

Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om hetoljeinstalleringar på fartyg

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1997:15) med föreskrifter om hetoljeinstalleringar i fartyg upphävs och ersätts av ett nytryck i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) med reviderade och uppdaterade regler.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

De aktuella reglerna som styr hetoljeinstalleringar på svenska fartyg är föråldrade och behöver uppdateras och moderniseras så att både innehållet och utformningen anpassas till dagens standard och i linje med Transportstyrelsens nuvarande författningssamling.

Reglerna finns för närvarande i Sjöfartsverkets samling av författningar (SJÖFS) och behöver därför överföras till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Den nuvarande föreskriften (SJÖFS 1997:15) har inte reviderats på mer än 28 år och behöver därmed översyn beträffande innehåll och utformning.

Hetoljeinstalleringar finns oftast på större fartyg som omfattas av SOLAS konventionen, men kan även förekomma på andra fartyg.

Hetoljeinstalleringar är slutna värmebärande system som använder olja som värms upp till höga temperaturer av en avgas- eller oljepanna, för att sedan överföra värmen inom fartyget. Systemet tillhandahåller värme för applikationer såsom uppvärmning av bränsletankar, oljelasttankar samt för fartygs interna värme-, ventilations- och luftkonditioneringssystem.

Hetoljeinstalleringar kan vara mycket farliga för människor och fartyget om de inte konstrueras, underhålls och kontrolleras på rätt sätt. Därför finns det både IMO-cirkulär och detaljerade krav från erkända organisationer för dessa system.

Föreskriften SJÖFS 1997:15 har sitt ursprung i MSC.1/Circ.1321, kapitel 5.2. Det nya föreskriftsförslaget har harmoniserats med cirkuläret för att tydligare återspegla de ursprungliga internationella kraven och skapa en bättre överensstämmelse mellan föreskriften och dess förlaga.

För att föreslagna föreskrifter ska vara tidsenliga, ändamålsenliga, teknikneutrala och välavvägda föreslås följande ändringar:

- Tillämpningsområdet har förtydligats och uppdaterats, utan att inskränkas, för att överensstämja med dagens regelverk och de föreskrifter som har betydelse för tillämpningen.
- Krav och bestämmelser har omformulerats för att bli tydligare och mer lättillämpade, utan att den materiella innebörden ändras.
- Definitioner av centrala begrepp har införts för att öka tydligheten och underlätta en enhetlig tillämpning.
- En hänvisning till gällande föreskrifter om arbetsmiljö på fartyg har införts.
- Den tidigare bilagan med tekniska krav har tagits bort. Bilagans innehåll har i stället integrerats i föreskriften, samtidigt som de tekniska kraven har förtydligats och strukturerats på ett mer överskådligt sätt.
- För att förbättra föreskriftens struktur och användbarhet har de tekniska bestämmelserna delats upp i två avsnitt: ett avsnitt med tekniska krav och ett avsnitt som reglerar drift, underhåll, kontroll och dokumentation.

2. Vad ska uppnås?

De föråldrade föreskrifterna ska upphävas och ersättas med delvis reviderade och uppdaterade regler i syfte att tillhandahålla en tidsenlig reglering och därigenom underlätta tolkning och tillämpning av reglerna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inga åtgärder vidtas kommer det fortsatt att finnas en föråldrad föreskrift som ligger i Sjöfartsverkets regelsamling som dessutom är i behov av uppdatering. Inga allvarliga konsekvenser har identifierats om statusen är oförändrad.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Detta alternativ anses inte vara gångbart. Reglering motiveras dels av att internationella rättsakter behöver införlivas i svensk rätt, dels av att felaktig installation, driftsättning eller underhåll av dessa installationer kan innebära betydande risker för människors hälsa, fartygets säkerhet och miljön.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ 1

Överföring av föreskrifterna till Transportstyrelsens författningssamling utan ändring av varken innehåll eller utformning.

Alternativ 2

Revidering och överföring av föreskriften till Transportstyrelsens författningssamling. Revideringen kommer att vara i mindre omfattning samtidigt som man anpassar föreskriftens språk och utformning till dagens normer. En sådan åtgärd skulle tillfredsställa kraven på objektivitet och tydlighet samt reglera de mest betydelsefulla kraven som är viktiga för fartygets och besättningens säkerhet. Regleringen kommer att vara flexibel och kräva färre resurser vid framtida förändringar.

4. Vilka är berörda?

De som berörs 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 arbetar med eller i närheten av dessa anläggningar på ett fartyg och utsätts för dess risker.

De direkt berörda är:

- Fartygsägare eller den som bedriver rederiverksamhet, där fartyget är utrustat med hetoljeanläggning.
- Befälhavare som har yttersta ansvaret och representerar rederiet.
- Erkända organisationer till vilka Transportstyrelsen har delegerat tillsyn.
- Transportstyrelsen (inspektörer och handläggare).

De indirekt berörda är:

- Besättning som arbetar med eller i närheten av hetoljeanläggningar på fartyg.

Av alla som arbetar ombord på svenska fartyg, är det dock bara ett fåtal som arbetar med eller i närheten av hetoljeanläggningar. Transportstyrelsen har inte kunnat fastställa att den gruppen kommer att påverkas negativt av den föreslagna regleringen.

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. Bedömningen är baserad på den etablerade internationella regleringen, att det finns befintlig nationell reglering och att det nya förslaget inte skiljer sig avsevärt från den befintliga regleringen.

Fartygsägare eller den som bedriver rederiverksamhet

Det existerar 55 svenska rederier som har fartyg verksam i internationell trafik. Fartyg som går på internationella ruttor är vanligtvis större fartyg där hetoljeanläggningar kan förekomma. Rederierna, som ägare av sådana anläggningar, har ansvaret för att de föreskrivna reglerna efterlevs på sina fartyg.

Mer utförlig information om rederier finns i uppgifter som publicerats av Svensk Sjöfart¹, se nedanstående länk. Information om storleken på varje rederi, deras omsättning och antal anställda finns på respektive rederis webbsida.

Transportstyrelsen har inte kunnat identifiera några negativa följder kopplade till uppdateringen av föreskriften, däremot bedöms efterlevnaden bli lättare.

Befälhavare

Transportstyrelsen har inte identifierat några negativa konsekvenser för befälhavare till följd av den föreslagna revideringen av föreskrifterna.

Befälhavaren har det yttersta ansvaret på fartyget och det är denne som ska säkerställa att fartyget och dess utrustning opererar på ett säkert sätt. Att uppdatera ett befintligt regelverk med korrekt information och hänvisningar kommer att vara ett stöd för befälhavaren i sin yrkesutövning.

¹ <https://www.sweship.se/medlemskap/vara-medlemmar/>

Erkända organisationer

Det finns fem erkända organisationer som idag har avtal med Transportstyrelsen. Dessa organisationer utför besiktning och certifiering av fartyg och dess utrustning på Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsen har inte identifierat några negativa konsekvenser för erkända organisationer till följd av den föreslagna revideringen av föreskrifterna.

Korrekta, uppdaterade och tydliga regler ses av erkända organisationer som positivt och underlättar deras arbete samt minskar risken för misstag och oreda.

5.2 Enskilda

Transportstyrelsen har inte identifierat några negativa konsekvenser för enskilda till följd av den föreslagna revideringen av föreskrifterna.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen har inte identifierat några negativa konsekvenser för staten, regioner eller kommuner till följd av den föreslagna revideringen av föreskrifterna.

Korrekta, uppdaterade och tydliga regler innebär en lättnad för Transportstyrelsens handläggare och inspektörer i sin myndighetsutövning. Det föreslagna regelverket kan dessutom leda till att det administrativa arbetet för handläggare och inspektörer minskas.

5.4 Miljö

Olja är något som är skadligt för den marina miljön och risken för läckage ska elimineras eller minimeras. Alla föreskrifter som på något sätt reglerar hanteringen av olja eller oljeanläggningar måste vara både konkreta och uppdaterade.

Hetoljeanläggningar har ett system innehållande olja med mycket hög temperatur som cirkulerar till olika utrustning inne i fartyget. Transportstyrelsens uppfattning är att risken för att oljan i hetoljeanläggningar läcker till sjön är minimal och därmed inget direkt hot mot miljön.

5.5 Externa effekter

Transportstyrelsen har inte identifierat några externa effekter.

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

Regleringsalternativ 1

Den enda fördelen med denna lösning är att föreskriften överförs till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Regelverket uppdateras inte och eventuella felaktigheter samt den äldre utformningen kvarstår.

Regleringsalternativ 2

Denna lösning anses vara bästa alternativet, eftersom några nackdelar inte har kunnat identifieras. En sådan lösning skulle uppfylla kraven på saklighet och tydlighet samt endast reglera de mest värdefulla krav som är avgörande för fartygets och besättningens säkerhet. Föreskriften kommer att vara flexibel och mindre resurskrävande vid framtida ändringar och slutligen kommer föreskriften att vara uppdaterad till dagens acceptabla nationella standarder och ligga inom Transportstyrelsens författningssamling istället för Sjöfartsverkets.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

2 kap. 1 §, 3 kap. 2 § 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?

Förslaget utgör ingen materiell skärpning i förhållande till nu gällande regler. Transportstyrelsen bedömer därmed att reglerna är fortsatt förenliga med EU-rättslig reglering samt andra internationella regler och riktlinjer. Föreskriftsförslaget innehåller anmälningspliktiga tekniska regler och Transportstyrelsen avser därför att anmäla förslaget i enlighet med förordning (1994:2029) om tekniska regler.

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

Transportstyrelsen bedömer att ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdandet. Transportstyrelsen bedömer vidare att det inte finns behov av några speciella informationsinsatser.

Transportstyrelsen avser att publicera all relevant information om de nya föreskrifterna på myndighetens 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.

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 delvis påverka funktionsmålet eftersom hetolje-anläggningar är en väsentlig del av stora fartyg och dess funktion påverkar fartygets övergripande funktion och säkerhet, som i sin tur påverkar tillgänglighet, god kvalitet och användbarhet. Ett modernt och uppdaterat regelverk är en förutsättning för bättre tillämpning och därmed även bättre funktionalitet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen anses uppfylla hänsynsmålet i allra högsta grad eftersom säkerhet, bra arbetsmiljö och hälsa är de huvudsakliga anledningarna till den föreslagna uppdateringen av de befintliga föreskrifterna.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	- Ett modernt, uppdaterat och korrekt regelverk minskar risken för förvirring, - Lättare implementering för såväl rederier som erkända organisationer. - Inga ändringar som påverkar rederier negativt.	Inga identifierade.	0	
Medborgare	Inga identifierade.	Inga identifierade.	0	
Staten m.fl.	Förslaget anses gynna Transportstyrelsen i form av: - Föreskrifterna överförs till Transportstyrelsens egen författningssamling. - Uppdaterade föreskrifter som minskar risken för felaktigheter. - Minskad administrativ börda för myndigheten i samband med framtida revideringar av regelverket.	Inga identifierade.	0	
Externa effekter	Inga identifierade.			
Totalt	6	0	0	

D. Förslagets proportionalitet

Eftersom förslaget inte bedöms medföra negativa konsekvenser, kan myndigheten också bedöma att det inte finns risk för långtgående kostnader eller begränsningar för de som berörs av förslaget, annat än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna. Det bör även observeras att det redan finns en existerande föreskrift och att uppdateringen endast kommer att medföra positiva effekter enligt Transportstyrelsens bedömning.

E. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering av regelverket kommer att ske fortlöpande genom gängse kontaktkanaler med rederier och andra aktörer inom branschen.

F. Samråd

Någon särskild samrådsskyldighet föreligger inte. Synpunkter från berörda aktörer inhämtas därför inom ramen för ordinarie remissförfarande.

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

Sai Mohebbi
Direkt +46-10-495 32 65
SMS 0767-21 10 29
sai.mohebbi@transportstyrelsen.se

REMISS