

Konsekvensutredning av föreskrifter om lyftanordningar, lyftredskap och ankarhanteringsvinschar på fartyg som omfattas av Solas-konventionen

Transportstyrelsens förslag:

- Att nya definitioner i regel 2 samt nya regeln 3-13 i kapitel II-1 i Solas-konventionen införlivas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda före den 1 januari 2009 och i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

IMO¹ har antagit nya regler om lyftanordningar, lyftredskap och ankarhanteringsvinschar ombord på fartyg genom resolution MSC.532(107). Genom resolutionen införs nya definitioner i regel 2 samt en ny regel 3-13 i Solas-konventionens² kapitel II-1. Resolutionen träder i kraft den 1 januari 2026 och omfattar godkännande och provning av lyftanordningar ombord på fartyg, tillhörande lyftredskap samt ankarhanteringsvinschar.

Regel 3-13 omfattar lyftanordningar som installerats före samt efter den 1 januari 2026. Regeln uppställer krav på att lyftanordningar och lyftredskap ombord är konstruerade, tillverkade och installerade i enlighet med kraven från en erkänd organisation eller i enlighet med standarder som godkänts av respektive flaggstatsadministration. Därutöver uppställs krav på ankarhanteringsvinschar som används i undervattensoperationer.

Med den nya regeln följer två cirkulär, MSC.1/Circ.1662³ och MSC.1/Circ.1663⁴, som innehåller rekommendationer relaterade till den nya regeln.

¹ International Maritime Organization

² The International Convention for the Safety of life at Sea

³ Guidelines for anchor handling vinches (MSC.1/Circ.1662)

⁴ Guidelines for lifting appliances (MSC.1/Circ.1663)

Provb belastning och utförlig besiktning ska dokumenteras på lämpligt sätt. För lyftanordningar och lyftredskap finns exempelcertifikat i cirkulären för lyftutrustning: Certifikat om provning och utförlig besiktning av lyftanordningar⁵ och Certifikat om provning och utförlig besiktning av lyftredskap⁶.

Syftet med regleringen är att förhindra tekniska och operationella fel på lyftanordningar, ankarhanteringsvinscher och lyftutrustning som riskerar att orsaka personskador, dödsfall och skador på fartyg i internationell trafik. Den reglering som idag finns för lyftanordningar genom ILO:s⁷ konventioner är inte heltäckande, utan hanterar endast utrustning som används för lastning och lossning av last. Lyftanordningar som används för fartygets drift täcks inte av ILO:s konventioner. Det är dessutom många länder som inte ratificerat ILO:s konventioner.

2. Vad ska uppnås?

Det främsta syftet med införlivandet av resolutionen är att uppfylla de internationella åtaganden som Sverige har förpliktat sig att följa genom ratificeringen av Solas-konventionen. Lyftanordningar och tillhörande lyftredskap har inte tidigare reglerats genom Solas. Regel 3-13 i kapitel II-1 är av tvingande karaktär och behöver därför arbetas in till svenska regler.

Regler för ankarhanteringsvinschar som används för undervattensoperationer har inte tidigare reglerats i Solas eller i svensk rätt.

Syftet med att införliva resolutionen och få enhetliga regler för lyftanordningar, ankarhanteringsvinschar och lösa redskap är också att förhindra tekniska och operationella fel som riskerar att orsaka personskador, dödsfall och skador på fartyg.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om resolutionen inte införlivas i svensk rätt 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 eftersom Sverige i sådant fall skulle ha en annan regelnivå än de stater som har införlivat resolutionerna.

⁵ *Certificate of test and thorough examination of lifting appliances*

⁶ *Certificate of test and thorough examination of loose gear*

⁷ International Labor Organization

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.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär någon form av reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Nuvarande gällande föreskrift om lyftinrättningar på fartyg (SJÖFS 1973:A9) är föråldrad och behöver uppdateras. Ett alternativ till reglering skulle kunna vara att införliva resolutionen i en egen föreskrift som ersätter SJÖFS 1973:A9. Detta skulle dock innebära ett större omtag av nuvarande regelverk och kräva samtidigt införlivande av nationella regler.

Kapitel II-1 är redan införlivat genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd. Resolution MSC.532(107) innebär att kapitel II-1 i Solas får en ny regel; 3-13. Reglerna 3-1 till 3-11 i samma kapitel är införlivade i två föreskrifter; TSFS 2009:114 för fartyg byggda före den 1 januari 2009 samt TSFS 2021:95 för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare.

Regel 3-12 i kapitel II-1 är införlivad genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg eftersom regeln handlar om arbetsmiljö. Det blir därför ett glapp i numreringen i TSFS 2009:114 respektive TSFS 2021:95.

Det bedöms rimligt att införliva regel 3-13 i TSFS 2009:114 respektive TSFS 2021:95. En hänvisning till regel 3-12 och TSFS 2019:56 kommer att göras i en fotnot.

Enligt punkt 1.3 i regel 3-13 ska Transportstyrelsen bestämma i vilken utsträckning lyftanordning med en säker arbetslast (SWL) på mindre än 1000 kg ska omfattas av reglerna. Arbetsmiljöverkets föreskrifter är till vissa delar tillämpliga på fartyg. I dessa föreskrifter är kravet på besiktning för maskindrivna lyftanordningar satt till SWL 500 kg eller mer samt lastmoment 5 tonmeter eller mer. Transportstyrelsen anser det lämpligt att införa en besiktningsgräns likvärdig med Arbetsmiljöverkets.

Av 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) framgår bland annat att Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än unionscertifikat för inlandssjöfart.

Transportstyrelsen har överlåtit tillsynsuppgifter och ingått avtal med fem erkända organisationer. Utfärdande av certifikat i enlighet med regel 3-13 kommer därför att överlåtas till dessa erkända organisationer.

4. Vilka är berörda?

Förslaget påverkar svenska fartyg som omfattas av Solas-konventionen samt utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Berörda är även erkända organisationer, lyftbesiktningsföretag och rederier med personal.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

(X) 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.

5.2 Enskilda

Föreskriftsförslaget får inga konsekvenser för hushåll eller individer.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Föreskriftsförslagen påverkar inte staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Förslaget har ingen miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

Förslaget ger inga konsekvenser för samhället i stort.

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

Då de föreslagna föreskrifterna har sin grund i en internationell konvention, vilken Sverige ratificerat, finns det inte några alternativ till reglering.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande som omfattar förslaget finns i 2 kap. 1 och 4 §§ samt 6 kap. 11 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

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

Förslaget överensstämmer i sin helhet med regel 3-13 i kapitel II-1 som fastslagits av IMO genom en ändring i Solas-konventionen. Det saknas EU-rättslig reglering på området men förslaget är förenligt med EU-rätten.

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom föreskrifterna avser att uppfylla skyldigheter som följer av ett internationellt avtal (Solas-konventionen), till vilket alla EU:s medlemsstater är anslutna.

Avseende Transportstyrelsens möjligheter att överlåta tillsyn av de nya reglerna anges det i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG⁸ att tillsyn enligt Solas-konventionen endast får anförtros åt erkända organisationer.

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

Det internationella regelverket träder i kraft den 1 januari 2026. De svenska föreskrifterna bör träda i kraft vid samma tidpunkt.

Information om föreskrifterna kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

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.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

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 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 likvärdig eller ökad säkerhetsnivå för i första hand ombordanställda som hanterar lyftanordningar, och i förlängningen minska risken för olyckor med negativa konsekvenser för människa och miljö.

C. Företag

Lyftanordningar utgör vanligen en mindre del av fartygs utrustning. De nya reglerna kommer inte medföra några större förändringar i sak. Det finns redan idag regler gällande konstruktion, tillverkning och kontroll av lyftanordningar på fartyg. Den nya regeln 3-13 innebär att genomförandet av tillsynen på Solas-fartyg med delegerad tillsyn flyttas till att utföras av erkända organisationer i stället för fristående besiktningsföretag.

Enligt nu gällande regler ska svenska Solas-fartyg inneha klasscertifikat från en erkänd organisation. Regler och tillsyn av ankarhanteringsvinschar hanteras inom klasscertifikatet. Detta medför att den nya Solas-regeln endast kommer att medföra mindre förändringar i sak.

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Det är idag sex besiktningsföretag som på uppdrag av Transportstyrelsen utför besiktningar av lyftanordningar på svenska Solas-fartyg. Två av företagen har sin verksamhet huvudsakligen förlagd till lyftanordningar och liknande på land och har en ytterst liten del av verksamheten på fartyg. För dessa två relativt stora företag kommer förslaget med stor sannolikhet inte att medföra några kännbara konsekvenser.

För övriga företag utgör lyftbesiktningar i ungefär en femtedel av verksamheten. Företagen är av varierande storlek, med antal anställda mellan 1 och 200. Förslaget kommer troligen att ha negativ inverkan på företagens verksamhet där de inte kommer att kunna fortsätta med samma

verksamhet som tidigare då verksamheten på Solas-fartyg kommer att upphöra.

För erkända organisationer kommer regleringen innebära nya arbetsuppgifter och i vissa fall krav på ökad kompetens.

De erkända organisationerna har redan idag regler för lyftanordningar vilka är kopplade till en tilläggsnotation till klasscertifikatet. Den nya Solas-regeln kommer medföra att ett ökat antal lyftbesiktningar utförs av erkända organisationer. Även om de erkända organisationerna redan idag har tillgång till inspektörer som har relevant kompetens så behöver förmodligen utbildningsinsatser, och eventuell nyanställningar, genomföras.

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

För erkända organisationer kan regelförslaget medföra en marginell tillfällig ökning av administrativa kostnader i form av hantering av nya uppdrag, nya anställda, utbildningsinsatser och liknande.

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

För fartygsägare förändras inte kostnaderna med anledning av de nya föreskrifterna. Den del av reglerna som hanterar ankarhanteringsvinschar medför inga ökade kostnader för någon. De besiktningsföretag som idag utför lyftbesiktningar på Solas-fartyg kommer dock att påverkas. Med anledning av aktuell lagstiftning kommer endast erkända organisationer ges möjlighet att utföra lyftbesiktningar på svenska Solas-fartyg.

För de företag som kommer att påverkas av förslaget kan det innebära förlorade inkomster i form av minskad verksamhet. Den minskade verksamheten omfattar enbart Solas-fartyg med delegerad tillsyn. Behovet av besiktningsföretag för lyftanordningar för andra fartyg än Solas-fartyg kommer att kvarstå.

De erkända organisationerna kommer förmodligen behöva utbilda inspektörer för att hantera ett ökat behov av lyftbesiktningar. De kommer också få ökade intäkter med anledning av fler besiktningar.

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

De företag som idag är godkända att utföra besiktningar av lyftanordningar på Solas-fartyg kommer fortsättningsvis inte ges den möjligheten. De

kommer därför förlora möjligheter till intäkter. De erkända organisationerna ges större möjligheter att öka intäkterna. De nya reglerna påverkar inte konkurrenssituationen mellan de erkända organisationerna.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Regleringen kommer att påverka marknaden för besiktningsföretag eftersom besiktningar och tillsyn på Solas-fartyg med delegerad tillsyn enbart kommer att kunna genomföras av erkända organisationer.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag				
Fartygsägare	Inga	Färre potentiella besiktningsföretag		Då det idag är få godkända besiktningsföretag blir det i praktiken inga negativa effekter
Erkända organisationer	Utökad marknadsandel	Utbildningsbehov	+3500	Utbildningskostnaden ses som marginell i förhållande till ökade intäkter
Besiktningsföretag	Inga	Förlorad marknad	-3500	
Medborgare	Inga	Inga		
Staten m.fl.	Minskat behov att godkänna besiktningsföretag			Mycket liten inverkan då det fortsatt kommer finnas behov av godkända besiktningsföretag för fartyg som inte omfattas av Solas
Externa effekter	Inga	Inga		
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms uppfylla kraven på proportionalitet då den internationella reglering som ligger till grund för förslaget 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.

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

Jonas Gustafsson

Handläggare

Jonas.gustafsson@transportstyrelsen.se

Amina Avdic

Jurist

amina.avdic@transportstyrelsen.se