

## Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:101) om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 1994) och av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:102) om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 2000)

### Transportstyrelsens förslag:

Att genom ändring av TSFS 2009:101 och TSFS 2009:102 införliva IMO-resolutionerna MSC.326(90), MSC.351(92), MSC.352(92), MSC.423(98), MSC.424(98), MSC.438(99) (rättad genom NV.024) och MSC.439(99) om ändringar i HSC-koderna<sup>1</sup> 1994 och 2000.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Ett antal resolutioner antagna av den internationella sjöfartsorganisationen IMO som gäller höghastighetsfartyg har ännu inte genomförts i svensk rätt. Transportstyrelsens föreskrifter om höghastighetsfartyg (TSFS 2009:101 och TSFS 2009:102) behöver därför revideras i syfte att omhänderta innehållet i dessa resolutioner. I samband härmed tas även ett antal cirkulär med enhetliga tolkningar om hand. Den främsta anledningen till regeländringarna är främjandet av sjösäkerheten.

#### *Resolution MSC.326(90) – årlig kontroll av EPIRB*

Inom IMO uppmärksammades det att tillsynsintervallet av nödsändare (sk. EPIRB<sup>2</sup>) i HSC-koden 2000 fått en felaktig formulering. Intervallet harmoniserade inte med övriga IMO-rättsakter för exakt samma utrustning, vilka ställer krav på årlig tillsyn av EPIRB.

<sup>1</sup> International Code of Safety for High-Speed Craft.

<sup>2</sup> Emergency Position Indicating Radio Beacon är en fartygsmonterad nödsändare som sänder på 121,5 samt 406 MHz och används inom sjöfarten. 406 MHz-signalen från EPIRB tas emot av cospas-sarsat satellitsystemet och används för att fastställa den nödställdes position. 121,5MHz-signalen används av sök- och räddningsenheter för att slutligen lokalisera den nödställda.

Genom MSC.326(90) formuleras tillsynsintervallet om, så att det blir formellt korrekt.

Ändringen har varken säkerhetsmässig, praktisk eller ekonomisk påverkan eftersom den faktiska tillsynen alltid utförts årligen.

#### ***Resolution MSC.351(92) och MSC.352(92)***

Det har skett en mängd tragiska olyckor där besättningsmedlemmar avlidit efter att gått in i slutna utrymmen med direkt livsfarliga gasnivåer.

Med bäring på detta ändras Kapitel 18, "Operational requirements", så att krav införs på att övningar i slutna utrymmen ska genomföras minst en gång per två månader av besättningsmedlemmar med ansvar för slutna utrymmen i fartyget. Detta ska vara dokumenterat tillsammans med andra genomförda övningar ombord. Kravet innehåller även anvisningar för personlig skyddsutrustning, kommunikation, instrument för mätning av atmosfär i det slutna utrymmet m.m. Kravet omfattar både HSC-koden 1994 och HSC-koden 2000 som idag är införlivade genom de svenska föreskrifterna TSFS 2009:101 och TSFS 2009:102.

De materiella ändringarna finns i 18.5.4 (ny), 18.5.8 (ändrad) och 18.5.12 (ny). Övriga regler i kapitel 18 som finns med i ändringsföreskriften har enbart fått ändrad numrering.

#### ***Resolution MSC.423(98) och MSC.424(98)***

Ändringen har föranletts av att IACS påpekat att regel 8.10 avseende livräddningsfarkoster och räddningsbåtar var motsägelsefull samt svår att tillämpa i praktiken.

Genom resolution MSC.423(98) och MSC.424(98) stuvats funktionskraven om och förtydligas så att regeln blir lättare att tillämpa. Konkret byter innehållet i regel 8.10.1.5 samt 8.10.1.6 plats, utan att den avsedda kravbilden påverkas.

Ändringen omfattar både HSC-koden 1994 och HSC-koden 2000 som idag är införlivade genom de svenska föreskrifterna TSFS 2009:101 och TSFS 2009:102.

#### ***MSC.1/Circ.1457 – enhetlig tolkning***

Cirkuläret innehåller en enhetlig tillämpning av regel 7.4.1.3 och 7.4.2.3 i HSC-koden 2000, som idag är införlivad i svensk rätt genom bilaga 1 till TSFS 2009:102.

Regel 7.4.1.3 reglerar strukturellt brandskydd och brandbegränsande material. Den enhetliga tolkningen förtydligar att regeln avser slutna

utrymmen, öppna last- och ro-ro-däck men att vissa inskränkningar avseende brandrisker kan göras under vissa förutsättningar. Bland annat anses inte rum för förvaring av gasburna brandskyddssystem innehålla brandrisk. Det tydliggörs också hur testningen av brandbegränsade material på däck/golv ska göras, eftersom det inte framgår av regeln, och en åtskillnad i metod görs för utrymmen utrustade med eller utan sprinklersystem.

Regel 7.4.2.3 reglerar brandskydd av bärande konstruktioner. Den enhetliga tolkningen klargör tillämpningen avseende tid för skydd, isolering, utbredning av strukturellt brandskydd, testmetoder och lastberäkningar för brandskydd.

Innehållet i den enhetliga tolkningen omhändertas genom referens i det allmänna rådet till 1 § i TSFS 2009:102.

#### ***MSC.1/Circ.1541 och MSC.1/Circ.1542 – enhetliga tolkningar***

Cirkulären innehåller en enhetlig tolkning av tillämpningen av fartygs egenvikt och innebär att vikten av medier avsedda för fasta brandsläckningssystem ska inkluderas i fartygets egenvikt. Förtydligandet omfattar definitionen av lättvikt både i HSC-koden 1994 och HSC-koden 2000 som idag är införlivade genom de svenska föreskrifterna TSFS 2009:101 och TSFS 2009:102. Numreringen skiljer sig något åt i de båda koderna och föreskrifterna. Definitionen återfinns i regel 1.4.27 i HSC-koden 1994 samt regel 1.4.34 i HSC-koden 2000.

Innehållet i de enhetliga tolkningarna omhändertas genom ett allmänt råd till 2 § TSFS 2009:101 samt 1 § TSFS 2009:102 med en referens till cirkulären.

#### ***MSC.438(99) (rättad genom NV.024) och MSC.439(99) –så ersätts termen "Inmarsat" med "recognized mobile satellite service"***

MSC 99 beslutade om regeländringar i SOLAS kapitel IV samt HSC-koden 1994 och HSC-koden 2000. Ändringarna i SOLAS IV omhändertogs genom föreskriftsarbetet TSF 2019-78. Ändringarna i HSC-koderna omhändertas genom det nu aktuella föreskriftsarbetet.

Ändringarna avser att göra det enklare att inkludera ytterligare satellittjänsteleverantörer inom ramen för GMDSS, vilket kan ge en högre konkurrens på marknaden för satellittjänster.

Helt kort går ändringen i MSC.438(99) och MSC.439(99) ut på att termen "Inmarsat" ersätts med "recognized mobile satellite service" i HSC-koden 2000 samt vidhängande utrustningslistor till certifikaten för HSC-koderna.

De ändringar som hade beslutats genom MSC.438(99) upphävdes den 10 december 2019 genom en rättelse i en s.k. "Note Verbale" (NV.024) då de hade godkänts utan att man hade uppmärksammat en tidigare ändring av reglerna. Ändringen i HSC-koden 1994 är begränsad eftersom kapitel 14 hänvisar till kraven i HSC-koden 2000 där de substantiella bestämmelserna finns. Texten "up to and including resolution MSC.439(99)" har lagts till, för att spegla ändringarna i 2000 års kod.

### **Övrigt**

Det har upptäckts att tidigare ändringar av regel 8.2.1.2 och regel 14.7.1.3, som följde av resolutionen MSC.260(84), inte hade integrerats i bilaga 1 i grundföreskriften. Resolutionen i sin helhet har dock funnits med i bilaga 2. För tydlighetens skull rättas bilaga 1 nu upp så att reglerna får sin korrekta lydelse.

Det har vidare upptäckts att ändringsföreskriften TSFS 2011:89 med ändring av regel 7.4.3.3 inte fick en helt korrekt utformning. Ändringen omfattar en fotnot till regeln men kan möjligen läsas som att ersätta innehållet i själva regeln. För tydlighetens skull rättas regel 7.4.3.3 i bilaga 1 nu upp så att utformningen blir korrekt.

## **2. Vad ska uppnås?**

Regler som har antagits internationellt inom IMO föreslås sättas i kraft i svensk rätt genom en ändring av TSFS 2009:101 och TSFS 2009:102 . Genom de föreslagna regleringarna uppfyller vi de internationella åtaganden som Sverige har förbundit sig att följa. De föreslagna reglerna innebär sjösäkerhetsfrämjande åtgärder för den aktuella fartygstypen. Detta ger svenska redare med fartyg registrerade i Sverige konkurrensneutrala villkor för fartyg certifierade med höghastighetscertifikat på den internationella sjöfartsmarknaden.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Eftersom Sverige har tillträtt SOLAS-konventionen måste tvingande krav genomföras i svensk rätt för att Sverige fortsatt ska uppfylla sina internationella åtaganden.

Om ingenting görs kommer de nuvarande svenska reglerna inte att uppfylla de internationella kraven för fartyg som ska certifieras för internationella resor inom ramen för konventionskraven. Risk finns att svenska fartyg inte uppfyller krav vid hamnstatskontroller då de internationella kraven inte satts i kraft för fartyg som utsätts för dessa kontroller. Konsekvensen kan i yttersta fall bli ett nyttjandeförbud i den hamn där nyttjandeförbudet lagts.

Fartygen kommer inte heller att uppfylla den säkerhetsnivå som den internationella regleringen fastslår.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering, eftersom internationella konventionskrav och regler införlivas genom reglering i svensk rätt. Utan reglering saknas stöd för besiktning av fartyg och utfärdande av internationella säkerhetscertifikat.

### 3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen föreslår att befintliga föreskrifter revideras i syfte att omhänderta internationell reglering. Revidering av nationella föreskrifter bedöms vara nödvändigt då fråga är om ett internationellt införlivande och Sverige annars brister i sina internationella förpliktelser. Transportstyrelsen anser att inga andra regleringsalternativ föreligger då internationella överenskommelser inte automatiskt utgör en del av nationell rätt.

## 4. Vilka är berörda?

Regleringen omfattar samtliga fartyg som har eller som avser att skaffa ett höghastighetscertifikat enligt de nuvarande föreskrifterna TSFS 2009:101 eller TSFS 2009:102.

För närvarande finns 4 stycken fartyg i svenskt register som är certifierade med säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg. De ägs av 3 stycken rederier/ bolag.

Passagerarare och besättning som reser med höghastighetsfartyg är också berörda.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

### *Resolution MSC.326(90) – årlig kontroll av EPIRB*

Ändringen korrigerar en felaktig formulering och medför ingen praktisk förändring, därför påverkas inte företags förutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

***Resolutionerna MSC.351(92) och MSC.352(92)***

De fåtal rederier som har höghastighetsfartyg behöver främst uppdatera sina rutiner för övningar med besättning vad gäller tillträde till och räddning från stängda utrymmen. Tidsåtgången för detta bedöms vara försumbar. Motsvarande ändring har tidigare gjorts för övriga SOLAS-fartyg så ur konkurrenssynpunkt blir regleringen därför likvärdig.

***Resolutionerna MSC.423(98) och MSC.424(98)***

När det gäller räddningsbåtar så öppnar regleringen upp för mindre höghastighetsfartyg att kunna utrustas utan en räddningsbåt under förutsättning att vissa kriterier är uppfyllda. Detta skulle kunna leda till en lägre kostnad, men regelverket har dock redan tidigare öppnat upp för denna möjlighet. Det har nu bara tydliggjorts i vilka fall undantag från kravet på räddningsbåt kan bli aktuellt.

***MSC.1/Circ.1541, MSC.1/Circ.1542 MSC.1/Circ.1457***

Cirkulären innehåller enhetliga tolkningar ("unified interpretations") som förtydligar tillämpningen av vissa bestämmelser, men medför i sig inga konsekvenser annat än att reglerna blir lättare att tillämpa.

***Resolutionerna MSC.438(99) och MSC.439(99) – så ersätts termen "Inmarsat" med "recognized mobile satellite service"***

Inga direkta kostnader uppkommer genom förslaget. För näringen medför ändringen inga kostnader då certifikat löpande byts ut inom ramen för den normala tillsynen, dock kan ändringen i förlängningen medföra besparingar genom en ökad konkurrens för ytterligare satellittjänsteleverantörer. Mindre administrativa kostnader kommer att uppkomma för Transportstyrelsen då certifikatsmallar måste uppdateras. Neringen har varit delaktig i regelutvecklingen under förhandlingarna i IMO.

**5.2 Medborgare**

Regleringen bedöms inte medföra några betydande konsekvenser för passagerare på berörda fartyg. Övningarna påverkar endast besättningen för att öka deras förtroendet mot fartyget och kravet på livräddningsbåt bedöms medföra en ekvivalent säkerhetsnivå.

**5.3 Staten, regioner och kommuner**

Förslaget påverkar inte statens finanser genom ökade eller minskade skatter och avgifter. Mindre administrativa kostnader kommer att uppkomma för Transportstyrelsen då certifikatsmallar måste uppdateras.

#### 5.4 Externa effekter

Förslaget bedöms inte ha någon betydande påverkan på samhället i övrigt.

#### **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Som angetts i avsnitt 3.3 saknas alternativ till föreslagen reglering då det är fråga om att införliva tvingande internationella regler.

#### **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

#### **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella utan några nationella avvikelser. Regleringsförslagen överensstämmer med EU-rättslig reglering. HSC-koden 1994 och HSC-koden 2000 görs gällande genom direktivet 2009/45/EG om säkerheten på passagerarfartyg.

#### **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Då den svenska regleringen kommer att träda i kraft senare än flera av de internationella ändringarna, bör tidpunkten för ikraftträdande sättas så snart som möjligt.

Transportstyrelsen kommer att publicera information på myndighetens webbplats om de nya föreskrifterna, när de är beslutade. Då det är mindre ändringar som endast berör ett fåtal fartyg, bedöms några ytterligare informationsinsatser inte vara nödvändiga.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Förslaget har ingen inverkan på funktionsmålet då tillgängligheten inte kommer att påverkas.

#### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regleringen bidrar till hänsynsmålets uppfyllelse genom ökad säkerhet, främst för besättningen.

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få konsekvenser av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvenserna har därför redovisats ovan under avsnitt 5.1.



## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Regelverket blir lite tydligare, samt att säkerheten ökar något för besättningen	Tidsåtgången kan öka något för att utföra obligatoriska övningar med besättningen		
<b>Medborgare</b>	Ingen påverkan, dock för besättningen för att deras förtrogenhet med fartyget ökar och deras säkerhet	Ingen påverkan		
<b>Staten m.fl.</b>	Ingen påverkan	Ingen påverkan		
<b>Externa effekter</b>	Ingen påverkan	Ingen påverkan		
<b>Totalt</b>	Ingen betydande påverkan	Ingen betydande påverkan		Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att regleringen inte får någon betydande påverkan

## E. Samråd

Transportstyrelsen har ingen samrådsskyldighet med annan myndighet vad gäller meddelande av dessa föreskrifter, förutom med Post- och telestyrelsen angående hur fartygs radiokommunikationsutrustning i tekniskt hänseende ska vara utformad och installerad. Det har inte funnits någon referensgrupp med externa aktörer i detta arbete.

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

Charlotta Rennwandt, gruppleddare  
[charlotta.rennwandt@transportstyrelsen.se](mailto:charlotta.rennwandt@transportstyrelsen.se)

Stefan Eriksson, handläggare  
[stefan.eriksson@transportstyrelsen.se](mailto:stefan.eriksson@transportstyrelsen.se)

Dennis Lundin, jurist  
[dennis.lundin@transportstyrelsen.se](mailto:dennis.lundin@transportstyrelsen.se)