

Transportstyrelsen föreskrifter om lyftanordningar, lyftredskap och ankarvinschar på fartyg som omfattas av Solas-konventionen

Skriv kommentarerna till remissynpunkterna på ett sakligt och neutralt sätt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöfartshögskolan		Inga synpunkter.	
Försvarsmakten		Inga synpunkter.	
Swedac		Inga synpunkter.	
MSB		Inga synpunkter.	
Sjöfartsverket	2 kap. 1 §	Sjöfartsverket föreslår att lyftanordningar definieras som utrustning specifikt avsedd att belastas med eller lyfta mer än 500 kg.	Definitionen av lyftanordningar speglar definitionen i regel II-1/3-13 i Solas. Det finns därför ingen möjlighet för Transportstyrelsen att ha en annan definition än den som framgår av Solas.

Svensk Sjöfart	Bilaga 1, Del A-1, regel 3- 13.1.3	Svensk Sjöfart anser gränsdragningen för vilka lyftanordningar som ska omfattas av föreskrifterna ska harmonisera med internationella regelverk. Svensk Sjöfart saknar i konsekvensutredningen en beskrivning eller analys till vad som ligger till grund för det ställningstagandet och heller inte om det finns särskilda skäl till att maskindrivna lyftanordningar med en SWL mellan 500-1000 kg ska omfattas av reglerna. Svensk Sjöfart ser en tillämpning av de nya reglerna på lyftanordningar med en säker arbetslast under 1000 kg som ett särkrav.	Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:11) om arbetsutrustning och personlig skyddsutrustning är tillämpliga på fartyg. Nu gällande föreskrift för lyftanordningar på fartyg har ingen nedre tillämpningsgräns avseende säker arbetslast. Det har inte heller AFS 2023:11, ILO:s konventioner och rekommendationer, eller regler för lyftanordningar utgivna av de erkända organisationerna. I nu gällande föreskrift ges, för vissa lyftanordningar med säker arbetslast under 200 kg, möjlighet till förenklat förfarande avseende provbelastning. Arbetsmiljöverkets föreskrifter ställer krav på att maskindrivna kranar vars maxlast är över 500 kg eller lastmoment över 5 tonmeter ska genomgå årlig besiktning av tredje part inkluderande funktionsprov med last. När IMO utarbetade reglerna var tillämpningsområdet under diskussion. Inledningsvis förslogs en nedre tillämpningsgräns vid 1000 kg SWL. Gränsen tog senare bort då ett större antal länder ansåg denna gräns inte var lämplig. Istället sågs det mer lämpligt att möjliggöra för respektive administration att bestämma tillämpningen för lyftanordningar under 1000 kg SWL. Det förekom även diskussioner om att reglerna skulle gälla alla lyftanordningar, oavsett SWL. Transportstyrelsen bedömer att bibehålla nu gällande tillämpningsområde även i föreskriftsförslaget innebär en allt för rigid lösning. Detta då föreskriftsförslaget innehåller ett ökat fokus på egenkontroll, underhåll och service i förhållande till nu gällande föreskrifter.
----------------	---	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Betydande skillnader i kravnivån på landbaserade och fartygsmonterade installationer kan inte anses motiverat med hänsyn till gällande lagstiftning inom arbetsmiljö. Transportstyrelsen anser därför att föreskriftsförslaget på ett adekvat sätt tar hänsyn till; tillämpningsområde för nu gällande föreskrifter, regler för landbaserade lyftanordningar, arbetsmiljölagerstiftning, och den möjlighet som Solas-regeln ger administrationerna att anpassa tillämpningsområdet.
Svensk Sjöfart	Konsekvens-utredning	Svensk Sjöfart undrar varför Transportstyrelsen drar slutsatsen att endast erkända organisationer ges möjlighet att utföra lyftbesiktningar på svenska SOLAS-fartyg. Ett förtydligande behövs.	Av 9 kap. 2 § i fartygssäkerhetsförordning (2003:438) framgår att Transportstyrelsen endast får överlåta åt en erkänd organisation att utföra uppgifter i den omfattning som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG. Kommissionen har även förtydligat för Transportstyrelsen att bestämmelserna i direktivet innebär att det endast är erkända organisationer som kan ges tillåtelse att utföra uppgifter och certifiera på uppdrag av administrationen.
Svensk Sjöfart	Konsekvens-utredning	Vad hindrar Transportstyrelsen att, för fartyg som inte har full delegerad tillsyn till klassificeringssällskap (RO), uppdra åt ett kompetent fristående besiktningsföretag att fortsatt utföra besiktning såvida det är Transportstyrelsen som utfärdar certifikaten? Ett liknande förfarande används vid inspektion av lyftinrättningar idag, vid vissa radio-besiktningar och kontroll av livräddningsutrustning inkl. dess lyftanordningar. Svensk Sjöfart ber om ett förtydligande.	Omfattas fartyget av internationella konventioner, såsom Solas, har Transportstyrelsen inte möjlighet att överlåta sådana uppgifter till andra än erkända organisationer. Se ovan. Radiobesiktningar omfattas av särskilda bestämmelser i direktivet 2009/15/EG. Service av livräddningsutrustning har en annan hantering än den som gäller för lyftanordningar i regel II-1/3-13.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöbefälsföreningen		Inga synpunkter.	
Regelrådet	Konsekvens-utredning	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.	Noteras.
Regelrådet	Konsekvens-utredning	Konsekvensutredningen hade kunnat förbättras om förslagsställaren hade redovisat en tydligare motivering till sin bedömning. Den befintliga beskrivningen är dock tillräckligt tydlig i detta ärende. Regelrådet har däremot inte kunnat utläsa en beskrivning av åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter, vilket är en brist.	Kommer beaktas i framtida föreskriftsarbeten. Eftersom vi är skyldiga att införliva regleringen på grund av Sveriges internationella åtaganden finns det inget utrymme för andra åtgärder än på det sätt som framgår av Solasregeln. Förslaget är utformat med proportionalitetsprincipen i beaktande.
Regelrådet	Konsekvens-utredning	Önskvärt om förslagsställaren även hade redovisat uppgifter om antalet svenska fartyg som berörs av Solas-konventionen. Däremot är det mycket positivt att förslagsställaren har kvantifierat förslagets påverkan på berörda erkända organisationers och övriga besiktningsföretags intäkter. Regelrådet bedömer därför att den befintliga beskrivningen av berörda företag och påverkan på företagens intäkter är tillräckligt tydlig i detta ärende.	Noteras.
Arbetsmiljöverket		Inga synpunkter.	
Kommerskollegium	Konsekvens-utredning	Kommerskollegium delar Transportstyrelsens bedömning att föreskriftsförslaget inte behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.	Noteras.
Kommerskollegium	Hela	Kommerskollegium bedömer att förslaget inte innehåller nya eller ändrade krav på tjänsteverksamhet och att det därför inte behöver anmälas enligt tjänstedirektivet.	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Marinspect AB	Konsekvens-utredning	Att endast RO ges tillåtelse att besiktiga lyftutrustning kommer att medföra ett antal problem. De erkända organisationerna har inte organisation som kan hantera provbelastningar. Konkurrensen avseende besiktningar minskar. Förlaget kan ge EU-rättsliga problem.	Av 9 kap. 2 § i fartygssäkerhetsförordning (2003:438) framgår att Transportstyrelsen endast får överlåta åt en erkänd organisation att utföra besiktning och certifiering i den omfattning som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG. Kommissionen har även förtydligat att det endast är erkända organisationer som ges tillåtelse att utföra uppgifter och certifiera på uppdrag av administrationen. Ingen erkänd organisation har framfört att de inte kan hantera tillsynen som kommer av de nya reglerna.
Marinspect AB	Konsekvens-utredning	Om Transportstyrelsens lagtolkning avseende vilka tillsyn kan delegeras till är korrekt, så vädjar Marinspect till Transportstyrelsen; för er egen skull, för redarnas skull, för RO:s skull, för den svenska flaggans skull och självklart för oss fristående lyftbesiktningsföretags skull, att ni kan hantera denna prekära situation på samma "pragmatiska" sätt som ni sedan 2014 hanterat situationen avseende delegering av tillsyn för livräddningsutrustning.	Se ovan.
Marinspect AB	Konsekvens-utredning	Att hantera lyftanordning på ett liknande sätt ger endast en konsekvensen. Fristående lyftbesiktningsföretag får se till att bli godkända av något RO i stället för av TS, vilket innebär ökade kostnader för företagen, men resultatpåverkan av detta är marginell jämfört med om denna verksamhet helt skulle tvingas upphöra besiktningsföretagen.	Delegering av tillsyn till de erkända organisationerna styrs av avtalen mellan dessa och Transportstyrelsen.