

Konsekvensutredning av förslag till nya föreskrifter om hissar på svenska fartyg

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om personhissar, varupersonhissar och småvaruhissar på svenska fartyg SJÖFS 2003:17¹ upphävs och ersätts av Transportstyrelsens författnings-samling (TSFS) med reviderat och uppdaterat regler. Även regler för rulltrappor kommer att införas så att föreskriften blir anpassad och harmoniserad till behovet som råder idag.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

De aktuella reglerna som styr personhissar, varupersonhissar och småvaruhissar på svenska fartyg är föråldrade och behöver moderniseras med korrekt hänvisning till EU-direktiv och standarder.

Reglerna finns för närvarande i Sjöfartsverkets samling av författningar (SJÖFS) och behöver därför överföras till Transportstyrelsens författnings-samling (TSFS).

Transportstyrelsen påpekar att den nuvarande föreskriften (SJÖFS 2003:17) inte har reviderats på mer än 22 år. Regelverket innehåller åtskilliga referenser som hänvisar till viktiga EU-direktiv gällande tekniska krav för hissar. Samtliga EU-direktiv som nämns i föreskriften (98/37/EG, 95/16/EG, 89/336/EG och 73/23/EEG) har upphört att gälla och har blivit ersatta med nya EU-direktiv. De EU-direktiven som gäller hissar och är aktuella har ännu inte införlivats i svensk rätt (TSFS) och bör därför införlivas så snart som möjligt.

Föreskriften innehåller också referenser till internationella tekniska standarder. Standarderna styr de tekniska krav som behöver följas och fungerar som ett möjligt verktyg för att säkerställa att hissanläggningarna upprätthåller en hög och godtagbar säkerhetsnivå. Även de referenser som ingår i den aktuella föreskriften är föråldrade. Att referera till standarder som inte är gällande bedöms, precis som andra hänvisningar, som ett

¹ Sjöfartsverkets föreskrifter om personhissar, varupersonhissar och småvaruhissar på svenska fartyg (SJÖFS 2003:17)

normativt problem som kan skapa oordning och leda till förvirring och osäkerhet både inom branschen och för myndigheten.

Hissanläggningar ska alltid ha en hög driftsäkerhet, därför ställs det alltid strikta säkerhetskrav på dessa typer av anläggningar, både på nationell och internationell nivå. Det omfattande antalet hissar i samhället och det faktum att miljontals människor transporteras av dessa varje dag, ställer betydande krav på driftsäkerhet och på att personskador i samband med hissanvändning ska undvikas. Säkerheten betraktas därför som en viktig faktor för att anläggningarna ska kunna fungera överhuvudtaget. För att säkerställa driftsäkerhet för dessa anläggningar har man på EU-nivå reglerat installationen med hjälp av olika EU-direktiv samt genom hänvisningar till internationella tekniska standarder.

Den nya föreskriften föreslås även innehålla krav på rulltrappor. Förslaget har tagits upp av branschen i samband med årliga möten, eftersom det saknas reglering på fartyg helt. Att regelverk saknas kan leda till förvirring för alla involverade parter inklusive Transportstyrelsen. Med förvirring menas att branschen inte vet vad de ska förhålla sig till, eftersom det saknas instruktioner kring installation, kontroll, dokumentation, drift och underhåll. Rulltrappornas driftsäkerhet anses vara lika viktiga som för hissar. Människor som använder rulltrappor ska känna sig säkra och därmed existerande regelverk är grunden för säkra hiss och rulltrappanläggningar. Vidare kommer föreskriften innehålla krav på mer detaljerad dokumentation i syfte att säkerställa den övergripande säkerheten. De nya kraven har samrått med Boverket och är i linje med Boverkets föreskrifter för hiss- och rulltrappor.

Med de nämnda omständigheterna i åtanke kan man förstå att felaktiga referenser i reglerna kan orsaka betydande osäkerhet vid inspektioner och installationer av hissar ombord på fartyg. Osäkerheten kan leda till minskad säkerhet och potentiella skador på individer som använder dessa anläggningar ombord på fartygen.

Omfattningen av problemet är betydande, då det berör samtliga fartyg som är utrustade med en hissanordning. Om antalet av fartyg som har hiss- eller rulltrappanläggningar kommer problematikens omfattning att öka.

2. Vad ska uppnås?

Målet är ett regelverk som är i linje med EU-reglering och nya tekniska normer. I detalj kan följande syften anges:

1. Harmonisering av Transportstyrelsens regler med nuvarande bestämmelser för hissar och rulltrappor på både nationell och internationell

nivå. Syftet är att revidera regelverken i enlighet med de senaste tillämpliga EU-direktiven samt etablerade tekniska normer som fastställer riktlinjer för trygga hissinstallationer, inklusive inspektionen av dessa anläggningar.

2. Att lösa den osäkerhet som föreligger idag för branschen och hissföretag som utför hiss- och rulltrapparbeten på fartyg. Att klargöra vilka regler som gäller för dessa anläggningar samt vad som betraktas som säkra installationer på fartyg.

3. Förebygga eventuella olyckor som rör hissar och rulltrappor på fartyg. Genom att revidera och uppdatera föreskriften, ger myndigheten korrekta referenser till de dokument som är avgörande för säkerheten hos hiss och rulltrappanläggningar och för arbetet inom branschen. Det minskar sannolikheten för olyckor som har att göra med dessa anordningar ombord.

4. Den gamla (SJÖFS) föreskriften upphävs och ersätts av Transportstyrelsens regelsamling (TSFS) med reviderat och uppdaterat regler.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inga åtgärder vidtas kommer det fortsatt att finnas en brist på relevant lagstiftning för hiss och rulltrappinstallationer på svenska fartyg, eftersom hänvisningarna i den befintliga föreskriften (SJÖFS 2003:17) till EU-direktiv och standarder inte längre är giltiga samt regelverk för rulltrappor saknas.

Att inte inkludera internationella regler innebär att Sverige inte kan fullfölja sina globala åtaganden. Det leder till att det saknas nationella regler som är i överensstämmelse med de internationella reglerna. Att välja att inte agera kommer samtidigt att öka osäkerheten för samtliga berörda parter, det vill säga svenska rederier, installatörer samt handläggare och tillsynspersonal från myndigheten, eftersom den nuvarande föreskriften inte stämmer överens med verkligheten.

En ytterligare konsekvens är att den nuvarande föreskriften hänvisar till EU-direktiv och tekniska standarder som inte längre är aktuella. Sedan år 2003 har det skett betydande förändringar inom branschen, och nya normer har tagits fram. Att referera till ogiltiga standarder betraktas även som ett bekymmer avseende säkerheten för dessa anläggningar. Sammanfattningsvis kommer avsaknad av rätt information i föreskriften att skapa oklarhet för alla berörda parter och att försämra säkerheten för dessa anläggningar på svenska fartyg.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Hissars och rulltrappornas funktioner är nära kopplade till människors fysiska säkerhet och är därför noggrant reglerade på både nationell och internationell nivå. Säkerheten kan varken bekräftas genom information eller råd, utan det är enbart nationella regler som kan säkerställa säkerheten för dessa installationer. Att upprätthålla de befintliga reglerna och tillhandahålla ytterligare information genom webbplatsen eller genom extra upplysningar betraktas som ineffektivt och skulle orsaka betydande osäkerhet angående vilka krav som gäller. Därför har detta inte bedömts som ett realistiskt alternativ.

Eftersom det inte finns några andra alternativ och det redan finns en gällande föreskrift som styr detta område, betraktas den mest lämpliga lösningen vara en uppdatering av innehållet av den befintliga föreskriften för att säkerställa att internationella åtaganden uppfylls och därmed vara i enlighet med den senaste internationella överenskommelsen och gällande standarderna.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ för reglering 1: Att vi gör en uppdatering av den nuvarande föreskriften genom att ställa nationella krav och enbart i den utsträckning som anges i SJÖFS 2003:17, det vill säga, att vi omvandlar SJÖFS 2003:17 till TSFS utan några uppdateringar eller förändringar överhuvudtaget. Det här alternativet innebär att regleringen som för närvarande finns hos Sjöfartsverket flyttas till Transportstyrelsens samling av föreskrifter.

Regleringsalternativ 2: Att vi inför nationella bestämmelser inom alla områden och detaljerat, särskilt där det finns ett behov av ytterligare regler som inte finns i SJÖFS 2003:17. En sådan lösning skulle noggrant fastställa alla krav som rederier och de involverade parterna måste följa samt hur de ska uppfylla dessa krav. Detta val resulterar i en strikt och oflexibel uppsättning regler som också kräver mycket resurser vid förändringar.

Regleringsalternativ 3: Att vi beslutar nya föreskrifter och inför nationella regler inom de områden där vi bedömer att behovet av ytterligare regler är störst, samt att vi uppdaterar alla hänvisningar till aktuella EU-direktiv och tekniska standarder som är felaktiga i den gällande föreskriften SJÖFS 2003:17.

En sådan åtgärd skulle tillfredsställa kraven på objektivitet och tydlighet och endast reglera de mest betydelsefulla krav som är viktiga för fartygets, besättningens och passagerarnas säkerhet. Lösningen ska i stort sett fastställa de krav som rederiet och involverade parter bör uppfylla för att uppnå den högsta möjliga säkerheten i samklang med branschens praxis.

Regleringen kommer att vara flexibel och kräva färre resurser vid framtida förändringar.

Val av reglering

Transportstyrelsen avser att meddela en ny föreskrift som ersätter SJÖFS 2003:17. De nya reglerna kommer att gälla för sådana hissanordningar som redan idag omfattas av SJÖFS 2003:17. Därutöver avser Transportstyrelsen att de nya reglerna också ska omfatta andra hissanordningar samt rulltrappor, för det fall sådana anordningar avses att tas i bruk på svenska fartyg efter ikraftträdandet av de nya reglerna.

4. Vilka är berörda?

De som gynnas av regleringen är uppdelade i två grupper. Den första gruppen består av de som måste tillämpa regleringen eller se till att den blir tillämpad, medan den andra gruppen omfattar de som berörs indirekt av regleringen eftersom de använder hiss eller rulltrappanordningar på ett fartyg. De involverade parterna är som följer:

Utpekade parter:

- Fartygsägare som har någon typ av hissanordning installerad på sina skepp, det vill säga anläggningsinnehavare,
- Erkända organisationer (RO), eller "Recognized Organization", är övervakningsinstanser som har fått ansvar för tillsyn,
- Hissleverantörer och serviceföretag som är certifierade organ som både installerar hissar och utför regelbundna inspektioner,
- Ansvarig befälhavare för installationen ombord på fartyget, och
- Transportstyrelsen (inspektörer och handläggare),

Användare

- Besättning som arbetar på fartyg och använder hissar däri, och
- Resenärer som nyttjar hissar när de reser med fartyg.

Transportstyrelsen har inte kunnat fastställa att någon enskild eller grupp kommer att påverkas negativt av regleringen i någon större omfattning.

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.

Transportstyrelsen bedömer att regleringen inte kommer att innebära förändringar eller negativa konsekvenser i verksamheten för de berörda företagen.

1. Rederier

Det existerar 55 svenska rederier som har fartyg verksam i internationell trafik. Fartyg som går på internationella rutter är vanligtvis större fartyg där olika typer av hissar är installerade. Rederierna, som ägare av anläggningar, har ansvaret för att de föreskrivna reglerna efterlevs på sina fartyg.

Mer utförlig information om rederier finns i uppgifter som publicerats av Svensk sjöfart, se nedanstående länk. Information om storleken på varje rederi, deras omsättning och antal anställda finns på respektive rederis webbsida.

<https://www.sweship.se/medlemskap/vara-medlemmar/>

- **Negativa konsekvenser:** Det kan uppstå mindre administrativt arbete i samband med dokumentationshantering.
- **Positiva konsekvenser:** Med tydliga och uppdaterade regler på plats, kommer osäkerheten om vad som gäller på fartyg att försvinna. Det sparar tid åt rederierna samtidigt som säkerheten upprätthålls.

2. Erkända organisationer

Det finns 5 erkända organisationer som idag har avtal med Transportstyrelsen. Dessa RO brukar vid tillsyn vanligen godkänna och certifiera fartyget och dess utrustning.

- **Negativa konsekvenser:** Det har inte kunnat påvisas några negativa följder kopplade till uppdateringen av föreskriften.
- **Positiva konsekvenser:** De erkända organisationerna har fått delegering av Transportstyrelsen att certifiera fartyg och dess utrustning och de brukar anlitas av rederierna för konsultation,

planering och certifiering av fartyg i enlighet med internationella regler och Transportstyrelsens anvisningar. Att ha korrekta, uppdaterade och tydliga föreskrifter ses av RO som positivt och underlättar deras arbete och minskar förvirring.

3. Hiss- och rulltrappleverantörer och serviceföretag (branschen)

37 företag är medlemmar hos Sveriges hissförbund. Dessa företag representerar 80 % av alla hissföretag i Sverige. Det är cirka 3600 personer som arbetar inom hissbranschen i Sverige. Det är oftast dessa företag som genomför service, underhåll, återkommande besiktning och certifiering av hissar på fartyg och är berörda av föreskriften.

Mer information om företagen finns på hissförbundets hemsida, se länk nedan. Storleken på varje enskilt företag, omsättning och antal anställda framgår av respektive företags information på deras respektive hemsida.

<https://www.hissforbundet.se/om-hissforbundet/medlemmar/>

- **Negativa konsekvenser:** Det har inte kunnat påvisas några negativa följder kopplade till uppdateringen av föreskriften. Transportstyrelsen har under en längre tid ställt specifika krav på hissanläggningar ombord på fartyg genom sina föreskrifter, och branschen är medveten om dessa krav. Med hänsyn till detta bedöms att en revidering av föreskriften inte kommer att få några negativa effekter för branschen.
- **Positiva konsekvenser:** Under de diskussioner och branschevenemang som Transportstyrelsen har deltagit i, har det framkommit att branschen har en mycket positiv attityd till att uppdatera de nuvarande reglerna, eftersom osäkerheten kring föreskrifterna för fartyg och de felaktiga referenser som förekommer idag kan elimineras. Detta kommer dessutom att ge fördelar för företagen genom ökad effektivitet, eftersom den nya regleringen kommer att inkludera korrekta referenser till EU-direktiv och relevanta tekniska standarder som tydligt fastställer nivån på både säkerhet och utförande. Branschen kommer därefter inte behöva kontakta myndigheten för att diskutera vilka krav som är tillämpliga på fartyg.

4. Befälhavare

- **Negativa konsekvenser:** Det kan uppstå mindre administrativt arbete i samband med dokumentationshantering.
- **Positiva konsekvenser:** Befälhavaren har yttersta ansvaret på fartyget och det är denne som ska se till att fartyget opererar på ett säkert sätt. Att uppdatera ett befintligt regelverk med korrekt

information och hänvisningar kommer att vara ett stöd och hjälpa befälhavaren i sin yrkesutövning.

6. Besättningsmän

- **Negativa konsekvenser:** Det har inte kunnat påvisas några negativa följder kopplade till uppdateringen av föreskriften.
- **Positiva konsekvenser:** Det är cirka 10 000 personer som arbetar på svenska fartyg, en del av dessa personer använder hissar inom sitt dagliga arbete. Att ha uppdaterade och tydliga regelverk, kan leda till att den gruppen inte utsätts för onödiga risker i samband med hissanläggningars säkerhet.

5.2 Enskilda

Medborgare dvs. resenärer

- **Negativa konsekvenser:** Det har inte kunnat påvisas några negativa följder kopplade till uppdateringen av föreskriften.
- **Positiva konsekvenser:** Årligen transporterar svenska fartyg 30 miljoner människor till och från Sveriges hamnar. En del av dessa passagerare använder sig av hissar när de är ombord på större fartyg. Att ha uppdaterade och tydliga regelverk, kan leda till att även den gruppen inte utsätts för onödiga risker i samband med användningen av hiss- och rulltrappanläggningar.

Inga negativa konsekvenser har kunnat identifieras i samband med uppdatering av föreskriften för enskilda. Medborgare eller enskilda kommer däremot att gynnas av uppdatering av de befintliga reglerna, eftersom uppdateringen resulterar i att standarden på hissanläggningar på fartyg kommer att ligga på samma goda nivå som för hissanläggningar på land.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Inga negativa konsekvenser har kunnat identifieras i samband med uppdatering av föreskriften för myndigheter, regioner eller kommuner.

Transportstyrelsen (inspektörer och handläggare)

- **Negativa konsekvenser:** Det har inte kunnat påvisas några negativa följder kopplade till uppdateringen av föreskriften.

- **Positiva konsekvenser:** Att ha korrekta och uppdaterade regler innebär en lättnad för Transportstyrelsens handläggare och inspektörer, eftersom myndigheten inte blir ifrågasatt om föreskriftens relevans. Utöver det kommer det administrativa arbetet på grund av de felaktigheterna i föreskriften minskas.

5.4 Miljö

De ändringar som föreslås har inga eller oförändrade effekter på miljön.

5.5 Externa effekter

Det enda externa effekt som kan nämnas är minskad olycksrisk för alla som använder sig av hissar på fartyg. Det kan vara både medborgare och besättningsmedlemmar.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Regleringsalternativ 1, se punkt 3.3.

- **Fördel:** Inga
- **Nackdel:** En sådan lösning skulle vara bristfällig i flera avseende och inget vidare stöd för rederier eller andra berörda parter eftersom det sker ingen ändring av innehållet. Statusen för hissanläggningars säkerhet kvarstår som riskabelt.

Regleringsalternativ 2, se punkt 3.3.

- **Fördel:** allt i minsta detalj är reglerad.
- **Nackdel:** Detta alternativ leder till ett detaljstyrt och icke flexibelt regelverk som dessutom enorm resurskrävande vid framtagning samt förändringar. Det kan till och med ställa till administrativa bördor både för myndigheten och rederier.

Regleringsalternativ 3, se punkt 3.3.

- **Fördel:** En sådan lösning skulle uppfylla kraven på saklighet och tydlighet samt endast reglera de mest värdefulla krav som är avgörande för fartygets, besättningens och passagerarnas säkerhet. Lösningen skulle på ett övergripande sätt reglera kraven som rederiet och de berörda parterna ska uppfylla för att nå bästa tänkbara säkerhet i harmoni med branschens praxis. Föreskriften kommer att vara flexibel och mindre resurskrävande vid framtida ändringar. Detta alternativ anses därför vara det bästa alternativet, eftersom det

leder till harmonisering mot gällande EU-direktiv, EU-förordningar och internationella tekniska standarder. Vidare kommer föreskriften vara uppdaterad till dagens acceptabla nationella och internationella standard som i slutändan leder till bästa möjliga säkerhet för alla som använder hiss- och rulltrappanläggningar ombord.

- **Nackdel:** Administrativt börda för myndigheten att uppdatera föreskriften, dock anses den administrativa bördan vara liten med tanke på storleken och mängden av arbete som uppdateringen kommer att medföra.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

2 kap. 1 och 7 §§, 3 kap. 2 §, 5 kap. 10 § och 6 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

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

De nya reglerna är förenliga med EU-rätten samt internationella regler och standarder.

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

Det föreslagna datumet för ikraftträdande är den 1 april 2026. Det finns inga särskilda omständigheter att ta hänsyn till.

Transportstyrelsen gör bedömningen att ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande eller utbildningsinsatser. Branschorganisationerna och Boverket som har två årliga möten med branschen är informerade. Dessa kommer att sprida informationen ytterligare till hela branschen.

Transportstyrelsen kommer att publicera information på myndighetens webbplats om de nya föreskrifterna, när de är beslutade. Remissinstanserna kommer då också att informeras om ändringsföreskriftens nummer och ikraftträdandet.

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?

Regleringen anses öka tillförlitlighet för hissanläggningar som används av medborgare när de reser med svenska fartyg. Hissanläggningar på fartyg är en naturlig del av transportsystemets utformning och funktion samt ger alla användare en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet i enlighet med funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen anses uppfylla även hänsynsmålet i allra högsta grad, eftersom säkerhet, bra arbetsmiljö och hälsa är huvudanledningen för uppdatering av de existerande föreskrifterna.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag (Rederier)	-Bra arbetsmiljö ombord för anställda -Säkra installationer ombord -Ingen osäkerhet om vad som gäller -garanterad säkerhet för passagerare	Mindre utökade administrativa arbeten		
Företag (Installation och besiktnings-företag)	-Tydliga och uppdaterad regelverk -minskad risk för otydligheter	Inga identifierade		
Företag (RO)	-Tydliga och uppdaterad regelverk -minskad risk för otydligheter	Inga identifierade		
Medborgare	-Hälsa -God transportskvalité -ökad tillförlitlighet	Inga identifierade		
Staten m.fl.	-Uppfyllelse av internationella åtaganden -ökad förtroende för myndighetens regelverk -Regelverk som innehåller korrekt och uppdaterad info -överflyttning av regelverk från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen	Inga identifierade		
Externa effekter	-Hälsa -God transportskvalité -ökad tillförlitlighet	Inga identifierade		
Totalt	-Bra arbetsmiljö ombord för anställda -Säkra installationer ombord -Ingen osäkerhet om vad som gäller -garanterad säkerhet för passagerare -Tydliga och uppdaterad regelverk -Uppfyllelse av internationella åtaganden -ökad förtroende för myndighetens regelverk -Regelverk som innehåller korrekt och uppdaterad info -överflyttning av regelverk från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen	Mindre utökade administrativa arbeten för rederier/befälvaren		

D. Förslagets proportionalitet

Eftersom förslaget inte bedöms ha några negativa konsekvenser, kan därför myndigheten också bedöma att det inte finns några risker med några långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna. Man bör observera att det redan finns en existerande föreskrift och uppdateringen kommer endast ha positiva effekter.

E. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen är en del av en grupp av aktörer inom branschen och myndigheter som Boverket sammankallar till årliga möten. Under dessa sammankomster som hålls av Boverket två gånger om året, tas olika viktiga ämnen upp för diskussion. Detta forum, där företrädare från samtliga parter deltar, betraktas som den mest lämpliga platsen för att dela och ta emot viktig information. Transportstyrelsen avser att bedöma resultatet under kommande två år.

F. Samråd

Förslaget om uppdatering av de existerande föreskrifterna har diskuterats i de branschmöte som anordnats av Boverket. Både Boverket och branschorganisationer har varit positiva till den efterlängtrade uppdateringen.

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

Sai Mohebbi
Fartygsingenjör
Elsäkerhet, maskineri och alternativa bränslen
Sjö och luftfartsavdelningen
Sektionen för fartygssäkerhet
Direkt +46-10-495 32 65
SMS 0767-21 10 29
sai.mohebbi@transportstyrelsen.se