.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen.

Då det inte finns något samlat register över antalet redare i Sverige och då det dessutom rör utländska redare på svenskt vatten har vi valt att fokusera på de som direkt påverkas av föreskriften, alltså de som råkar ut för en händelse som ska rapporteras.

Under 2014 rapporterades 247 händelser till Transportstyrelsen fördelat på i storleksordningen 195 olika fartyg. Hur dessa fördelar sig på företag är svårt att säga men en rimlig uppskattning är att mellan 50 och 195 företag berörs. Varje företag berörs endast en eller ett fåtal gånger per år. Företagen som berörs är alla verksamma i rederinäringen. Rederinäringen är dock en komplex bransch med stora skillnader både vad gäller rederiernas storlek och typ av sjöfart beroende på om man sysslar med nationella transporter eller internationella, om man fraktar gods, passagerare eller både och, samt

hur många fartyg man har i sin flotta. Förändringarna i föreskriften kommer även att påverka utländska företag då en stor del av de fartyg som trafikerar Sverige har en utländsk flagga.

6.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Det blir enklare att rapportera då de formulär som används kommer att förenklas och anpassas till den informationsteknik som finns idag, vilket medför att Transportstyrelsen inte behöver kräva in lika mycket information från fartyget. Detta leder till en minskad arbetsbörda vid rapporteringen och därmed en minskad kostnad för rederierna.

Det kommer inte att bli någon förändring i form av ökad tidsåtgång för fartyg eller rederier, möjligen en minskning då det blir lättare att få grepp om och följa gällande regler. De rederier som väljer att anpassa sina interna avvikelseformulär kommer få en betydligt enklare hantering av olycks- och tillbudsrapportering. Även de som fortsättningsvis kommer ha ett oförändrat internt avvikelseformulär och använda sig av Transportstyrelsens nya formulär kommer vinna tid då det är mindre uppgifter att fylla i.

Förhoppningen är att det på lång sikt ska minska kostnaderna för både företag, myndighet och konsument genom att mindre tid behöver läggas på tungarbetade formulär i olika former som ska skickas både till myndigheter och till rederikontor.

Företagen behöver egentligen inte vidta några åtgärder alls utan kan bara fortsätta rapportera som vanligt. Men för att ta del av de förenklingar som beskrivs ovan, bör de korrigera sina interna avvikelserapporter så att de innehåller den information som krävs enligt föreskriften och därigenom kan användas som rapportformulär även till myndigheten.

Denna anpassning kommer att kräva en liten arbetsinsats och investering som dock i längden kommer att förenkla arbetet för de befälhavare som hamnar i situationen att behöva skriva en rapport och därmed minska både arbetstid och kostnad över tid. Transportstyrelsen har inte kännedom om vilka system olika företag använder i dag och det har därför inte varit möjligt att kvantifiera den insats som krävs utöver att den bedöms vara liten. Att anpassa systemen är dock inte något krav, eftersom rapportering genom Transportstyrelsens formulär även kommer att finnas fortsättningsvis.

Att bedöma den tidsvinst som uppstår är svårt, men allt mellan en halv till två timmars minskad arbetstid bör kunna uppnås vid varje tillfälle en rapport ska fyllas i.

6.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Några materiella eller ekonomiska investeringar kommer inte att krävas om företagen väljer att använda Transportstyrelsens formulär. Om företaget vill minska arbetsbördan för befälhavaren kan dock en investering i form av ett anpassat internt system behövas, detta kommer dock att ske på frivillig basis. Transportstyrelsen har inte kännedom om vilka system olika företag använder i dag och det har därför inte varit möjligt att kvantifiera den insats som krävs utöver att den bedöms vara liten.

6.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Konkurrensförhållandena bedöms inte påverkas. Då föreslagen reglering endast förtydligar och förenklar uppstår inte heller några etableringströsklar.

6.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej, något sådant hänsynsbehov har inte kunnat identifieras.

6.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

En aktiv händelserapportering kan leda till en bättre säkerhetskultur och därmed säkrare verksamhet. Den föreslagna regleringen stöder en sådan effekt genom att vara bättre anpassad till rådande faktiska förhållanden.

6.2 Konsumenter

Inga direkta ekonomiska konsekvenser har kunnat identifieras.

6.3 Statens finanser

Inga avgifter eller skatter har identifierats som kommer att påverkas av den föreslagna föreskriften.

6.4 Samhället i övrigt

Målet med föreskriften är att förtydliga och förenkla rapporteringen av olyckor till Transportstyrelsen. Detta kommer förhoppningsvis att leda till en ökad rapportering vilket i sin tur kommer att höja kvaliteten på de analyser och förslag till riskbaserad tillsyn som Transportstyrelsen jobbar efter. Målet är att hitta de största riskerna och bristerna inom sjöfarten och därmed kunna förhindra större olyckor innan de sker och på så vis bespara samhället kostnader för miljöförstöring och förlorade människoliv.

6.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Hantering av olycks- och tillbudsrapportering kommer i stort sett att vara likadan men förenklad. En önskad effekt är att rapporteringen av tillbud och mindre allvarigare olyckor kommer att öka. Transportstyrelsen kan genom ökad rapportering av olyckor och tillbud effektivisera sin organisation och utföra tillsyn inom sjöfartsnäringen som är långsiktigt relevant och effektivt. Transportstyrelsen kommer i framtiden att behöva uppdatera sin olycksdatabas och bygga ett nytt it-system för mottagandet av rapporter, detta kommer dock att behöva ses över oavsett den nya föreskriften.

6.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Alternativ 1

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag			Minskad administration	Inga uppenbara nackdelar
Konsumenter			Inga uppenbara	Inga
Statens finanser			Inga	Inga
Samhället i övrigt			I ett längre perspektiv mindre risk för större olyckor till sjöss.	Inga
Myndigheter och andra offentliga organ			Inga direkta	Inga
Totalt				Nyttan överstiger kostnaden

7 Fördelningsanalys

Det har inte identifierats någon särskild grupp av medborgare eller särskild region som kommer att påverkas av förslaget. Endast företag sysselsatta inom rederinäringen kommer att påverkas.

8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Förslaget är väl anpassat till de transportpolitiska målen då förhoppningen är att det ska leda till en säkrare och mer kostnadseffektiv sjöfart. Med en statistiskt välunderbyggd riskbaserad tillsyn kommer Transportstyrelsens arbete att förenklas och effektiviseras, fartygen kommer uppnå en högre säkerhet och risken för allvarliga olyckor med konsekvenser för miljö och människor minskas.

9 Vad är förslaget

Förslaget är en ny föreskrift enligt regleringsalternativ 1 som beskrivits ovan.

10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Regleringen om rapportering går utöver det som krävs i utredningsdirektivet då även befälhavare på statsfartyg, fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, fartyg i inlandssjöfart samt fiskefartyg under 15 meter ska rapportera olyckor och tillbud enligt den föreslagna föreskriften. Det är dock i överensstämmelse med de överväganden avseende utredningsskyldigheten som gjordes när utredningsdirektivet införlivades i svensk rätt.¹

11 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser

Ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande som föreslås bli den 1 juli 2016.

¹ Se s 127-129 i SOU 2010:23 Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, klassförordningen, olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod.

Idag är kännedomen om föreskriften och rapporteringen så pass låg att det kan finnas anledning att informera branschen vid möten utöver skriftlig information via webben och brev till branschorganisationerna.

12 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande att föreskriva om rapportering av olyckor och tillbud finns i 20 § sista stycket förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Patrik Jönsson
010-495 31 24

Mari Karlsson
010-495 40 23

