

## Konsekvensutredning för ändring av Regel 1e Bilaga 1 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler

### Transportstyrelsens förslag:

Att justera den svenska översättningen av regel 1e i bilaga 1 i TSFS 2009:44 i syfte att regeln bättre ska motsvara den internationella lydelsen och innebörden av regeln (COLREG) samt att ändra begreppet ”inre vatten”.

### A. Allmänt

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

Den nuvarande lydelsen av TSFS 2009:44 bilaga 1 regel 1e, som implementerar regel 1e i COLREG<sup>1</sup>, ”andra bestämmelser ska fastställas av flaggstaten” kan tolkas som att andra bestämmelser skall fastställas genom föreskrifter för att flaggstaten skall ha möjlighet att bevilja undantag från kraven i bilagan.

Lydelsen enligt den nuvarande översättningen i föreskriften skiljer sig dock från en ordagrann översättning av den engelska lydelsen av COLREG. I den text som finns i våra föreskrifter står det att flaggstaten, om fartyget inte helt kan uppfylla kraven i bilagan, ”ska fastställa andra bestämmelser” som fartyget ska uppfylla istället. En ordagrann översättning av COLREG är egentligen att ”fartyget skall uppfylla andra bestämmelser/villkor” och att ”flaggstaten skall ha slagit fast att dessa andra bestämmelser/villkor är de bestämmelser som i största möjliga mån överensstämmer med de regler i bilagan som är tillämpliga på fartyget i fråga”.

Att det inte är nödvändigt för flaggstaterna att ta fram alternativa föreskrifter för att kunna tillämpa regel 1(e) i COLREG är även tydligt av två cirkulär som har givits ut av IMO gällande vägledning för enhetlig tolkning av regel 1(e) i COLREG.<sup>2</sup> Av cirkulären följer att medlemsstaterna får fatta beslut om alternativ överensstämmelse av reglerna i COLREG från fall till fall, och att undantag endast får beviljas under extraordinära omständigheter.

<sup>1</sup> 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss.

<sup>2</sup> MSC/Circ.473 Guidance for the uniform application of rule 1(e) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 samt MSC/Circ.1144 Additional guidance for the uniform application of rule 1(e) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended.

Vid sidan av ändringar hänförliga till regel 1e bilaga 1 har definitionen av ”inre vatten” ändras, med anledning av att lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium har ersatts av lag (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner.

## **2. Vad ska uppnås?**

En harmonisering av regeltexten i den svenska föreskriften med lydelsen och innebörden av texten i COLREG samt att lägga till en referens till cirkulär MSC/Circ.1144 i föreskriften via ett allmänt råd under 5 §. Genom att skriva att ”flaggstaten [ska] besluta om andra villkor för det aktuella fartyget” i regel 1 e tydliggörs att de andra villkor som fartyget ska uppfylla, istället för kraven i bilagan, inte fastställs genom föreskrifter utan genom beslut från fall till fall.

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

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

Nuvarande text kan tolkas som att alternativa bestämmelser till kraven i bilagan skall fastställas genom föreskrifter för att flaggstaten skall ha möjlighet att bevilja undantag enligt 5 § och regel 1e bilaga 1. Transportstyrelsen måste då ta fram sådana föreskrifter för att kunna medge undantag.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Inget sådant alternativ existerar. Sverige har tillträtt COLREG och har därför en skyldighet att implementera konventionen fullt ut, för att uppfylla sina internationella åtaganden.

### **3.3 Regleringsalternativ**

Fastslå andra bestämmelser fartygen ska uppfylla istället för kraven i bilagan genom föreskrifter.

Harmonisera texten av regel 1e i vår svenska föreskrift med lydelsen och innebörden av texten i regel 1(e) i COLREG och fastslå de villkor som fartygen ska uppfylla istället för kraven i bilagan direkt genom beslut, utan att ta fram alternativa föreskrifter.

## **4. Vilka är berörda?**

Fartygsägare som berörs är de som ämnar bedriva verksamhet med svenskflaggade fartyg som är av sådan konstruktion att de inte kan uppfylla vissa krav i COLREG/bilaga 1 TSFS 2009:44.

Transportstyrelsen som är den myndighet som handlägger och beviljar undantag.

## 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.

Ändringen påverkar fartygsägare till fartyg som omfattas av regel 1e, dvs. fartyg som är av särskild konstruktion eller är avsett för särskilt ändamål som gör att de inte kan uppfylla vissa krav i COLREG/bilaga 1 TSFS 2009:44. Genom ändringen förtydligas att de villkor fartygen ska uppfylla istället för kraven i bilagan slås fast i beslut från fall till fall, utan att Transportstyrelsen har tagit fram alternativa föreskrifter.

### 5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna bedöms inte få några effekter för den enskilda medborgaren, såsom resenärer eller transportköpare.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Statliga myndigheter, regioner och kommuner förväntas inte påverkas av denna föreskrift, i den mån dessa inte är redare eller fartygsägare av de fartyg som berörs och därför kommer att påverkas i det avseendet.

Transportstyrelsen påverkas på så sätt att myndigheten handlägger och fattar beslut om undantag.

Det har i snitt inkommit 2 st ärenden per år till Transportstyrelsen under de senaste tio åren.

### 5.4 Externa effekter

Inga externa effekter har kunnat identifieras.

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

Om den föreslagna ändringen inte genomförs kan föreskriften uppfattas som att Transportstyrelsen behöver fastställa alternativa regler genom föreskrifter, för att kunna fatta beslut om undantag från krav i bilagan. Att flaggstaten ska ta fram alternativa föreskrifter följer inte av den internationella regleringen och är svårt då de bestämmelser/villkor fartygen

ska uppfylla istället för kraven i bilagan skiljer sig åt beroende på fartygets konstruktion och användning.

Med den föreslagna ändringen blir det tydligt att de villkor fartygen ska uppfylla istället för kraven i bilagan slås fast direkt genom undantagsbeslut, utan att alternativa föreskrifter tas fram. Därigenom införlivar också Transportstyrelsen COLREG på ett korrekt sätt.

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

I kap. 2 § och 2 kap. 1 § sjötrafikförordning (1986:300) samt 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 föreslagna regleringen överensstämmer med samtliga. Ändringen föreslås för att Transportstyrelsens föreskrifter bättre ska överensstämma med texten och innebörden av COLREG.

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

Nej, ingen särskild hänsyn behöver tas vad gäller tidpunkten för ikraftträdandet och inga särskilda informationsinsatser behövs. Föreskriften föreslås träda ikraft snarast möjligt efter att den har remitterats, beslutats av Transportstyrelsen och kungjorts.

### **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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Genom att förtydliga att de villkor fartygen ska uppfylla istället för kraven i bilagan slås fast genom beslut i de enskilda fallen blir det tydligare för fartygsägare att kraven i föreskriften kan anpassas till olika typer av verksamheter och aktörer. Förslaget skulle därmed på sikt kunna bidra positivt till uppfyllelsen av funktionsmålet genom att öppna upp för alternativa lösningar, även om möjligheten att medge undantag från kraven i bilagan är mycket restriktiv.

#### 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Denna ändring påverkar inte hänsynsmålet.

### C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	
Företag	Tydligare regler			
Medborgare				Ingen påverkan
Staten m.fl.				Ingen påverkan
Externa effekter				Ingen påverkan
Totalt				Ingen påverkan

### D. Samråd

Samråd kommer att ske med Sjöfartsverket under remissrundan.

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

Anna Bizzozero, gruppleadare  
Sjö- och luftfart, Sektionen för sjövärdighet  
[Anna.Bizzozero@transportstyrelsen.se](mailto:Anna.Bizzozero@transportstyrelsen.se)

Kristian Karlernäs, sakkunnig  
Sjö- och luftfart, Sektionen för sjövärdighet  
[Kristian.Karlernäs@transportstyrelsen.se](mailto:Kristian.Karlernäs@transportstyrelsen.se)