

Konsekvensutredning av föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare

Transportstyrelsens förslag:

- Att ändringar till SOLAS II-2 och FSS-koden antagna genom resolutioner och cirkulär införlivas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare.
- Att rättelser, förtydliganden och redaktionella ändringar görs i TSFS 2009:98.

A. Allmänt

1.1 Huvudsaklig orsak till regleringen

Genom att Sverige ratificerat SOLAS-konventionen¹ har vi förbundit oss att efterleva den samt dess tillhörande resolutioner och cirkulär. Regler om brandskydd på fartyg finns i SOLAS-konventionen kapitel II-2, *Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction*. Kapitel II-2 har införlivats i svensk rätt genom främst Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:97) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda före den 1 juli 2002, och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare.

FSS-koden² är en del av SOLAS-konventionen och införlivad i Sverige genom bilaga 2 i TSFS 2009:98.

¹ The International Convention for the Safety of life at Sea

² International Code for Fire Safety Systems

Under senare år har det genomförts ändringar i SOLAS vilka har utmynnat i ett antal MSC³-resolutioner, varav tolv kommer att införlivas genom detta föreskriftsarbete. Resolutionerna är tvingande vilket gör att Sverige som stat behöver införliva kraven nationellt för att inte riskera att bryta mot våra internationella förpliktelser. Därtill finns ett antal cirkulär som generellt är av rekommenderande karaktär, men kan också ha tvingande delar. Dessa behöver omhändertas för att säkerställa en korrekt och enhetlig tillämpning av resolutionerna i svensk rätt.

Det aktuella förslaget omhändertar enbart ändringar gällande fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare som ska införlivas i TSFS 2009:98.

Hänvisningar till SOLAS kommer fortsättningsvis att skrivas som "SOLAS II-2/regel". Regler i bilaga 1 avser motsvarande regler i SOLAS kapitel II-2 medan kapitel och regler i bilaga 2 avser motsvarande kapitel och regel i FSS-koden.

1.2 Övriga orsaker till regleringen

1.1.1 Behov av redaktionella ändringar och förtydliganden

I samband med omhändertagandet av resolutioner och cirkulär enligt ovan har även vissa redaktionella ändringar och förtydliganden i föreskrifterna gjorts. Transportstyrelsen har identifierat följande områden som har justerats vid revideringen av föreskrifterna.

- Bestämmelsen 2 § om tillämpning är otydlig med avseende på vilka bestämmelser som ska tillämpas då fartyg byggda 1 juli 2002 eller senare repareras, förändras eller modifieras. För att bestämmelsen ska harmonisera med SOLAS II-2/1.3 har 2 § tredje stycket justerats.
- SJÖFS 1974:A11 kommer att upphävas genom ändringsföreskrifterna eftersom kraven för fartyg som omfattas av den har ersatts av bestämmelser i TSFS 2009:97 och TSFS 2009:98. SJÖFS 1974:A11 har därför blivit obsolet.
- Kravet på instrument för att mäta syrehalt har fallit bort i regel 4.5.7.1 i bilaga 1 och har därför lagts till.
- I kapitel 1 regel 3 i bilaga 2 har det specificerats vilken regel 17 i konventionen som avses, dvs. regel 17 i bilaga 1.
- Hänvisningar till upphävida författningar har uppdateras, bl.a. hänvisningar till Arbetsmiljöverkets föreskrifter.

³ Marine Safety Committee

- I regel 20.3.2.2 andra stycket i bilaga 1 står det att elektriska komponenter ska vara klassade med ip55 *och* T3. I SOLAS är kravet ip55 *eller* zon 2 (vilket i praktiken bör innebära T3). Det har visat sig finnas ett språkfel i föreskrifterna där ordet *eller* har bytts ut mot *och*, vilket ger regeln en helt annan innebörd. Föreskrifterna korrigeras därför i linje med SOLAS.
- Bilaga 4, som införlivar MSC/Circ.850, tas bort eftersom cirkuläret har ersatts av MSC.1/Circ.1432.
- Hänvisning till BC-koden tas bort och ersätts med IMSBC-koden eftersom BC-koden är upphävd.
- Definitionslistan i 5 § har uppdaterats och språkgranskats i sin helhet.
- Maskinutrymmen har ändrats till maskineriutrymmen och räddningsfarkost har ändrats till livräddningsfarkost på flera ställen.

1.1.2 Nya dokumentationskrav i regel 19.3.2

Transportstyrelsen har uppmärksammat att det i samband med tillsynsförrättningar kan vara problematiskt att säkerställa att kraven i regel 19.3.2 i bilaga 1 möts. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att det inte finns några antändningskällor i lastutrymmen där relevanta klasser av farligt gods stuvats. Ändringsförslaget medför ett dokumentationskrav som ska visa hur sådan elektrisk utrustning som potentiellt kan utgöra en antändningskälla vid transport av farligt gods ska isoleras från elsystemet och därmed visa på överensstämmelse med bestämmelsen. Tillägget förändrar inte bestämmelsen i sak utan innebär ett krav på att dokumentera vilken metod för isolering som används.

2. Vad ska uppnås?

Det främsta syftet med ändringarna av föreskrifterna är att uppfylla de internationella åtaganden som Sverige har förpliktat sig att följa genom ratificeringen av SOLAS-konventionen, och därigenom få en höjd säkerhetsnivå i enlighet med ändringarna. De ändrade resolutionerna är av tvingande karaktär och dessa behöver därför arbetas in till svenska regler. Cirkulären är generellt av rekommenderande karaktär och syftar till att säkerställa en korrekt och enhetlig tillämpning av reglerna. Gemensamt för resolutionerna och cirkulären är att få tydligare bestämmelser och en ökad säkerhetsnivå jämfört med existerande regelnivå. Utöver det perspektivet vill vi nationellt se till rättvisan och konkurrensen; samma regler som gäller i övriga världen ska även gälla i Sverige.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs avseende resolutionerna kommer Sverige som stat inte uppfylla de internationella åtaganden vi har förpliktat oss att följa genom ratificeringen av SOLAS-konventionen. Det kan även medföra en lägre säkerhetsnivå i svenska fartyg i förhållande till andra staters fartyg. Utöver det tillkommer att vi har en annan regelnivå än de stater som införlivat resolutionerna vilket kan ge både nackdelar och fördelar gällande konkurrensen i förhållande till andra stater. Vid en hamnstatskontroll utomlands riskerar svenska fartyg som inte följer aktuella regler i SOLAS att beläggas med brister eller nyttjandeförbud, vilket vanligtvis är mycket kostsamt. Vid en olycka eller ett tillbud som är relaterat till sakområdet kan det också påvisas att reglerna inte uppfyller den tilltänkta internationella nivån.

Om vi inte gör någonting i förhållande till cirkulären kvarstår risken att de förtydliganden som har framtagits på internationell nivå inte når ut till de som berörs. Utan vetskap om innehållet i cirkulären riskerar den som egentligen ska efterleva dessa att det blir feltolkningar av reglerna.

Om vi inte uppdaterar föreskrifterna med de redaktionella ändringar och förtydliganden som bedömts nödvändiga kommer föreskrifterna fortsättningsvis att vara otydlig och i vissa hänseenden även felaktig.

Om vi inte ändrar regel 19.3.2 i bilaga 1 i enlighet med förslaget kommer det fortsättningsvis vara svårt för Transportstyrelsen att vid en tillsynsförrättning verifiera att kravet är uppfyllt.

Med anledning av detta förespråkar Transportstyrelsen att det vidtas åtgärder för att resolutionerna och cirkulären ska omhändertas nationellt.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vad gäller resolutionerna bedömer Transportstyrelsen att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering, eftersom internationella konventionskrav och regler införlivas genom reglering i svensk rätt. I annat fall riskerar Sverige att inte uppfylla sina internationella åtaganden.

Vad beträffar cirkulären som enbart är av rekommenderande karaktär skulle det vara möjligt att införa dessa på annat sätt än genom reglering; det skulle t.ex. kunna lämnas som information till de som berörs. Ett sådant tillvägagångssätt skulle vara avvikande i förhållande till hur vi har gjort sedan tidigare; cirkulären har arbetats in som regler eller allmänna råd i föreskrifterna till förmån för läsarens tillgänglighet då allting finns samlat på ett ställe. Med anledning av detta förespråkar Transportstyrelsen att cirkulären inte omhändertas genom andra åtgärder än reglering.

Rättelser och förtydliganden i föreskrifterna kan enbart göras genom ändringar i föreskrifterna. Därför saknas alternativ som inte innebär reglering.

Avseende dokumentationskravet i regel 19.3.2 i bilaga 1 har Transportstyrelsen tidigare försökt hantera problematiken genom en instruktion till RO men det har inte gett önskad effekt.

3.3 Regleringsalternativ

3.3.1 Resolutionerna

Eftersom det inte finns andra alternativ än reglering vad gäller resolutionerna så förespråkar Transportstyrelsen den lösningen. Att inarbeta resolutionerna på annat ställe än i TSFS 2009:98 är inte realistiskt då det är de föreskrifterna som omhändertar ämnesområdet redan idag. Sammantaget förespråkar Transportstyrelsen att resolutionerna omhändertas genom ändringar till TSFS 2009:98.

Följande resolutioner föreslås att införlivas i föreskrifterna TSFS 2009:98:

Resolution A.1116(30)

Resolutionen innehåller ändringar av resolution A.760(18) med symboler för utmärkning av utrymningsvägar till samlingsstation. Resolutionen har införlivats i regel 13.7.1.1 i bilaga 1.

Resolution MSC.365(93)

Resolutionen innehåller bland annat följande ändringar.

- Ändring av regel 1 (tillämpning) och en ny regel 20-1 med krav för biltransportfartyg med last av fordon framdrivna av komprimerad vätgas eller komprimerad naturgas. Bakgrunden till den nya regeln är ökade transporter av fordon drivna med komprimerad vätgas och naturgas i biltransportfartyg. Syftet med regeln är att vidta särskilda säkerhetsåtgärder för att uppnå målen i SOLAS II-2/2 (som återfinns i föreskrifternas 1 § om syftet) i samband med denna typ av transporter.
- Regel 4 (sannolikhet för antändning) och en ny paragraf i regel 16 (handhavande) rörande inertgassystem i nya tankfartyg. Ändringarna hänger ihop med revisionen av FSS-koden kapitel 15 om inertgassystem (se resolution MSC.367(93) nedan).
- Regel 3 (definitioner) och regel 9 (brandindelningar) för ventilationssystem i nya fartyg.
- Regel 10 (brandbekämpning) för lastutrymmen i nya fartyg. Bland annat införs en ny regel 7.3 om brandsäkerhet för fartyg

konstruerade för att transportera fem eller fler nivåer av containrar på eller ovanför väderdäck.

- Regel 13 (utrymningsvägar) utökas med krav på utrymning från maskineriutrymmen i nya passagerarfartyg och nya lastfartyg.

Resolution MSC.367(93)

Resolutionen innehåller ändringar av FSS-koden som innehåller tekniska krav som ska tillämpas på de brandsäkerhetssystem som föreskrivs i bilaga 1. Ändringarna innebär att det tillkommer ett nytt kapitel 15 i bilaga 2, om inertgassystem för fartyg byggda den 1 januari 2016 eller senare.

Resolution MSC.392(95)

Resolutionen innehåller ändringar av regel 4 (sannolikhet för antändning) för att anpassa bestämmelserna efter del G i SOLAS II-1, regel 11 (strukturell integritet) och regel 20 (särskilda krav för fordonsutrymmen, utrymmen av särskild kategori och ro-ro-lastutrymmen). Ändringarna gäller även ventilation för lasttankar i lastområdet på tankfartyg och utformning av ventilationssystem för slutna fordonsutrymmen, slutna ro-ro-lastutrymmen och utrymmen av särskild kategori.

Resolution MSC.399(95)

Resolutionen innehåller ändringar av de krav som medger användning av plaströr ombord på fartyg. Ändringarna rör "Guidelines for the application of plastic pipes on ships (resolution A.753(18))" då materialutvecklingen gjort det nödvändigt med en översyn och uppdatering av riktlinjerna. Bland annat har man tydliggjort verifiering av kravuppfyllnad genom reviderat appendix 3 om testmetoder och kriterier för flamspridning, rökutveckling och toxicitet hos plaströr. Resolutionen införlivas i 11 § TSFS 2009:98.

Resolution MSC.403(96)

Resolutionen innehåller ändringar av FSS-koden. Ändringen i kapitel 8 paragraf 2.4.1 i bilaga 2 om automatiska sprinklersystem medför att det ställs krav att vattenkvaliteten ska specificeras av systemtillverkaren. Ett nytt kapitel 17 om "*Helicopter facility foam firefighting appliances*" i bilaga 2 införs, som handlar om skumsläckningssystem på helikopterdeck.

Resolution MSC. 404(96)

Resolutionen innehåller nya definitioner för helikopterdeck och vinschområde i regel 3.

Den nya regeln 13.3.2.7 om "*Evacuation analysis for passenger ships*" läggs till. Evakueringsanalyser blir nu tvingande för alla passagerarfartyg, inte

enbart ro-ro-passagerarfartyg. Krav införs på evakueringsanalys på passagerarfartyg med fler än 36 passagerare byggda efter 1 januari 2020. I och med denna nya regel, tas den tidigare regeln om evakueringsanalys bort genom strykning av regel 13.7.4.

I samband med antagande av det nya kapitel 17 i FSS-koden (se resolution MSC.403(96) ovan) tillkommer den nya regeln 18.2.3 om helikopterdeck som anger tillämpningen av det nya kapitlet genom att sätta prestandakrav på skumsläckningssystem. Resolutionen medför även följdändringar av regel 18.2.4 och 18.5.1.6.

Resolution MSC.409(97)

Resolutionen innehåller ändringar av kraven på brandsläckare i pannrum. Nya och existerande fartyg som har en fast brandsläckningsanläggning (punktskyddssystem) i maskinrum och vid panna undantas från kravet om att det ombord ska finnas ett skumsläckningsaggregat med en kapacitet om 135 liter. Ändringen är tillämplig på alla fartyg byggda före den 1 juli 2012.

Bakgrunden till regelförslaget var att tester genomförda i kinesiska laboratorier visade att ett skumsläckningsaggregat med en kapacitet om minst 135 liter inte behövs om det finns punktskyddssystem i maskinrum och vid panna. Ett sådant system är således tillräckligt för att upprätthålla brandskyddssäkerheten. Den tidiga implementeringen av ändringen genomförs av ekonomiska hänsyn (redaren behöver inte köpa in utrustningen) och till en viss grad även av miljörelaterade skäl (skumvätskan behöver inte kasseras).

Resolution MSC.410(97)

Resolutionen innehåller ändringar av FSS-kodens kapitel 13 "*Arrangement of means of escape*" där texten om "*case 2*" i regel 13.2.1.2.2.2.1 i bilaga 2 ersätts. Anledningen till ändringen är att tidigare lydelse var otydlig och kunde feltolkas som att publika utrymmen ska fyllas till en tredjedel av dess yta med besättningsmedlemmar, vilket inte var avsikten med kravet. Syftet med den föreslagna ändringen är således att eliminera risken för denna feltolkning. Den nya lydelsen innebär ett förtydligande av bestämmelsen, men är inte avsedd att medföra någon förändring i sak. Den nya texten anger tydligt att det som avses är att en tredjedel av besättningsantalet ska placeras ut i publika utrymmen vid simulering i scenario 2.

Resolution MSC.421(98)

Resolutionen ändrar definitionen av "*biltransportfartyg*" i syfte att förtydliga.

Den nya regeln 9.4.1.3.5 innehåller lättnader i kraven på brandindelning hos fönster som skyddas med sprinkler. Den nya paragrafen 9.4.1.3.6 anger krav

på brandindelning hos fönster som vetter mot livräddningsutrustning. Bakgrunden till ändringen är att det hade uppmärksammats ett behov av tydliggörande av tillämpningen. Syftet var att förtydliga vilka krav på brandintegritet som ska ställas på fönster i passagerarfartyg med ≤ 36 passagerare och i fartyg med speciellt användningsområde (special purpose ships) med mellan 61 och 240 personer ombord.

Den nya paragrafen 20.2.1.2 anger krav för transport av fordon som stuvats i lastrum som inte uppfyller kraven i regel 20. Syftet med ändringen är att förtydliga att då fordon med bränsle i sina tankar för den egna framdriften lastas i andra lastutrymmen än fordonsutrymmen, utrymmen av särskild kategori eller ro-ro-lastutrymmen, ska det inte ställas krav på att lastutrymmet ska uppfylla regel 20. Lastutrymmet ska i dessa fall istället uppfylla tillämpliga krav i regel 19 och IMDG-koden.

Den nya paragrafen 20-1.2.1 förtydligar att bestämmelsen inte begränsas till fartygets lastutrymmen.

Resolution MSC.457(101)

Resolutionen innehåller ändringar av kapitel 15 i FSS-koden i bilaga 2 om inertgassystem. Ändringarna gäller utformning av rörsystem och instrumentering.

Resolution MSC.484(103)

Resolutionen innehåller en ny regel som ska läggas till i kapitel 9 i FSS-koden i bilaga 2 om fast branddetekterings- och brandlarmsystem. Den nya regeln innehåller bestämmelser om hur branddetektorer ska skyddas från kortslutning.

3.3.2 Cirkulären

Eftersom cirkulär generellt är av rekommenderande karaktär, men anses ändå viktiga som vägledning till hur resolutionerna ska efterlevas, föreslår Transportstyrelsen att cirkulären arbetas in på nationell nivå. Som konstaterat under avsnitt 3.2 är det mest lämpligt att genomföra detta genom reglering snarare än information. Den reglering som är aktuell är att det sker genom ändringar till TSFS 2009:98 med anledning av att de relevanta reglerna är införlivade i de föreskrifterna.

Vad beträffar metoden för reglering finns det två alternativ; antingen sker regleringen genom att cirkulären förs in i reglerna vilket genererar tvingande krav, eller så förs cirkulären in som allmänna råd vilket medför en rekommenderande karaktär. Avgörande för valet av metod beror på cirkulärens karaktär, innehåll och formulering.

Transportstyrelsen bedömer att den lämpligaste metoden för införlivning är att införa de cirkulär som är av rekommenderande karaktär som allmänna råd i TSFS 2009:98, och att införliva de cirkulär som är av tvingande karaktär som tvingande regler.

3.3.3 Cirkulär som har införlivats som tvingande regler

MSC/Circ.1552

SOLAS II-2/17 säger att analysen ska baseras på organisationens riktlinjer och hänvisar i fotnoter till MSC/Circ.1002 ändrat genom MSC/Circ.1552. I föreskrifternas regel 17 säger vi att analysen ska utarbetas enligt bilaga 3 där vi införlivat det tidigare cirkuläret MSC/Circ.1002 och nu ersätts det med MSC/Circ.1552. Cirkuläret införlivas genom att läggas till som Appendix A i bilaga 3.

MSC/Circ.1430/Rev.2 och MSC/Circ.1430/Rev.3

Cirkulären innehåller reviderade riktlinjer för design för och godkännande av fasta vattenbaserade brandbekämpningssystem för ro-ro-utrymmen och specialkategoriutrymmen. Cirkulären införlivas i bilaga 2 regel 7.2.4 för installationer gjorda på eller efter den 1 januari 2021 respektive på eller efter den 1 januari 2024.

MSC/Circ.1515

Cirkuläret ersätter "*Design guidelines and operational recommendations for ventilation systems in ro-ro cargo spaces* (MSC/Circ.729)." Cirkuläret införlivas genom den nya regeln 20.3.1.2.4 i bilaga 1.

MSC/Circ.1516

Cirkuläret handlar om ändringar i "Guidelines for the maintenance and inspection of fire protection systems and appliances" (MSC.1/Circ.1432), som rör provning av automatiska sprinklersystem. Cirkuläret införlivas genom bilaga 1 regel 14.2.2.1.

MSC/Circ.1533

Cirkuläret innehåller reviderade riktlinjer om evakueringsanalyser för nya och befintliga passagerarfartyg. MSC.1/Circ.1533 upphäver MSC/Circ.1238. Cirkuläret görs tvingande genom bilaga 3 som införlivas i regel 13.3.2.7 i bilaga 1.

3.3.4 Cirkulär som har införlivats som allmänna råd

Följande cirkulär föreslås inarbetas i föreskrifterna TSFS 2009:98 genom allmänna råd:

MSC.1/Circ.1456/Rev.1

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar som används för vägledning vid tillämpning av relevanta bestämmelser i SOLAS kapitel II-2 och FSS- och FTP-koderna. De delar av resolutionen som rör FTP-koden kommer att omhändertas i ett senare föreskriftsarbete.

Hänvisningar till cirkuläret införs i allmänt råd till följande regler.

- Regel 4.5.7.1 i bilaga 1
- Regel 7.5.5 i bilaga 1
- Regel 10.2.1.4.1 i bilaga 1
- Regel 10.2.1.4.4 i bilaga 1
- Regel 10.7.1.3 i bilaga 1
- Regel 10.7.2 i bilaga 1
- Regel 13.1 i bilaga 1
- Regel 5.2.1.3.2 i bilaga 2
- Regel 5.2.2.2 i bilaga 2
- Regel 10.2.4.1.2 i bilaga 2

MSC.1/Circ.1458

Cirkuläret innehåller en enhetlig tolkning av begreppet "bilge area" i *"Revised Guidelines for the approval of equivalent water-based fire-extinguishing systems for machinery spaces and cargo pump-rooms (MSC/Circ.1165)"*. En hänvisning till cirkuläret införs i allmänt råd till regel 7.2.1 i bilaga 2.

MSC.1/Circ.1471

I samband med framtagande av MSC.365(93) gällande krav för fartyg som transporterar motorfordon med komprimerad vätgas eller naturgas i sina tankar för egen framdrivning som last tog man även fram ett cirkulär med rekommendationer om säkerhetsåtgärder för dessa fordonsbärare. En hänvisning till cirkuläret införs i allmänt råd till regel 20-1 i bilaga 1.

MSC.1/Circ.1472

Cirkuläret innehåller riktlinjer för utformningen, prestanda, testning och godkännande av mobila vattenmonitorer. En hänvisning till cirkuläret med riktlinjer införs i allmänt råd till regel 10.7.3.2 i bilaga 1.

MSC.1/Circ.1480

Cirkuläret innehåller en enhetlig tolkning av regel 9.7.1.1 i bilaga 1. En hänvisning till cirkuläret införs i allmänt råd till den regeln.

MSC/Circ.1487

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar av kapitel 5, 9 och 10 i FSS-koden, som beslutades i syfte att ge mer specifik vägledning för

utlösningssystemet av CO²-systemet, fast branddetekterings- och brandlarmsystem och rökdetekteringssystem med utsugningsprov.

Hänvisningar till cirkuläret införs i allmänt råd till de regler som tolkningarna refererar till:

- 5.2.1.3.2 i bilaga 2
- 9.2.5.1.1 i bilaga 2
- 10.2.4.1.2 i bilaga 2

MSC.1/Circ.1491

Cirkuläret innehåller en enhetlig tolkning som gäller placeringen av de aktre skummonitorerna, för att underlätta implementeringen av regeländringar i FSS-koden (resolution MSC.339(91)). Hänvisningen till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 14.2.3.2.3 i bilaga 2.

MSC.1/Circ.1492

Cirkuläret innehåller en enhetlig tolkning av placeringen av avstängningsventiler på huvudbrandledningen i tankfartyg. Hänvisningen till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 10.2.1.4.4 i bilaga 1 (hänvisning till MSC/Circ.1456 så som det ändrats genom MSC.1/Circ.1492).

MSC/Circ.1499

Cirkuläret handlar om enhetlig tolkning av kravet på andningsapparater. Hänvisningen till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 3.2.1.2.2 i bilaga 2.

MSC/Circ.1501

Cirkuläret handlar om enhetlig tolkning som rör reglerna om användning av inertgassystemet, som ändrades genom resolution MSC.365(93). Hänvisningen till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 16 i bilaga 1.

MSC/Circ.1505

Cirkuläret handlar om enhetlig tolkning av bestämmelserna om utrymningsvägar från ro-ro-lastutrymmen. Hänvisningen till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 13.6 i bilaga 1.

MSC/Circ.1510

Cirkuläret handlar om ändringar av bilagan till MSC/Circ.1120 för att förtydliga vissa rekommendationer om brandtestprocedurer. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 9.3.4 i bilaga 1 (hänvisning till MSC/Circ.1120 så som det ändrats genom MSC.1/Circ.1510).

MSC/Circ.1511

Cirkuläret handlar om enhetlig tolkning av bestämmelserna om brandindelning. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till tabellerna 9.5 och 9.6 i regel 9 samt i regel 13 i bilaga 1.

MSC/Circ.1514

Cirkuläret handlar om vägledning för rökledningssystem installerade på nya passagerarfartyg. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 8 i bilaga 1.

MSC/Circ.1527

Cirkuläret handlar om enhetliga tolkningar, som tagits fram i syfte att ge mer specifik vägledning om under vilka förhållanden andra material än stål kan tillåtas för komponenter monterade på motorer, turbiner och växel-lådor; arrangemang för fasta kolvätegasetektionssystem i dubbelskrov och dubbelbottnade utrymmen för oljetankfartyg; och obrännbart material som "stål eller motsvarande" för ventilationskanaler. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till följande regler. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till reglerna 4.1 och 9.7.1.1 i bilaga 1.

MSC/Circ.1528

Cirkuläret handlar om enhetliga tolkningar som har tagits fram i syfte att ge mer specifik vägledning om fasta brandsläckningssystem med gas och fasta branddetektering- och brandlarmsystem; skumgenererande kapacitet för fast brandsläckningssystem med skum; och en extra indikeringsenhet i lastkontrollrummen. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till följande regler i bilaga 2:

- 5.2.2.1.7
- 6.3.2.1.2
- 6.3.3.1.2
- 9.2.5.3

MSC/Circ.1550

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar av bestämmelser om kraven för brandpumpar i fartyg konstruerade för att bära fem eller fler nivåer av containrar på eller ovanför väderdäcket. Hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till reglerna 10 och 19 i bilaga 1 samt till kapitel 12 i bilaga 2.

MSC/Circ.1554

Cirkuläret innehåller en enhetlig tolkning i syfte att ge mer vägledning om dimensionering av nödkraftkälla för branddetektering och larmsystem. En hänvisning införs i allmänt råd regel 9.2.2.4 i bilaga 2.

MSC/Circ.1555

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar av bestämmelser om definitionen av biltransportfartyg, lämplig anslutning för tillförsel av inertgas till dubbel-skrovsutrymmen, ventilation som tillhandahålls av fläktkonvektorenheter och interna cirkulationsfläktar, skottens brandintegritet mellan styrhytten och en toalett inne i styrhytten, lämpligt antal reservluftsbehållare som ska finnas vid övningar och antändningskällor ombord på fartyg som transporterar farligt gods. Definitionen av biltransportfartyg införs i 5 §.

Hänvisningar till cirkuläret i övrigt görs i allmänna råd till följande regler i bilaga 1:

- 4.5.5.1
- 5.2.1.2
- 5.2.1.3
- 7.9.3
- 9.1
- 15.2.2.6
- 19.3.2

MSC/Circ.1556

Cirkuläret innehåller en enhetlig tolkning till bestämmelser om dimensionering av pumpar och trycktank för automatiska sprinklersystem. En hänvisning till cirkuläret införs i allmänt råd till kapitel 8 i bilaga 2.

MSC/Circ.1574 och MSC.1/Circ.1574/Corr.1

Cirkuläret innehåller interimistiska riktlinjer för användning av fiberförstärkt plast (FRP) som element inom fartygskonstruktioner, relaterat till brandsäkerhetsfrågor. En hänvisning till cirkuläret införs i allmänt råd i regel 17.3 i bilaga 1.

MSC/Circ.1581

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar till regler om lämpliga medel för kalibrering av bärbara atmosfärtestinstrument för lastutrymmen på tankfartyg, brandintegritet av avgränsningar av utrymmen inom tankfartygens lastområde, och brandintegritet för skotten mellan styrhytten och navigationsskåpen inuti styrhytten. Hänvisningar till cirkuläret införs i allmänna råd till regel 9.2.2.4.2, 9.2.3.3.2 och 9.2.4.2.2 i bilaga 1.

MSC/Circ.1582/Rev.1

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar av bestämmelser i FSS-koden om krav relaterade till inertgassystem på tankfartyg. Hänvisningar till cirkuläret införs i allmänna råd i kapitel 15 i bilaga 2.

MSC/Circ.1615

Cirkuläret innehåller interimistiska riktlinjer för att minimera förekomsten och konsekvenserna av bränder i ro-ro-utrymmen och specialkategoriutrymmen för nya och befintliga ro-ro-passagerarfartyg, En hänvisning till cirkuläret görs i allmänt råd till regel 20 i bilaga 1.

MSC/Circ.1616

Cirkuläret innehåller enhetliga tolkningar av vissa bestämmelser om begränsning av brand och om brandmanskommunikation. Hänvisningar till cirkuläret görs i allmänna råd till reglerna 9 och 10 i bilaga 1.

MSC/Circ.1395/Rev.4

Cirkuläret innehåller en lista över fasta bulklaster för vilka ett fast gasbrandsläckarsystem kan undantas. Införlivas genom uppdatering av regel 10.7.1.4 i bilaga 1.

3.3.5 Dokumentationskrav i regel 19.3.2

Problemet med att säkerställa att kravet i regel 19.3.2 i bilaga 1 efterföljs har uppmärksamats av tillsynsverksamheten. Det finns ett förtydligande i instruktioner till erkända organisationer om att metoden av isolering ska dokumenteras i dokumentet om överensstämmelse men det har inte bedömts vara tillräckligt för att det ska kunna visas att bestämmelsen efterföljs.

Tillägget i bestämmelsen innebär inte någon ändring av tillämpningen av bestämmelsen, utan enbart ett tydliggörande och dokumentation av val av metod. Eftersom tillvägagångssättet med instruktion inte har bedömts vara tillräckligt anses behovet av att kunna säkerställa att regeln är uppfylld inte kunna tillgodoses på annat sätt än genom reglering.

4. Vilka är berörda?

Föreskrifterna vänder sig till redare som bedriver internationell sjöfart med passagerarfartyg och lastfartyg överstigande 500 brutto samt besättning som tjänstgör på dessa fartyg. Enligt Transportstyrelsens tillsynssystem för fartyg, SITS, så finns det mellan 80 och 100 fartyg som skulle kunna omfattas av de kommande kraven i de olika resolutionerna och cirkulären. Rederierna opererar såväl SOLAS lastfartyg som passagerarfartyg. Företagen utgör alltifrån småföretag med ett fartyg till stora rederier med flera fartyg.

Föreskrifterna vänder sig också till tillverkare av marin utrustning och varv som bygger, bygger om eller reparerar dessa fartyg. Transportstyrelsen berörs i samband med nybyggnad, inflaggning, ombyggnad och reparation av sådana SOLAS-fartyg, samt vid tillståndsprövning och tillsyn. Erkända organisationer som har anlitats för tillsynen av ett fartyg berörs också.

Passagerarare som reser med passagerarfartyg certifierade för internationella resor berörs också.

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.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringarna bör sammantaget ha förhållandevis liten påverkan på tidsåtgång och administrativa kostnader för de berörda företagen. Flera av ändringarna handlar om klargöranden eller förtydliganden av bestämmelser, ibland genom ändring av konventionsreglerna och ibland genom t.ex. enhetliga tolkningar. I de fall den praktiska tillämpningen tidigare har varit otydlig, leder ändringarna till positiva effekter då det blir lätt att göra rätt. Så är fallet t.ex. med ändringen av regel 20 som införs genom MSC.421(98). Den syftar till att förtydliga vad som avses med reglerna och lär därmed inte leda till andra konsekvenser än en enhetlig tillämpning. Samma sak gäller för ändringen av FSS-kodens kapitel 13 (resolution MSC.410(97)) om "arrangement of means of escape", som medför att det kommer att bli tydligare för de aktörer som utför evakueringsberäkningar på passagerarfartyg vilket i sig kan vara tidsbesparande. Dessa åtgärder borde vara tillämpliga oavsett storleken på företaget. Den uppskattade tiden, och därmed kostnaden för arbetet, är helt beroende av företagets nuvarande kunskaper vad gäller upprättande av en enhetlig tillämpning.

En del ändringar innebär att fartyg av en viss typ eller funktion som tidigare inte omfattas av vissa bestämmelser, nu gör det. Exempelvis behöver biltransportfartyg med last av fordon drivna med komprimerad vätgas och naturgas nu iaktta vissa brandsäkerhetsåtgärder, enligt regel 20-1 (resolution MSC.365(93)). Dessa och liknande ändringar ställer operationella krav som innebär att företagen och dess personal behöver avsätta tid och resurser för att implementera nya rutiner.

Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Då regleringen medför nya krav på konstruktion och utrustning kommer kostnaderna sannolikt att öka. Eventuella ökade kostnader bedöms dock sammantaget inte få någon större påverkan för företagen.

Som nämnts ovan innebär flera av bestämmelserna klargöranden och tydliggöranden. Särskilt i de fall där reglerna rör konstruktion och utrustning får dessa klargöranden anses ha positiva effekter då man kan undvika att felaktigt eller icke enhetligt tillämpade regler leder till oönskade kostnader.

Vissa ändringar innebär lättnader för företagen. Exempelvis regel 9 i bilaga 1 till TSFS 2009:98 om brandindelning hos fönster (resolution MSC.421(98)), som innebär en lättnad i kraven i förhållande till hur Sverige har tolkat reglerna. Därmed blir följderna en till viss grad sänkt säkerhetsnivå och sänkta kostnader för svenskflaggade fartyg, eftersom kraven på strukturellt brandskydd lättas upp.

Det gäller också ändringen av regel 10 (resolution MSC.409(97)) om undantag från kravet om att det ombord ska finnas ett skumsläckningsaggregat med en kapacitet om 135 liter. Ändringen medför att redare, i tillämpliga fall, ges möjlighet att undvara skumsläckningsaggregat av ovan nämnda typ, vilket därmed innebär en besparing för redaren.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Regleringen omfattar internationella krav och fartyg på internationell resa, varför Transportstyrelsen gör bedömningen att påverkan på konkurrensförhållanden inte föreligger. Olika företags möjligheter att kompensera sig för kostnadsökningar bedöms lika oavsett storlek av företag och de föreslagna regeländringarna. Mindre företag upprätthåller den tekniska kompetensen som regelförslagen innebär på olika sätt. Stora företag har i större utsträckning egen personal som upprätthåller kompetensen medan små företag oftare använder konsulter och klassificeringssällskap i detta syfte och kan reglera dessa kostnader över tid och behov.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Transportstyrelsen gör bedömningen att regleringen inte kommer att påverka företagen i andra avseenden.

Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Mindre företag upprätthåller den tekniska kompetensen som regelförslagen innebär på olika sätt. Stora företag har i större utsträckning egen personal som upprätthåller kompetensen medan små företag oftare använder konsulter och klassificeringssällskap i detta syfte och kan reglera dessa kostnader över tid och behov. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att någon särskild hänsyn till små företag inte behövs.

5.2 Enskilda

Den sammantagna bedömningen är att passagerarare som reser med passagerarfartyg certifierade för internationella resor erbjuds en högre säkerhetsnivå på dessa resor, vilket i förlängningen kan leda till höjda kostnader för biljetter. Ändringarna kan även leda till en högre säkerhet för besättningen i både last- och passagerarfartyg.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget bedöms inte ha någon betydande påverkan på samhället i övrigt. Förslaget påverkar inte statens finanser genom ökade eller minskade skatter och avgifter. Mindre administrativa kostnader kommer att uppkomma för Transportstyrelsen t.ex. för intern informationsspridning och kompetensutveckling till följd av det reviderade regelverket, uppdatering av certifikatsmallar m.m. Kostnaderna för dessa åtgärder är beroende av vad som anses nödvändigt och hur de olika åtgärderna kommer att genomföras. Eventuella kostnader går därför inte att uppskatta.

5.4 Miljö

Olyckor kan ge negativ miljöpåverkan. Om ändringarna kan leda till höjd säkerhet bör risken för negativ miljöpåverkan genom olyckor minska vilken i sin tur bör uppfattas positivt ur miljösynpunkt.

5.5 Externa effekter

Förslaget bedöms inte ha någon betydande påverkan på samhället i övrigt. En hög sjösäkerhet och uppdaterade bestämmelser för brandskydd, branddetektering och brandsläckning är dock viktigt för att undvika olyckor och skador för människa och miljö.

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

Reglering av resolutionerna ses som det bästa alternativet då det är enda sättet för Sverige att uppfylla de internationella åtaganden som finns på området. Eftersom vi är måna om att Sverige ska uppfylla sina internationella förpliktelser finns det, vad gäller resolutionerna, inga andra alternativ än att inarbeta dem i nationella regler. Eftersom reglerna redan idag finns samlade i TSFS 2009:98, blir det självklart att göra ändringar i de föreskrifterna. Ändringarna som föreslås ligger i linje med de internationella kraven vilket är viktigt ur ett konkurrensperspektiv. Reglering anses därmed som bästa alternativet.

Eftersom cirkulären generellt är av rekommenderande karaktär finns det flera alternativ.

För de cirkulären som är av rekommenderande karaktär, men ändå anses viktiga som vägledning till hur resolutionerna ska efterlevas, föreslår Transportstyrelsen att cirkulären arbetas in på nationell nivå. Som konstaterat under avsnitt 3.2 är det mest lämpligt att genomföra detta genom reglering snarare än information. Den reglering som är aktuell är att det sker genom ändringar till TSFS 2009:98 med anledning av att cirkulären har en direkt koppling till de föreskrifterna.

Vad beträffar metoden för reglering finns det två alternativ; antingen sker regleringen genom att cirkulären förs in som paragrafer vilket genererar tvingande krav, eller så förs cirkulären in som allmänna råd vilket medför en rekommenderande karaktär. Föreskrifterna innefattar redan idag allmänna råd där tidigare cirkulär har arbetats in. Systemet och formatet är därmed känt sedan innan för den som ska tillämpa föreskrifterna. De allmänna råd som föreslås föras in i föreskrifterna håller sig inom ramen för vad cirkulären innefattar.

Avseende rättelser och förtydliganden i föreskrifterna finns inget alternativ än reglering. Transportstyrelsen har försökt säkerställa efterlevnaden av kraven i regel 19.3.2 i bilaga 1 genom instruktioner, men eftersom det inte har gett effekt bedöms reglering vara enda möjliga lösningen.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden finns i 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?

Regleringsförslagen överensstämmer med EU-rättslig reglering. Flera av frågorna omfattas av EU-kompetens och har varit föremål för EU-koordinering inför förhandlingarna vid IMO⁴. Exempelvis var den EU-koordinerade ståndpunkten inför möten i IMO:s sjösäkerhetskommitté⁵ 2014 att stödja antagandet av ändringarna. Den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella utan några nationella avvikelser.

Förslaget kommer att anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Anledningen är att vissa av cirkulären, som generellt är av rekommenderande karaktär, kommer att införlivas som tvingande regler i föreskrifterna.

⁴ International Maritime Organization

⁵ MSC (Maritime Safety Committee)

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. Branschorganisationerna är delaktiga i regelutvecklingsarbetet inom IMO och är väl informerade och förberedda för de internationellt förhandlade regeländringarna. Transportstyrelsen vidtar dock åtgärder för att i god tid informera om de nya bestämmelserna och deras ikraftträdande, särskilt mot bakgrund av att det inte går hand i hand med ikraftträdandet av resolutionerna. Underlaget kommer att skickas till berörda på remiss. Transportstyrelsen kommer också att publicera information på myndighetens webbplats om de nya föreskrifterna, när de är beslutade. I övrigt bedöms inga ytterligare informationsinsatser 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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget har ingen större inverkan på funktionsmålet då tillgängligheten inte kommer att påverkas i någon betydande utsträckning. Medborgarnas resor kan dock i någon mening anses förbättras genom ökad säkerhet och trygghet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringsförslaget bedöms bidra till hänsynsmålet eftersom det medför en ökad säkerhetsnivå för i första hand passagerarfartyg, och i förlängningen minska risken för olyckor med negativa konsekvenser för människa och miljö.

C. Företag

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Regelverket blir lite tydligare, samt att säkerheten ökar något för besättningen/passagerare	Tidsåtgången kan öka något för att anpassa hanteringen till de nya reglerna. Anskaffning eller anpassning av utrustning medför vissa kostnader.		Kostnaden går inte att uppskatta.
Medborgare	Ökad säkerhet för passagerare/medborgare	-		Kostnaden går inte att uppskatta.
Staten m.fl.	Ingen påverkan	Ingen påverkan		Kostnaden går inte att uppskatta.
Externa effekter	Ingen påverkan	Ingen påverkan		
Totalt	Ingen betydande påverkan	Ingen betydande påverkan		Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att fördelarna med regleringen är större än nackdelarna

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms uppfylla kraven på proportionalitet då den internationella reglering som ligger till grund för förslaget, samt de nationella avvikelserna, har utformats med beaktande av proportionalitetsprincipen.

F. Uppföljning och utvärdering

Någon särskild uppföljning eller utvärdering av förslaget bedöms inte vara nödvändig. Behov av utvärdering av implementerade regler kan oftast konstateras i samband med tillämpningen av de aktuella reglerna. Om det uppstår behov av att analysera specifika konsekvenser av förslaget kommer det att ske i framtida föreskriftsarbeten.

G. Samråd

Transportstyrelsen har ingen författningsstadgad samrådsskyldighet med annan myndighet vad gäller meddelande av dessa föreskrifter. Svensk Sjöfart har varit referensgrupp i arbetet.

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

Sakhandläggare
Mattias Hörnquist
mattias.hornquist@transportstyrelsen.se

Jurist
Amina Avdic
amina.avdic@transportstyrelsen.se

REMISS