



TSS
2025-5702

Arbetstidsreglering för lotsdispens

En genomlysning av arbetstidens längd
vid nyttjande av lotsdispens.

© Transportstyrelsen

Sjö- och Luftfart

Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2025-5702

Författare Sandén Henrik, Ryman Jenny

Månad År December 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

I denna rapport granskas hur sextimmarsregeln vid användning av lotsdispens fungerar i praktiken och vilken roll som möjligheten undantag har i praktiken. Sextimmarsregeln är normalt en säkerhetsbarriär för att minska risken för trötthet i komplexa farleder. Den baseras på etablerad forskning som visar att längre arbetspass medför ökade trötthetsrelaterade risker, särskilt vid navigering som ställer höga krav på uppmärksamhet och precision.

Granskningen visar att regelverket ger möjlighet till flexibilitet, exempelvis genom möjligheten till undantag från sextimmarsregeln när rederiet kan visa hur trötthetsriskerna hanteras genom en dokumenterad riskvärdering. Trots detta är det mycket få rederier som ansökt om undantag för de relevanta hamnarna Västerås och Köping. Endast två av sju dispenser i Mälaren har i dag ett beviljat undantag. Detta gör det svårt att bedöma branschens faktiska behov och kan tyda på att möjligheten till undantag inte är tillräckligt känd eller använd.

Rapporten visar samtidigt att många rederier kan uppfylla tidsgränsen utan undantag genom att ha två dispenshavare ombord, vilket gör att framförandet kan delas upp. Detta kan vara en viktig förklaring till att antalet undantagsansökningar är lågt, snarare än att behov saknas.

Rapporten konstaterar att sextimmarsregeln är säkerhetsmässigt motiverad, men att systemets flexibilitet kan behöva tydliggöras. En bättre förståelse av hur undantag prövas och vilka krav som ställs kan bidra till både högre säkerhet och större förutsägbarhet för branschen.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	4
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar	6
1.3 Metod	7
1.4 Avgränsningar.....	7
2 REGELVERK OCH TILLSTÅND.....	8
2.1 Lotspliktens grundprinciper.....	8
2.2 Vad en lotsdispens innebär	8
2.3 Giltighet och återkallelse.....	9
2.4 Undantag från allmänna villkor	9
2.5 Dispensförfarandet	10
2.6 Mälarens särställning	10
2.7 Vilotidsregler för sjömän	11
2.8 Kör- och vilotider för vägtransporter	11
3 FORSKNING OM TRÖTTHET OCH ARBETSTID.....	13
4 HUR LOTSDISPENSSEKSTEMET ANVÄNDS I PRAKTIKEN	16
4.1 Lotsdispenser i Mälaren.....	16
4.2 Kostnader.....	18
5 REGELVERKET I RELATION TILL BRANSCHENS SYNPUNKTER	20
REFERENSER.....	22

1 Inledning

Sjöfarten i svenska inre vatten är beroende av ett välfungerande system för lotsning som säkerställer hög sjösäkerhet i komplexa och riskfyllda farleder. Det finns även miljövinster att hämta om gods kan överflyttas från väg till sjö. Samtidigt framför branschen återkommande synpunkter på att nuvarande tidsbegränsningar för lotsdispens, särskilt tillämpningen av villkor nummer 7 i lotsningsföreskriftens (TSFS 2022:94) bilaga 4 (vidare benämnd sextimmarsregeln), skapar praktiska och ekonomiska utmaningar som motverkar detta. I denna rapport belyses hur dispenssystemet är utformat i dag, vilka riskbedömningar och säkerhetsprinciper som ligger bakom regelverket och hur systemet fungerar i praktiken.

1.1 Bakgrund

Befälhavare på fartyg över en viss storlek är i allmänhet skyldiga att anlita lots på svenskt inre vatten. Det är möjligt att få undantag från skyldigheten att anlita lots genom att befälhavaren erhåller en så kallad lotsdispens. Den som har en lotsdispens får nyttja den i en lotsled i maximalt 6 timmar under en 12-timmarsperiod. Vissa lotsleder tar längre tid än 6 timmar att passera, vilket har gjort att Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har riktat kritik mot villkoret eftersom följden blir att fartyg måste ankra cirka 1 h innan sin ankomst. FSS anser att det borde vara möjligt att använda dispensen i mer än 6 timmar, vilket man har lyft till Transportstyrelsen vid flera tillfällen (Svensk Sjöfart, 2023).

Transportstyrelsen har i tidigare bemötanden framhållit att lotsning och förande av fartyg i lotspliktig led är uppgifter med hög kognitiv och mental belastning. Den särskilda tidsbegränsningen är därför en säkerhetsbarriär utöver vilotidsreglerna. Myndigheten har även meddelat att det finns möjlighet till undantag i enskilda fall, men att dessa ska prövas restriktivt och bygga på dokumenterad riskbedömning.

1.2 Syfte och frågeställningar

Utredningen har genomförts för att analysera balansen mellan säkerhet, ekonomi och flexibilitet i tillämpningen av lotsdispens enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning.

Syftet med rapporten är att:

- analysera hur det nuvarande regelverket för lotsdispens och därtill hörande vilotid fungerar på Mälaren,

- klargöra vilka motiv som ligger bakom nuvarande begränsningar, hur risknivåer bedöms och hur dispensystemet med undantag används i praktiken,
- utifrån ovan diskutera huruvida nuvarande praxis gällande undantag från sextimmarsregeln är ändamålsenlig.

1.3 Metod

Arbetet utgår från branschens synpunkter, Transportstyrelsens tidigare ställningstaganden, kartläggning av företeelsens omfattning utifrån bland annat registerdata, samt övergripande forskningsresultat från svenska och internationella studier om trötthet till sjöss.

1.4 Avgränsningar

Lotsning och dispensystemet i svenska farvatten omfattar flera typer av farleder, från inre vatten utanför kusterna till Mälaren och Vänern. Även om det kan förekomma på flera platser är det i praktiken dock främst på Mälaren som passager tar så lång tid att sextimmarsregeln för lotsdispens blir relevant. På Vänern har reglerna nyligen förändrats vilket innebär att sextimmarsregeln sällan är direkt tillämplig där. Innehavare av lotsdispens kan istället nyttja undantag i lotsled för passage över Vänern.

Utredningen avgränsar därför sitt fokus till den trafik och de tillstånd som är relaterade till Mälaren.

2 Regelverk och tillstånd

Lotsplikt innebär att befälhavaren är skyldig att anlita lots vid färd i vissa farleder eller vattenområden för att säkerställa sjösäkerhet och miljöskydd. Transportstyrelsen fastställer regelverket och prövar lotsdispenser, medan Sjöfartsverket hanterar den operativa lotsningen. I detta kapitel ges en översikt över gällande regelverk, huvudprinciperna för lotsdispens samt de undantag från sextimmarsregeln som Transportstyrelsen kan besluta om.

2.1 Lotspliktens grundprinciper

Sjöfarten i Sverige bygger på ett system där lotsplikt fungerar som en central säkerhetsåtgärd. Grundregeln är att fartyg som passerar vissa särskilt känsliga eller komplexa vattenområden ska ha en lots ombord. Detta gäller bland annat i större sjöar, kanaler och på svenskt inre vatten utanför kusterna, där riskerna för, och konsekvenserna av, olyckor är större. Lotsplikten är central för säker navigering i de delar av farvattnen som ställer högst krav på precision och lokalkännedom.

Även om lots är huvudregeln finns det flera situationer där ett fartyg får framföras utan lots. Vissa av dessa undantag gäller specifika fartygstyper eller trafikförhållanden, medan andra gäller för särskilda geografiska områden där risknivån bedöms som relativt låg. Det finns även undantag som rör bogseringar och undantag som bygger på att färden sker mellan platser där lots ska embarkera eller debarkera. Undantagen är reglerade och syftar till att upprätthålla säkerheten samtidigt som de erbjuder viss flexibilitet i sjöfarten. Ett av de viktigaste undantagen är möjligheten att använda lotsdispens.

2.2 Vad en lotsdispens innebär

En lotsdispens är ett personligt tillstånd som ger rätt att framföra ett specifikt fartyg eller bogserekipage i en angiven farled eller ett visst område utan att ta ombord en lots. Dispensen knyts till både personen och fartyget och är utformad för att ge möjlighet till säker navigering även utan lots, under förutsättning att den som använder dispensen har tillräckliga kunskaper om både farleden och fartygets egenskaper.

För att få en lotsdispens krävs att den sökande genomgår en prövning. Prövningen kan vara förenklad eller fullständig beroende på fartygets egenskaper, farledens komplexitet och den sökandes tidigare erfarenhet.

De allmänna villkoren i bilaga 4 till TSFS 2022:94 utgör ramen för hur en lotsdispens får användas. Villkoren säkerställer att säkerhetsnivån bibehålls även när fartyget framförs utan lots. Den som använder lotsdispensen måste befinna sig på den plats där fartyget manövreras och aktivt delta i framförandet och navigationsutrustningen måste fungera normalt.

En betydelsefull begränsning i bilaga 4 är sextimmarsregeln. Den innebär att en lotsdispens får användas under högst sex timmar inom en tolvtimmarsperiod. Regeln är tidsbaserad och sätter en tydlig gräns för hur länge ett fartyg får framföras utan lots, oavsett om resan är kort, lång eller avbruten. Syftet med denna begränsning är att upprätthålla en hög säkerhetsnivå och motverka att befälhavaren utsätts för långa, komplicerade navigationsperioder som kan leda till trötthet eller nedsatt uppmärksamhet.

En tillfällig lotsdispens fungerar enligt samma grundprinciper men är avsedd för enstaka passager eller en begränsad tidsperiod. Tillfällig lotsdispens erbjuder flexibilitet när ett tillfälligt behov uppstår, men alltid inom ramen för de säkerhetskrav som ska gälla för framförande av fartyg utan lots.

2.3 Giltighet och återkallelse

En lotsdispens gäller i normalfallet i tre år. För att förnyas krävs att den som innehar dispensen har genomfört en passage i farleden under det senaste året och klarat Transportstyrelsens prov för lotsdispens. Dispensen kan återkallas om innehavaren inte följer reglerna, om fartyget har ändrats på ett sätt som påverkar dess navigationsförmåga eller om brister i omdöme, kompetens eller omsorg om säkerheten uppstår. Återkallelse kan även ske vid inblandning i olyckor eller andra allvarliga incidenter.

2.4 Undantag från allmänna villkor

Sextimmarsregeln är ett av de allmänna villkor som normalt gäller för alla som framför ett fartyg med stöd av lotsdispens. Regelverket öppnar dock för att Transportstyrelsen kan besluta om undantag från dessa villkor. I 4 kap. 2 § framgår att en lotsdispens kan innehålla särskilda medgivanden som innebär undantag från bilagans villkor. Detta innebär att sextimmarsregeln inte är absolut.

Ett undantag kan beviljas antingen i samband med att en lotsdispens utfärdas eller genom att en befintlig lotsdispens kompletteras. I 5 kap. 21 § anges att en lotsdispens kan kompletteras med undantag från de allmänna villkoren i bilaga 4, vilket även omfattar tidsbegränsningen. För att ett undantag ska bli giltigt måste Transportstyrelsen uttryckligen ange det i sitt beslut. Det finns inga andra regler som automatiskt förlänger användningstiden; det är alltid ett resultat av myndighetens prövning.

På så sätt fungerar sextimmarsregeln som ett grundkrav som i särskilda fall kan ersättas av ett individuellt villkor, om Transportstyrelsen bedömer att fartygets egenskaper, farledens beskaffenhet och den sökandes kompetens gör det möjligt att upprätthålla en tillräcklig säkerhetsnivå även under längre framförandeperioder.

2.5 Dispensförfarandet

För att få lotsdispens måste sökanden först genomföra så kallade informationsresor med lots i båda riktningar i den farled som ansökan avser. Dessa resor ligger till grund för den efterföljande bedömningen. Ansökan skickas därefter in till Transportstyrelsen tillsammans med uppgifter om fartyg och farled, intyg på informationsresorna, behörighetsdokument och nödvändig säkerhets- och manöverinformation.

Transportstyrelsen avgör sedan genom en riskbedömning om ärendet kan hanteras genom ett förenklat eller ett fullständigt förfarande. Vid ett förenklat förfarande krävs normalt ett webbprov och en kursbok. Vid ett fullständigt förfarande genomförs både ett teoretiskt och ett praktiskt prov, där sökanden ska visa att hen kan navigera och manövrera fartyget säkert genom hela farleden. Kursboken innehåller planeringen för passagen och ska finnas ombord när dispensen används.

När prov och dokumentation godkänts utfärdas en lotsdispens som knyts till en person som får framföra ett fartyg i en farled eller ett område. Innehavaren måste därefter följa de allmänna villkor som gäller för användningen av dispens, inklusive krav på säkerhetsnivå, bemanning, navigationsutrustning och kommunikation (Transportstyrelsen, 2023).

2.6 Mälarens särställning

Som en del i arbetet med föreskrifter och allmänna råd om lotsning har Transportstyrelsens utfört en riskvärdering av Sveriges samtliga lotsleder. I denna använder Transportstyrelsen ett omfattande riskvärderingssystem där olika sannolikhets- och konsekvensparametrar bedöms. En av de tyngst viktade konsekvensparametrarna är om lotsleden passerar en dricksvattentäkt, där Mälaren uttryckligen ingår. Om en led går inom Mälaren ges leden den högsta möjliga risknivån för denna parameter (risknivå 4). Detta beror på att även en relativt liten olycka kan leda till betydande skada på vattenförsörjningen. Transportstyrelsen fastslår att en lotsled automatiskt ska placeras i den högsta riskklassen (risknivå 4) om den:

- går helt eller delvis inom en dricksvattentäkt,
- eller om sannolikheten för en olycka är extremt hög (kvalitativ nivå 5),
- eller om den går till en kärnkraftshamn.

Mälaren är Sveriges största dricksvattentäkt. Det finns en rad intressen som behöver samsas runt sjön, såsom kommunal dricksvattenförsörjning, transportled, rekreation och fiske (Dricksvattenutredningen, 2015). Ett

utsläpp, exempelvis från en grundstötning eller kollision med ett fartyg, skulle kunna få mycket allvarliga konsekvenser. Detta påverkar hur Transportstyrelsen värderar risk och fastställer lotsplikt i de farleder som går genom Mälaren.

Detta innebär att Mälarens dricksvattenfunktion får samma tyngd i regelverket som Sveriges mest skyddsvärda industriella infrastrukturer (Transportstyrelsen, 2016).

2.7 Vilotidsregler för sjömän

Trötthet hanteras genom tidsbegränsningar även i andra trafikslag med höga säkerhetskrav. Vilotidsregler kan därför ses i ett bredare sammanhang och är ett etablerat sätt att hantera trötthetsrisker.

Vilotidsregler för sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg regleras i Lag (1998:958) om vilotid för sjömän. Vilotiden bör förläggas så att sjömännen får vila en dag i veckan och på allmän helgdag.

Vilotiden får inte understiga

1. 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och
2. 77 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vilotiden på 10 timmar under varje 24-timmarsperiod får delas upp i högst två perioder varav en period ska pågå under minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Undantag från kravet på 77 timmars vila under varje sjudagarsperiod får göras under högst två veckor. Då gäller att vilotiden inte får understiga

1. 10 timmar under varje 24-timmarsperiod och
2. 70 timmar under varje sjudagarsperiod.

Vid sådant undantag får vilotiden på 10 timmar under varje 24-timmarsperiod delas upp i högst tre perioder varav en period ska pågå under minst 6 timmar.

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden ska ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

2.8 Kör- och vilotider för vägtransporter

EU har gemensamma regler om kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton.

Reglerna gäller också vägtransporter med bussar oavsett totalvikt. Nedan finns en sammanfattning¹ av regelverket:

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/>

- Den dagliga körtiden får vara högst 9 timmar. Den får förlängas till 10 timmar två gånger per kalendervecka.
- Maximal körtid per vecka är 56 timmar. Under två på varandra följande veckor får körtiden vara maximalt 90 timmar.
- Efter en sammanlagd körperiod på 4 timmar och 30 minuter ska föraren ta en rast på minst 45 minuter, eller en delad rast på 15 och 30 minuter. Efter en godkänd rast eller vila startar en ny körperiod.
- En normal dygnsvila ska vara minst 11 sammanhängande timmar, den ska finnas inom ett dygn från det att arbetsdagen börjar. Det finns möjlighet att dela upp dygnsvilan i två perioder under förutsättning att den första perioden är minst 3 timmar. Det finns möjlighet att reducera dygnsvilan från 11 till 9 timmar, som mest tre gånger mellan två veckovilor.
- En normal veckovila ska vara minst 45 sammanhängande timmar, medan en reducerad veckovila inte får understiga 24 sammanhängande timmar. En reducerad veckovila ska kompenseras.

Det finns tillfällen då det är lagligt att avvika från regelverket. Detta kan ske i samband med transport med färja eller tåg, om föraren har tillgång till sovplats. Trafikolyckor och extremväder innebär också undantag. Föraren får avvika med som mest en timme sammanlagd körtid för att återvända hem i syfte att ta en reducerad eller normal veckovila. Det finns möjlighet att avvika med upp till två timmar i syfte att ta en normal veckovila, men om avbrottet överstiger en timme måste en extra rast om 30 minuter tas först.

3 Forskning om trötthet och arbetstid

Trötthet är en av de mest betydande säkerhetsriskerna inom sjöfarten. Trötthet kopplas till sömnbrist, nattarbete, störd dygnsrytm och arbetspass som sammanfaller med kroppens biologiska dygnsrytm. I detta kapitel sammanfattas forskning i området.

NASA: San Francisco Bar Pilot Fatigue Study

Betydande studier på området har genomförts av USA:s fristående myndighet för rymdfart och rymdforskning NASA. Deras forskning visar att trötthet är en viktig riskfaktor i all transportverksamhet och att nedsatt sömnkvalitet, nattarbete och rubbad dygnsrytm kan leda till tydliga kognitiva försämringar. Dessa påverkar särskilt funktioner som är centrala för säker lotsning, såsom vaksamhet, reaktionsförmåga och kommunikation.

Studier av lotsar visar att de själva inte upplever trötthet som ett omfattande problem och att modellerade analyser oftast indikerar acceptabel kognitiv prestationsförmåga under tjänstgöring. Samtidigt pekar forskningen på flera strukturella riskfaktorer: arbetspass som ofta infaller under dygnets biologiska lågpunkter, flera nätter i följd, korta återhämningsperioder, varierande starttider och oförutsägbara scheman. NASA kommer därför till slutsatsen att trötthet måste hanteras som en potentiell säkerhetsutmaning även när den inte upplevs som akut av personalen (NASA, 2018).

VTI: Fatigue at Sea

VTI:s fältstudier i svensk sjöfart visar att trötthet är en central säkerhetsfråga ombord, särskilt kopplad till oregelbundna arbetstider, nattarbete och begränsad återhämtning. Vaktssystemet har stor betydelse och tvåvaktssystemet 6/6 konstateras vara tydligt mer belastande än trevaktssystemet 4/8. I 6/6-systemet ses högre trötthetsnivåer, kortare sömn, fler mikrosömn-tillfällen och större svårigheter att hålla sig vaken, särskilt under sena natt- och tidiga morgonpass då både dygnsrytm och ackumulerad sömnbrist verkar samtidigt.

Reaktionstidsmätningar visar längre och mer varierande reaktionstider efter nattpass, i nivå med vad som kan ses vid alkoholpåverkan. Samtidigt tenderar både besättningar och rederier att underskatta problemets omfattning och subjektiva skattningar av trötthet är lägre än vad objektiva mått indikerar. VTI menar därför att trötthetsrelaterade incidenter troligen är underrapporterade. Man lyfter också andra bidragande faktorer, såsom höga arbetskrav, små besättningar, kort vila mellan passen och nattarbete. Trötthet är därför en strukturell säkerhetsrisk som kräver förändringar i arbetsorganisation, bemanning och tekniskt stöd (VTI, 2007).

VTI: Countermeasures against Fatigue

I VTI:s genomgång av motåtgärder framhålls att trötthet uppstår i samspelet mellan sömnbrist, dygnsrytmstörningar och arbetsförhållanden som kräver hög vakenhet under tider då kroppen naturligt är mindre alert. Nattarbete, långa vakentider och monotona arbetsuppgifter lyfts fram som särskilt riskfyllda situationer.

Enligt VTI är arbetstids- och schemaplanering det mest effektiva verktyget för att förebygga trötthet. Scheman bör så långt som möjligt undvika nattarbete, extremt långa pass, kort dygnsvila och upprepade tidiga starter. Man konstaterar att gällande regelverk i flera trafikslag inte tillräckligt tar hänsyn till dygnsrytmens betydelse.

Tekniska lösningar för att upptäcka sömnighet utvecklas, men bedöms ännu inte tillräckligt robusta för att ensamma hantera trötthetsrisker. På individnivå lyfts tupplur och koffein fram som åtgärder med tydlig evidens. VTI betonar också betydelsen av en "rättvis kultur", där personal kan rapportera trötthet och incidenter utan rädsla för sanktioner, som en förutsättning för effektiv trötthetshantering (VTI, 2015).

Project Horizon: Final Horizon Report

Project Horizon visar att trötthet är en allvarlig och återkommande säkerhetsrisk i sjöfarten, särskilt för lotsar och vakthavande befäl som arbetar med långa pass, oregelbundna scheman och nattarbete. Tröttheten byggs upp över tid och leder till gradvis försämrade kognitiva funktioner. Effekterna är tydligast under natt- och morgonpass, med markerade toppar i sömnighet mellan midnatt och tidig morgon.

Även här framträder 6/6-vaktsystemet som särskilt problematiskt. Studien visar fler mikrosömn-episoder, kortare total sömn och kraftigare försämring av prestationsmått i 6/6-systemet jämfört med 4/8. Project Horizon drar slutsatsen att trötthet är en strukturell risk som påverkar beslutsfattande, vaksamhet och förmågan att hantera oväntade händelser. Behovet av mer hållbara vaktsystem, med bättre hänsyn till dygnsrytm och vilobehov, framhålls som centralt för att stärka sjösäkerheten (Project Horizon, 2012).

IMO: Guidelines on Fatigue

IMO:s riktlinjer om trötthet definierar trötthet som ett tillstånd av fysisk eller mental försämring till följd av otillräcklig eller dålig sömn, långa vakentider, arbete vid fel tidpunkt på dygnet eller påfrestande arbetsbelastning. Trötthet beskrivs som en allvarlig säkerhets- och hälsorisk som kan försämma vaktförmåga, beslutsfattande, reaktionsförmåga och säker navigation, oavsett individens erfarenhet eller kompetens.

IMO betonar att trötthet inte kan hanteras med en enskild åtgärd utan kräver en helhetsansats där ansvar delas mellan rederier, besättning, myndigheter, fartygsdesigners och ledning. Riktlinjerna identifierar flera grupper av faktorer som bidrar till trötthet: individuella (sömn, dygnsrytm, hälsa), organisatoriska (bemanning, arbetstider, arbetsbelastning), fartygsrelaterade (buller, sjögång, boendemiljö), operativa (väder, trafik, hamn- och lastningsscheman) samt det faktum att fartyget är både arbetsplats och hem under långa perioder.

IMO framhåller att trötthet är en strukturell risk och att arbetsförhållanden, bemanning och arbetsmiljö måste utformas så att de tar hänsyn till sömn, dygnsrytm och återhämtning för att minska risken för olyckor och ohälsa (IMO, 2019).

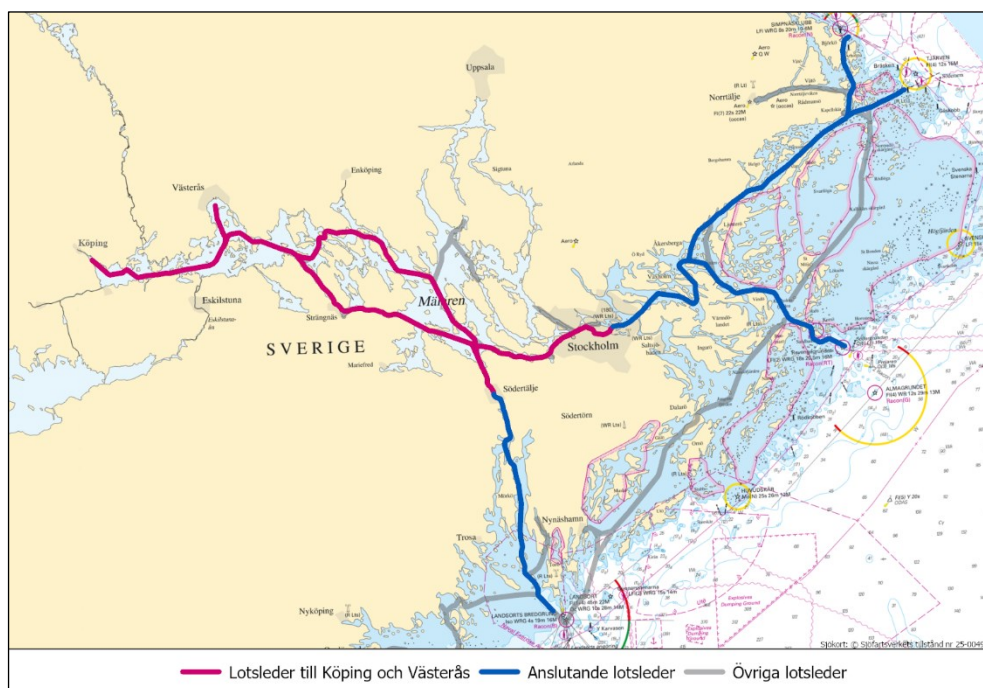
4 Hur lotsdispenssystemet används i praktiken

I detta kapitel beskrivs hur dagens system för lotsdispens används i praktiken i Mälaren. Här ges en samlad bild av vilka rederier och fartygstyper som omfattas, hur många dispenser som är aktiva och i vilka leder. Kapitlet belyser också de kostnader som dispenssystemet medför, vilket ställs i relation till ordinär lotsning.

4.1 Lotsdispenser i Mälaren

I figur 1 nedan illustreras lotslederna genom Mälaren till Köping och Västerås hamnar. Det finns två vägar in i Mälaren, dels via slussen i Södertälje, dels via Hammarbyslussen i Stockholm. Lotsleden som går via Södertälje nås via anslutande lotsled som startar i Landsort, och lotsleden som går via Hammarbyslussen nås via anslutande lotsleder som startar vid Kapellskär, Tjärven eller Sandhamn.

Figur 1. Lotsleder i Mälaren till Västerås och Köping relevanta för förlängt nyttjande av lotsdispens



Av tabell 1 nedan framgår den ungefärliga tiden det tar att gå mellan olika platser i och i anslutning till Mälaren. Transportstyrelsens bedömer att det i första hand är trafiken till Västerås och Köping som berörs av sextimmarsregeln i lotsdispenserna. Detta förutsatt att fartyget har anlitat lots fram till Södertälje eller Hammarbyslussen.

Tabell 1: Antal passager samt tidsåtgång 2022 – 2024

	Antal passager	Antal passager > 6 timmar	Genomsnittlig gångtid (h)
Landsort-Södertälje	4 838	N/A	3,4
Södertälje-Västerås	2 850	309	5,4
Södertälje-Köping	1 239	1 238	7,3

Källa: Sjöfartsverket. För lotslederna till Köping och Västerås har endast passager med en gångtid mellan 4 och 10 timmar tagits med och för lotsleden från Landsort 1 till 5 timmar. I vissa fall har gångtiden varit längre vilket sannolikt beror på långsam gång för att anpassa ankomsttiden.

Tabell 2 nedan visar antalet anlöp i Västerås hamn och Köpings hamn under 2024, fördelat utifrån lotsplikt².

Tabell 2. Antal anlöp under 2024 i Västerås och Köpings hamnar

	Västerås	Köping
Inte skyldig att anlita lots	29	11
Skyldig att anlita lots	421	201
Lotsdispens	21	7
Undantagen från lotsplikt	6	6
Totalsumma	477	225

Källa: Sjöfartsverket.

Det totala antalet aktiva lotsdispenser i Sverige är ca 1 300 st. Under 2025 utfärdades sammanlagt 348 lotsdispenser, förnyelse och komplettering av befintlig dispens inräknade, varav 67 utgjordes av nya lotsdispenser.

Antalet dispenser var 55 procent färre år 2025 jämfört med år 2022, då 611 dispenser utfärdades vilket var det högsta antalet sedan 2020. Det höga antalet dispenser 2022 berodde sannolikt på att pandemin och Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina förändrade fraktmönster. Detta ledde i sin tur till förändrade ruttor för sjöfarten och därmed större behov av lotsning. Under de senaste åren har det inte skett så stora förändringar i fraktmönstren vilket sannolikt beror på rådande lågkonjunktur.

² Beskrivning av villkoren för lotsplikt anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning, 2 och 3 kapitlet.

Totalt finns det i dagsläget 17 aktiva lotsdispenser i Mälaren, varav 7 går till Västerås eller Köping. Totalt finns i dagsläget två ledanknutna lotsdispenser som har undantag från sextimmarsregeln i Mälaren.

4.2 Kostnader

Kostnaderna för lotsning och lotsdispens varierar beroende på fartygstyp, trafikupplägg och vilka tjänster som efterfrågas. I följande avsnitt redovisas först de avgifter som Sjöfartsverket tar ut för lotsning och därefter de kostnader som uppstår vid ansökan om ledanknuten lotsdispens. Detta avser att ge en samlad bild av de ekonomiska förutsättningar som rederier och befälhavare möter.

Lotsavgifter

Sjöfartsverket tar ut lotsavgift i enlighet med föreskrifterna (SJÖFS 2025:3) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter. Den 1 januari 2026 kommer lotsavgiftens startavgift att höjas med 15 procent medan den rörliga lotsavgiften höjs med fem procent.³

I nedanstående tabell 3 ges exempel på lotskostnader för ett fartyg som trafikerar Mälaren och antas ha en nettodräktighet mellan 1 000-1 999. Kostnaderna är beräknade på de genomsnittliga gångtiderna som anges i tabell 1 i denna rapport.

Tabell 3. Lotskostnader

Sträcka	Lotskostnad
Landsort- Södertälje	29 790 kr
Södertälje-Västerås	40 610 kr
Södertälje-Köping	51 430 kr
Landsort-Västerås	59 545 kr
Landsort-Köping	64 955 kr

Källa: Sjöfartsverket. Beräkningarna utgår från en startavgift om 10 855 kr och en lotsningsavgift om 2705 kr per påbörjad halvtimme samt att sträckorna Landsort-Västerås tar 9 timmar och Landsort-Köping tar 10 timmar.

Ledanknuten lotsdispens

Kostnaden för att ansöka om och få en ledanknuten lotsdispens varierar beroende på om det är en komplettering av en existerande dispens eller om det är en helt ny ansökan. Nedanstående tabell visar ett räkneexempel på kostnaderna för ett fartyg med en nettodräktighet mellan 1 000-1 999 på

³ <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/anlopstjanster/ekonomi-taxor-och-avgifter/avgiftsforandringar-2026/>

fyra olika farledssträckor. Notera att angivna kostnader även innefattar informationsresor med lots. För dessa resor tillkommer kostnaden för lotsning i enlighet med Sjöfartsverkets ordinarie avgifter. Även vid praktiska prov tillkommer ordinarie avgift för lotsning.

Tabell 4: Kostnader för ansökan om lotsdispens som inkluderar ansökan om undantag från föreskrivna villkor. Enheten M står för nautisk mil. En nautisk mil är 1 852 meter.

	0-10 M	11-20 M	20-40 M	> 41M
Grundavgift	26 500	26 500	26 500	26 500
Teoretiskt prov	4 200	10 500	20 800	35 500
Praktiskt prov	18 900	37 500	50 100	66 700
Summa	49 600	74 500	97 400	128 700

Källa: Transportstyrelsen

Sträckan Södertälje-Landsort är 34 nautiska mil (M) vilket innebär att kostnaden för lotsdispens uppgår till ca 97 400 kr exklusive lotsavgifter. Lotsdispens för sträckorna Södertälje-Västerås (53 M), Södertälje-Köping (69 M) och Landsort-Köping (87 M) kostar alla 128 700 kr exklusive lotsavgifter.

Grundavgiften för att ansöka om en ny lotsdispens, inklusive undantag, är 26 500 kr. Avgiften avser Transportstyrelsens handläggningskostnad. Utöver grundavgiften tillkommer även en löpande avgift för handläggning av komplettering, denna uppgår i normalfallet till 1 700 kr.

Vid en komplettering av en befintlig dispens där den sökande önskar få undantag från föreskrivna villkor, uppgår Transportstyrelsens handläggningskostnad till 2 timmar à 1 700 kr, dvs 3 400 kr.

5 Regelverket i relation till branschens synpunkter

Kostnaderna för lotsning utgör en betydande del av de totala transportkostnaderna för fartyg som trafikerar Mälaren. För ett typiskt fartyg i det intervall som är vanligast i Mälartrafiken uppgår kostnaden för en fullständig lotsning från Landsort till Köping till ca 65 000 kronor. Även en kortare delsträcka som Södertälje till Köping innebär en kostnad på drygt 50 000 kronor. Mot denna bakgrund är det förståeligt att intresset för lotsdispens, och undantag från sextimmarsregeln, är stort hos vissa aktörer. En möjlighet att genomföra hela eller delar av resan utan lots skulle kunna medföra betydande kostnadsbesparingar.

Transportstyrelsens motivering till sextimmarsregeln i föreskriften bygger på att framförande av fartyg i lotspliktig farled är en arbetsuppgift med hög kognitiv belastning och små möjligheter till återhämtning. Forskningen som myndigheten lutar sig mot är entydig i att trötthet måste hanteras aktivt, särskilt i vaktsystem som närmar sig eller överskrider sex timmar. Studier visar att trötthetsnivåerna stiger markant vid längre pass, att mikrosömn blir vanligare och att reaktionsförmågan försämras.

En jämförelse med vägtrafikens regler visar att både kör- och vilotidsregler och lotsdispenssystemet syftar till att begränsa trötthetsrelaterade risker, men på olika sätt. För tunga fordon på väg krävs obligatoriska raster redan efter 4 timmar och 30 minuters körning, vilket bygger på att trötthet måste brytas upp med återkommande pauser. Lotsdispensreglerna arbetar i stället med en tidsgräns på sex timmar, men med möjligheten till undantag om befälhavaren kan visa hur trötthetsrisker hanteras på ett likvärdigt sätt.

Transportstyrelsens bedömning av sex timmar får anses ligga i linje med etablerad kunskap om trötthet och sjösäkerhet. Men det är viktigt att notera att denna tidsgräns inte är absolut. Enligt gällande regelverk kan en lotsdispens förenas med ett undantag som medger en längre gångtid, under förutsättning att befälhavaren kan visa hur trötthetsriskerna hanteras. Ett sådant undantag bygger alltså på en dokumenterad riskutvärdering, där befälhavaren redovisar hur säkerhetsnivån kan bibehållas trots ett längre pass.

På Mälaren (Västerås eller Köping) finns i dag endast sju giltiga lotsdispenser varav två har beviljats undantag från sextimmarsregeln. Det begränsade underlaget gör det svårt för myndigheten att dra säkra slutsatser om branschens faktiska behov av undantag från regeln.

En central del av regelverkets flexibilitet är möjligheten att ha två dispenshavare ombord, vilket gör att ansvaret för gångtiden kan delas utan

att sextimmarsgränsen överskrids. Detta innebär i praktiken att fartyg kan gå hela den relevanta sträckan utan att använda lots och utan att ansöka om undantag.

Den begränsade mängden ansökningar skulle också kunna förklaras av att det saknas kunskap om möjligheten att söka undantag, det vill säga att rederier och befälhavare utgår från att regeln är absolut. Transportstyrelsen konstaterar att FSS:s invändning om att fartyg i praktiken "måste ankra en timme före ankomst" endast gäller om fartyget saknar undantag och samtidigt planerar en passage som överskrider sex timmar. För fartyg med undantag föreligger inte denna begränsning. Detta innebär att de problem som FSS beskriver inte är en nödvändig konsekvens av gällande regelverk, utan endast gäller där undantag inte sökts och/eller beviljats.

En annan förklaring till den begränsade mängden ansökningar skulle kunna vara att rederierna inte kan eller vill vidta särskilda åtgärder för att hantera trötthetsrisker och därför inte ser någon nytta med att inkomma med en ansökan. Om branschen inte utnyttjar den flexibilitet som regelverket medger är det svårt att bedöma om det verkligen finns ett underliggande behov. Eftersom ansökningar om undantag inte lämnas in i någon större omfattning, förefaller det för Transportstyrelsen som att regelverket i huvudsak fungerar som avsett.

Referenser

- Dricksvattenutredningen, 2015. *Klimatförändringar och dricksvattenförsörjning* SOU 2015:51, Stockholm: Regeringskansliet.
- IMO, 2019. *Guidelines on Fatigue*, u.o.: IMO.
- NASA, 2018. *San Francisco Bar Pilot Fatigue Study*, NASA/TM—2018–219934, Hampton: NASA.
- Project Horizon, 2012. *Research report 2012*, u.o.: Project Horizon.
- Svensk Sjöfart, 2023. *Möte om de nya lotspliktsreglerna*, -: Svensk Sjöfart.
- Transportstyrelsen, 2016. *Risikvärdering av lotsleder 2016-2857*, Norrköping: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen, 2023. *Information till dig som ansöker om lotsdispens TSS 2023-4391*, Norrköping: Transportstyrelsen.
- VTI, 2007. *Fatigue at sea. A field study in Swedish shipping*, Linköping: VTI.
- VTI, 2015. *Countermeasures for fatigue in transportation*, Linköping: VTI.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503