

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om landströmsförsörjning till fartyg

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Arbetsmiljöverket		<p>Följande befintliga bestämmelser om arbetsmiljö kan anses vara tillämpliga vid arbete med till exempel <i>installation och handhavande</i> respektive <i>drift, underhåll, felsökning och kontroll</i> på system för landströmsförsörjning till fartyg:</p> <p>Bestämmelser om arbetsmiljö rörande sjöfartsområdet finns i arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). De kompletteras av bland annat arbetsmiljöförordningen (1977:1166), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och föreskrifter som meddelats av myndigheterna med stöd av dessa författningar.</p> <p>Bestämmelser om samordning av arbetsmiljöfrågor i hamn och på fartyg finns till exempel i 3 kap. 7d-7e och 7g §§ arbetsmiljölagen och i 2 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2001:9) om hamnarbete. I den senare finns även ytterligare bestämmelser, till exempel 5 § om att ge de instruktioner som behövs för att utföra arbetet säkert, som kan vara tillämpliga på arbete i samband med landströmsförsörjning.</p> <p>Bestämmelser om skyltar och signaler finns i 164-166 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2020:1) om arbetsplatsens utformning. Föreskrifterna är en implementering av EU-direktiv.</p>	Noteras.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Specifika bestämmelser som rör kontakt med spänningsförande delar i den elektriska anläggningen saknas bland Arbetsmiljöverkets föreskrifter. I stället framgår det av 8 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete att arbetsgivaren ska bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet. Dessutom kan Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2016:3) om elektromagnetiska fält vara tillämplig vid arbete i samband med landströmsförsörjning av fartyg. Båda föreskrifterna är implementeringar av EU-direktiv.</p> <p>Även specifika bestämmelser som rör utbildning av personal som hanterar högspänningsanläggningar saknas bland Arbetsmiljöverkets föreskrifter. I stället framgår det av 7 § Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2001:1) om systematiskt arbetsmiljöarbete att arbetsgivaren ska se till att arbetstagarnas kunskaper om arbetet och riskerna i arbetet är tillräckliga för att ohälsa och olycksfall skall förebyggas och en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås. När riskerna i arbetet är allvarliga skall det finnas skriftliga instruktioner för arbetet. Föreskrifterna är en implementering av EU-direktiv.</p> <p>Arbetsmiljöverket rekommenderar därför att konsekvensutredningen utvidgas med en beskrivning om hur de föreslagna bestämmelserna kompletterar befintliga bestämmelser om arbetsmiljö.</p>	<p>Konsekvensutredningen har justerats i enlighet med synpunkten.</p> <p>Det reviderade föreskriftsförslaget kommer att samrådas med Arbetsmiljöverket innan förnyad remittering sker. (skriftligt samråd har skickats till AMV)</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Av 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen framgår att föreskrifter som avser skydd mot ohälsa eller olycksfall ska samrådask med Arbetsmiljöverket. Arbetsmiljöverket välkomnar därför ett sådant samråd av de föreslagna föreskrifterna.	
Chalmers tekniska högskola		Chalmers har inte några kommentarer gällande denna remiss.	Noteras.
Elsäkerhetsverket	9 § 28 §	<p>Elsäkerhetsverket bedömer att Transportstyrelsen inte har föreskriftsmandat på detta område eftersom lag (1992:1512) om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC-lagen) och förordning (2016:363) om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC-förordningen) reglerar området. Enligt denna lagstiftning har Elsäkerhetsverket mandat att meddela föreskrifter på området (se 10 § EMC-förordningen). Den reglering som föreslås i 9 § innebär dessutom en begränsning av de skyldigheter som fastställs för den som använder utrustning (se 8 § EMC-förordningen), som inte bedöms vara lämplig. Elsäkerhetsverket avstyrker därför det förslag till reglering som föreslås i 9 § och förespråkar att en hänvisning till EMC-förordningens bestämmelser görs istället.</p> <p>I förslag till 28 § finns i föreskriftstexten reglerat vem som får utse de personer som får hantera system med mera för anslutning till landbaserad högspänning. I det allmänna rådet finns också en hänvisning till vilken utbildning de som ska hantera landströmsförsörjning bör ha. Vi kan inte se att ni tagit ställning till om dessa krav medför en faktisk reglering av ett yrke (se lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer samt</p>	<p>Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p> <p>Universitets- och högskolerådet kommer att beredas tillfälle att yttra sig i samband med förnyad remittering.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	29 §	<p>yrkeskvalifikationsdirektivet 2005/36/EG) och om ni i så fall underrättat Universitets- och högskolerådet om era bedömningar enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.</p> <p>Vi ser att föreskriften med fördel kan förses med ett allmänt råd som pekar ut vilka typer av risker som skyltningen bör innefatta. Exempelvis följande områden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - risk för beröring av spänningssatta anläggningsdelar, - risk för kvarstående spänning efter fränkoppling, - förekomst av delvis spänningssatta anläggningar eller anläggningsdelar, - förekomst av matning från flera håll, och - risk för uppkomst av ljusbågar. <p>Elsäkerhetsverket föreslår att en regel införs som förtydligar att det, utöver de krav på instruktioner och anvisningar som finns i förslagets 18-19 och 30 §§, finns arbetsmiljöregler som riktas till arbetsgivaren och som ställer krav på att det finns instruktioner och rutiner för att arbetet ska kunna ske säkert. En hänvisning till Arbetsmiljöverkets föreskrift 2001:1 om systematiskt arbetsmiljöarbete, eller föreskrifter som trätt i dess ställe föreslås.</p>	<p>Hänvisning till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg har införts. TSFS 2019:56 hänvisar i sin tur vidare till Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2020:1) om arbetsplatsens utformning med avseende på skyltar och signaler.</p> <p>Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten genom att hänvisningar till relevanta arbetsmiljöregler har införts.</p>
Föreningen Svensk sjöfart		<p>Svensk Sjöfart har mottagit ovan rubricerade remiss. Svensk Sjöfart välkomnar förslaget att Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2008:82) om anslutning av fartyg till ett landbaserat elkraftsystem</p>	Noteras.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		övertas till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Vi välkomnar även att föreskrifterna revideras och kompletteras, så att de blir anpassade till dagens miljötekniska nivå.	
Föreningen Sveriges varv		Föreningen stödjer och välkomnar förslaget.	Noteras.
Försvarets materielverk	2 §	Vad är anledningen till att den inte gäller för fartyg i nationell sjöfart och fartyg i inlandssjöfart. Jag är övertygad om att t.ex. att vägfärjor snart kommer att gå på el, och de bör ha nytta av denna nya föreskrift.	För fartyg i nationell sjöfart finns redan tillämpliga regler i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart. Dessa regler är funktionsbaserade vilket innebär att det remitterade regelverket kan användas för att verifiera uppfyllnad av relevanta funktionsbaserade krav. För fartyg i inlandssjöfart finns EU-rättslig reglering som Sverige måste förhålla sig till och som följer av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60) om fartyg i inlandssjöfart.
	4 §	Driftrum: Jag tycker inte att den definitionen stämmer riktigt. Kolla hur den är definierad i någon standard eller föreskrift från elsäkerhetsverket, eller ta bort den.	Definitionen har justerats i enlighet med synpunkten.
	4 §	Landströmsförsörjning: Skriv ut definitionen.	Definitionen har justerats i enlighet med synpunkten.
	4 §	Passagerare: Skriv ut definitionen.	En hänvisning till fartygssäkerhetslagen bedöms vara mer ändamålsenlig.
	5 § - Allmänna råd	Överväg att ändra bör till skall. Jag tycker den normen är rätt bra. Det enda som är helt fel i den normen är 4.2.2, equipotential bonding. Man får inte koppla ihop landjord med fartygsjord.	Den aktuella standarden är inte färdigställd och därmed inte heller satt i kraft av EU. Ett allmänt råd bedöms därför vara mer ändamålsenligt tills vidare.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	11 §	Överväg att ändra texten till fartygets effektbehov då det ligger vid land. Många fartyg har mycket högre effektbehov till havs, så att dimensionera landförsörjningen efter maximala effektbehovet är inte rimligt. T.ex. ett dieselektriskt fartyg kan ha väldigt stort effektbehov då det är till havs, men när det ligger vid kaj så är det bara lite ventilation och belysning som är igång.	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	14 §	Kan misstolkas, och ordföljden är lite konstig. Förslag 1: För landanslutning med nominell ström på 63 A eller högre skall anslutning och fränkoppling av landanslutningsdonet endast kunna ske i spänningslöst läge. Förslag 2: Anslutningsdon för ström med nominell ström på 63 A eller högre skall vara utrustad med förregling som omöjliggör manöver (isättning/urdragnig) av spänningssatt don.	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	15 §	Ta bort eller formulera om. Förlägger man kabeln där den inte kan utsättas för mekanisk åverkan behöver den inte skyddas, och det är ju för övrigt samma krav som gäller för alla kablar ombord så kravet kanske inte behövs. Alternativt "...mekanisk åverkan, om behov föreligger."	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	15 § - Allmänna råd	Bör tas bort. Det är trångt ombord på många fartyg. Det är lägre magnetfält vid högspända kablar än om motsvarande energi skulle överföras i en lågspänd kabel och skärmen tar E-fältet.	Ingen åtgärd. Landanslutningskablar av högspänningstyp kan avge magnetiskt fält.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	16 §	<p>Man behöver mer än överlastskydd. Förslag på ny text: Landanslutningen skall vara utrustad med reläskydd för kortslutning, överlast, överspänning, underspänning och poldiskrepans. Vidare skall anslutningen vara utrustad med åskskydd och automatisk fasföljdsomkoppling. I de fall fler än en landanslutningskabel används skall det även finnas skydd för fasolikhet. Jordfelsbrytare skall inte användas, eftersom transformatorn isolerar fartygets elnät från elnätet på.</p>	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	23 §	<p>Hela syftet med isolertransformator för att skydda fartyget från vagabonderande strömmar och galvanisk korrosion förtas om landjord ansluts till fartyget. Fartyget står i vatten och har bättre jordslutning än något jordtag på land, så landjorden tillför inte något.</p> <p>Förslag på ny text: Oavsett om isolertransformatorn står på land eller på fartyget, får fartygets jord skall inte anslutas till landjord, om inte särskilda skäl föreligger (se nedan). Detta för att undvika vagabonderande strömmar och galvanisk korrosion.</p> <p>Om fartygsjord ändå måste anslutas till landjord på grund att det finns andra krav som gör att man måste använda skärmad landanslutningskabel, så skall matningen ske genom en isolertransformator på land och man skall vidta åtgärder för att säkerställa att jordningen på land har samma potential som på fartyget. Detta innebär att det ska finnas ett jordtaget på land, i vattnet nära fartyget, med samma material som det material som ger fartygets</p>	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	24 §	<p>potential. Denna jordpunkt får inte anslutas till den jord som finns på kabeln till transformatorns primärsida.</p> <p>Isolertransformator är redan definierad så det som står efter isolertransformator i texten kan tas bort.</p> <p>Alla fartyg skall vara utrustade med isolertransformator. En liten transformator väger inte mycket och man har samma problem med vagabonderande strömmar och galvanisk korrosion på små fartyg.</p> <p>Förslag på ny text: 24 § Samtliga landanslutningar skall vara installerade över en isolertransformator som kan vara placerad ombord eller på land. Om transformatorn placeras ombord skall alltid landanslutningskabeln skall vara ojordad och vidare skall isolertransformatorns hölje och kärna skall vara ansluten till fartygets jord.</p>	<p>Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer att föreskriftsförslaget inte behöver justeras i detta avseende mot bakgrund av ovanstående justering angående anslutning till landjord.</p> <p>Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten såvitt avser transformator placerad ombord.</p>
	Ny	<p>Förslag till ny paragraf: För landanslutningar över 63 A gäller att strömmen skall fränkopplas automatiskt då landanslutningskabeln utsätts för onormala dragpåkänningar.</p>	<p>Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p>
	Ny	<p>Förslag till ny paragraf: Fartygets elnät bör vara ett IT-nät eller impedansjordat nät.</p>	<p>Ingen åtgärd. Synpunkten går utöver föreskriftsförslagets tillämpningsområde.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarmakten	2 §	Även svävare som tillhör Försvarmakten eller som står under militärt befäl bör dock undantas från föreskrifterna.	Ingen åtgärd. Föreskrifterna reglerar fartyg. Om Försvarmaktens svävare anses utgöra fartyg så är dessa redan undantagna enligt det remitterade föreskriftsförslaget. Försvarmaktens svävare som inte anses utgöra fartyg omfattas inte av föreskrifternas tillämpningsområde.
	2 §	Även fartyg och svävare som <i>brukas av</i> Försvarmakten bör undantas från föreskrifterna. På det sättet säkerställs att fartyg och svävare som tas i anspråk med nyttjanderätt med stöd av förfogandelagstiftningen undantas från tillämpningsområdet, även för det fall farkosten inte i strikt mening står under militärt befäl.	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten med avseende på fartyg.
	2 och 4 §§	Försvarmakten avstyrker den regeltekniska lösning som Transportstyrelsen valt, eftersom den innebär att begreppet örlogsfartyg i föreskrifterna får en delvis annan innebörd än den har i andra författningar. Enligt 2 § i förslaget ska föreskrifterna inte gälla örlogsfartyg. I 4 § definieras örlogsfartyg som fartyg som tillhör Försvarmakten eller som står under militärt befäl. Med begreppet örlogsfartyg avses i tillträdesförordningen (1992:118) och IKFN-förordningen (1982:756) fartyg och svävare som tillhör en stats stridskrafter, har de yttre nationella kännetecken som utmärker örlogsfartyg, står under befäl av vederbörligen utnämnda officerare och är bemannade av besättningar underkastade fastställda disciplinregler. Definitionen ansluter till artikel 29 i havsrättskonventionen, med undantag för att den även omfattar svävare. Med begreppet statsfartyg avses i samma förordningar örlogsfartyg, forskningsfartyg samt	Ingen åtgärd. En definition av begreppet örlogsfartyg bedöms vara ändamålsenligt och i linje med föreskriftens konstruktion i övrigt vad gäller definitioner. Definitionen avser endast det remitterade föreskriftsförslaget. Avvikande definitioner av samma begrepp kommer alltid att finnas i andra författningar men utgör inget hinder mot den föreslagna definitionen. I annat fall skulle det inte vara möjligt att definiera några begrepp överhuvudtaget.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		andra fartyg och svävare som ägs eller brukas av en stat och nyttjas i icke-kommersiellt syfte. Begreppet örlogsfartyg används även i lagen (2006:263) om farligt gods. I förarbetena till lagen anges att den innebörd begreppet har i tillträdesförordningen bör vara vägledande vid tolkningen. Försvarsmakten föreslår att begreppet örlogsfartyg inte används i föreskrifterna, utan att det i 2 § i stället anges att föreskrifterna inte gäller för fartyg eller svävare som tillhör eller brukas av Försvarsmakten eller som står under militärt befäl.	
Havs- och vattenmyndigheten		Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker i huvudsak förslaget.	Noteras.
Ingenjörsfirma NH	8 och 26 §§	<p>Jag vet av erfarenhet att landströmsanläggningar som byggts på land sedan 2013 är behäftade med ett feltänk avseende nödstoppen.</p> <p>Om kranen står på land, körs den med radiostyrning från båten. Det finns ett nödstopp som är trådlöst över radion, om fara uppstår innan kontakten är kopplad (t.ex. någon är på väg att klämma sig).</p> <p>Det är samma radiostyrning som sköter all kommunikation med land (förutom det trådade nödstoppet som går genom kontakten). Besättningen blir blind när något nödstoppas och vet inte vad som hänt eller var det hänt eftersom kommunikationen över radion bryts.</p> <p>De anläggningar som byggts av Marine Global differentierar de olika nödstoppen, det radiostyrda nödstoppet omfattar endast kranen och det trådade stoppet, endast landströmsanläggningen.</p> <p>Tyvärr har man inte gjort så på land. Så fort man nödstoppar från båten eller land, bryts all kommunikation</p>	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>mellan fartyg och land. Ingen hänsyn har tagits att man även bryter nödstoppet över radion (som slår ut all kommunikation).</p> <p>Nödstoppet över radion bör ligga för sig, så att det trådade nödstoppet inte påverkar kommunikationen, endast landströmsanläggningen.</p>	
Kustbevakningen		<p>Vi saknar regler angående jordanslutning vid användning av fartygets landströmsanslutning till torrlagt fartyg. Hur säkerställs att fartyget är korrekt jordat vid torrsättning och samtidig användning av landströmsanslutningen?</p> <p>Vi upplever föreskrifterna som lite otydliga om vad som gäller för högspänning respektive lågspänning.</p> <p>När det gäller Kustbevakningens fartyg så omfattas samtliga oavsett storlek av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart, vilket innebär att dessa nya föreskrifter inte är tillämpliga för våra fartyg. Kustbevakningen anser dock att föreskrifterna är bra och kommer att ha som inriktning att följa dem.</p>	<p>Föreskriftsförslaget tillämpningsområde avser fartyg som används till sjöfart.</p> <p>Föreskriftsförslaget har förtydligats. De delar som endast avser högspänning omnämns särskilt.</p> <p>Noteras.</p>
Regelrådet		Såvitt Regelrådet kan bedöma medför förslaget inte effekter av sådan betydelse för företag att Regelrådet yttrar sig.	Noteras.
Sveriges Fiskares PO (SFPO)		SFPO har inget att erinra emot det som föreslås i remissen.	Noteras.
Sjöfartshögskolan	4 §	Komplettera med definition av märkström.	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	28 § - Allmänna råd	Detta allmänna råd gör det mycket svårt att ansluta landström till icke SOLAS-fartyg/små fartyg vilka ej har de angivna befattningarna ombord.	Föreskriftsförslaget riktar sig främst till större tonnage varför ett allmänt råd av denna karaktär bedöms vara ändamålsenligt.
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har inget att erinra.	Noteras.
SSPA Sweden AB	4 § 11 § 22 §	Det vore bra att nämna STCW behörigheten ETO samt ETR och jämföra/likställa dessa med de svenska behörigheterna fartygselektriker, eltekniker och elektroingenjör. Texten borde lyda <i>System för landströmsförsörjning ska vara dimensionerade utifrån fartygets maximala effektbehov vid stillaliggande i hamn</i> eller likalydande. Det nämns ingenting om faran med felfördelning av ström i parallella kablar. Vid en dålig kontakt i en av kablarnas anslutningar så kommer strömmen att flytta över till den andra kabeln. Detta bör beaktas och någon form av övervakningsutrustning installeras för att varna/undvika detta. Möjligen skall detta anges i paragraf 16 eller 17 istället?	Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten. Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten. Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
Stena Line	8 § - Allmänna råd 23 § - Allmänna råd	Jag tycker att IEC 80005-1 och IEC 80005-2 skall följas vid alla nyinstallationer. Detta gör att fartyg och hamnar bygger sina anläggningar efter samma standard vilket kommer göra allt mycket bättre och säkrare i framtiden. Jag tycker man skall ha potentialutjämningsövervaknings-system motsvarande Bender GM400.	IEC 80005-1 gäller redan vid nyinstallation då denna standard satts i kraft av EU. Vad gäller IEC 80005-2 saknas motsvarande EU-reglering varför Transportstyrelsen bedömer att ett allmänt råd är mer ändamålsenligt tills vidare. Föreskriftsförslaget har justerats i enlighet med synpunkten.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	28 §	<p>Man skall ha jordfelsövervakningssystem och isolertransformator i land enligt IEC 80005-1.</p> <p>PIC ansvarar för landströmsanläggningen ombord och ser till att anläggningen är i god kondition och säker.</p> <p>För att få arbeta med in/ur-koppling av landström (högspänning) måste man ha minst fartygselektriker-behörighet med intyg på detta från Transportstyrelsen samt genomgått godkänd PIC-utbildning som också är godkänd av Transportstyrelsen samt genomgått utbildning på den specifika anläggningen. Jag tycker att man måste vara väldigt tydlig på denna punkt. Detta handlar om 11kW och i land hade detta varit otänkbart. PIC ska ha PIC-utbildning + minst fartygselektriker-behörighet + utbildning på den specifika anläggningen samt intyg på samtliga utbildningar. PIC med utbildning på den specifika anläggningen utbildar övriga PIC i de fartygsspecifika momenten. Endast PIC får beträda intagsrum och transformatorrum. Skall någon annan beträda dessa utrymmen måste PIC meddelas och godkänna detta innan. PIC är den person som skall meddelas när systemet ombord inte fungerar. PIC håller kontakten med PIC i land eller företag i land angående landströmsanläggningen. Endast en PIC är tjänstgörande även om det skulle finnas flera ombord samtidigt.</p>	<p>Föreskriftsförslagets tillämpningsområde avser fartyg. IEC 80005-1 gäller dock redan för de delar av systemet som finns på land.</p> <p>Ingen åtgärd. Att PIC är ansvarig framgår av föreskriftsförslaget.</p> <p>Det övergripande syftet med föreskriftsförslaget är att reglera fartygets sjövärdighet i fartygssäkerhetslagens mening, dvs. hur fartyget ska vara konstruerat, utrustat och hållet i stånd med avseende på möjligheterna till landströmsförsörjning. Utbildning, behörigheter och specialbehörigheter för sjöpersonal hanteras genom andra författningar.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Förslag till rättelser av tabeller i konsekvensutredningen bifogas.	Konsekvensutredningen har justerats.
Stockholms Hamn AB	2 § 20 § - Allmänna råd	<p>Stockholms Hamnars erfarenhet är att klassningssällskapen ställer höga krav på fartygen vid installation av landströmsförsörjning samt genomför besiktningar och kontroller. Detta bör vara samordnat med Transportstyrelsens regelverk och arbete.</p> <p>Angående utbildning och behörigheter anser Stockholms Hamnar att det ska vara Transportstyrelsen som står för de utbildningar som genomförs av till exempel PIC (Person In Charge).</p> <p>I 2 § i föreskrifterna står att fartyg i nationell sjöfart inte omfattas av föreskrifterna. Stockholms Hamnar vill här betona att det sannolikt kan vara aktuellt att arbeta i enlighet med föreskrifterna även när det gäller fartyg i nationell sjöfart. Så har Stockholms Hamnar arbetat i till exempel Nynäshamns hamn.</p> <p>I 20 § Allmänna råd står att det <i>bör</i> finnas en gemensam fastställd rutin mellan rederiet och hamnen. Utifrån Stockholms Hamnars erfarenhet anser vi att en sådan rutin <i>ska</i> finnas.</p> <p>I konsekvensutredningen under avsnitt 5.2 står att fartyg blir bullerfria vid landanslutning vid kaj. Stockholms Hamnars erfarenhet är att ljudnivåerna kan minska men</p>	<p>Noteras.</p> <p>Utbildning, behörigheter och specialbehörigheter för sjöpersonal hanteras genom andra författningar. Synpunkten noteras och beaktas vid eventuell revidering av sådana författningar i detta avseende.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten och instämmer i denna.</p> <p>Transportstyrelsen kan kravställa rederier i detta avseende, vilka dock inte ensidigt kan säkerställa att en sådan rutin upprättas.</p> <p>Konsekvensutredningen har justerats i enlighet med synpunkten.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		att detta är på fartygsindividnivå och inte kan sägas generellt.	
Swedac		Swedac har inga synpunkter på remitterat förslag.	Noteras.