

Konsekvensutredning av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår ändrade förutsättningar för att utnyttja undantag i lotsled genom ändringar i 3 kap. Vidare föreslås att Transportstyrelsen efter ansökan ska kunna besluta att fartyg inom ett rederi är systerfartyg eller likartade fartyg, genom tillägg i 7 kap. Resor på ett fartyg som omfattas av ett sådant beslut föreslås kunna tillgodoräknas vid utnyttjande av undantag i lotsled.

Bestämmelserna om hur ett fartyg kan vägledas när en lots hindras från att embarkera eller debarkera utvecklas till att omfatta fler situationer.

I bilaga 1 om lotsleder föreslås mindre ändringar. I bilaga 5 om områdesundantag föreslås att ett områdesundantag tas bort och att två befintliga områdesundantag justeras.

Förslaget innehåller även mindre språkliga ändringar.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Undantag i lotsled

Enligt 3 kap. 2 § i lotsningsföreskriften får befälhavaren endast utnyttja undantag i lotsled om befälhavaren inom den senaste 12-månadersperioden har gjort en passage med fartyget i lotsleden och aktivt deltagit i fartygets navigering, med eller utan assistans av lots. Kravet infördes genom de omfattande ändringar av reglerna gällande lotsning som trädde i kraft den 1 december 2023.

En lotsled definieras i regel som farleden från en angöring till en hamn. En hamn kan dock ha flera kajer och hamnbassänger som binds samman av kortare farleder. Det är ofta dessa delar av hamnområdet som är mest utmanande ur navigerings- och manövreringssynpunkt.

Med nuvarande formulering räcker det att befälhavaren har passerat någon del av lotsleden för att undantaget ska kunna utnyttjas i hela leden. Vi har genom uppgifter från Sjöfartsverket förstått att fartyg som anläpt en kaj eller hamnbassäng därefter förflyttar sig utan lots ombord till andra platser inom hamnen som befälhavaren inte tidigare har navigerat i. Detta innebär sjösäkerhetsmässiga risker, och regeln får inte den effekt som avsågs när den infördes.

Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg

Enligt nuvarande regelverk ska resekravet i 3 kap. 2 § ha genomförts med det specifika fartyg som undantaget i lotsled ska åberopas för. Sjöfartsbranschen har framfört att detta är en onödigt snäv avgränsning. De beskriver en branschpraxis där befälhavare flyttas mellan olika fartyg med några års mellanrum i syfte att skapa en ökad dynamik i besättningarna, minska friktion mellan medarbetare och främja lärande inom rederiet. Med regelverkets nuvarande utformning blir dock kostnaderna för en sådan förflyttning en begränsande faktor, eftersom befälhavaren tvingas anlita lots för varje hamn som rederiet trafikerar. Rederierna menar att denna lösning i förlängningen kan leda till en sämre arbetsmiljö. Även vid oförutsedda förändringar i besättningen, såsom vid sjukavmönstringar, anser branschen att kostnaderna för lots blir oproportionerliga i förhållande till nyttan. Rederierna framhåller också att syftet med resekravet, att säkerställa sjösäkerheten genom att befälhavaren får erfarenhet av farleden, mycket väl kan uppnås även om resorna har genomförts på ett systerfartyg eller ett likartat fartyg. Transportstyrelsen delar bedömningen att erfarenhet från ett systerfartyg eller ett likartat fartyg kan uppfylla resekravets syfte.

Embarkering och debarkering av lots

I gällande föreskrift finns bestämmelser om hur ett fartyg kan vägledas när en lots hindras från att embarkera eller debarkera. Bestämmelserna är formulerade med utgångspunkt i hårt väder och isförhållanden. Sjöfartsverket har inkommit med önskemål om att de ska omfatta även andra situationer.

Behovet blev särskilt tydligt under coronapandemin, då lotsar blev tvungna att borda fartyg med smitta ombord trots att fartygen bedömdes ha kunnat dirigeras från annan plats utan att sjösäkerheten äventyrades. Frågan har även varit aktuell vid brand ombord, när fartyg behöver tas in innanför en lotspliktslinje för att underlätta brandbekämpning och en lots inte säkert kan vistas ombord.

De nuvarande bestämmelserna förutsätter att en lots kommer ombord. När embarkering inte kan ske på den planerade platsen anvisas en alternativ bordningsplats, och vägledning från lotsbåt beskrivs som ett stöd fram till dess att lotsen kan borda. Bestämmelserna ger därmed inte utrymme för att ett fartyg vägleds hela vägen utan att en lots är ombord, även om det i det enskilda fallet skulle vara den säkraste lösningen.

I de situationer som beskrivits ovan är det just detta som behövs. Om en lots inte säkert kan vistas ombord på grund av smitta eller brand löser en alternativ bordningsplats inte problemet och hindret kvarstår oavsett var bordningen sker. Detsamma gäller när hindret beror på förhållanden som gör all bordning osäker. Regleringen behöver därför kunna hantera att lotsningen genomförs genom vägledning från lotsbåt eller på annat lämpligt sätt, utan att lotsen kommer ombord.

Justeringar i lotsledslistan

Lotsleden "Uddevalla – Hätteberget – Lysekil" har en risknivå som är satt utifrån passage genom Malö strömmar. Sedan förra revideringen ingår den passagen inte längre i leden, men risknivån har inte justerats. Leden har därför i dag en högre risknivå än sträckningen motiverar.

Namnen på några lotsleder ändras också genom att angöringen benämns på ett annat sätt. Ändringarna görs för att stämma överens med Sjöfartsverkets lotsledslista, som har ändrats på motsvarande sätt, och innebär att lotsledernas sträckning framgår tydligare.

Områdesundantag

Nuvarande föreskrift innehåller ett områdesundantag för Luleå som endast kan nyttjas vid assistans av isbrytare. De förhållanden som undantaget reglerar omhändertas av de föreslagna ändringarna om embarkering och debarkering av lots. Under förutsättning att dessa ändringar genomförs fyller undantaget inte längre någon funktion och kan tas bort.

Norviks hamn är en ny hamn där verksamheten fortfarande är under utveckling. Sjöfartsverket och hamnen har identifierat ett behov av ett utökat områdesundantag som även omfattar ankarplatsen vid Norvikfjärden. Ankarplatsen används framför allt av bunkerfartyg, som är relativt små och anses kunna förflytta sig mellan ankarplatsen och kajerna i Norviks hamn utan att anlita lots.

En ny kaj har uppförts i Hargshamn. Kajen omfattas inte av det gällande områdesundantaget som därför inte är anpassat till hamnens nuvarande utformning och inte får önskad effekt.

Språkändringar

I gällande föreskrift används begreppen "likvärdigt fartyg" och "likartat fartyg" för att beskriva samma sak. Att använda olika begrepp för samma företeelse är otydligt och kan leda till osäkerhet om vad som avses.

2. Vad ska uppnås?

Undantag i lotsled

Syftet med det förändrade resekravet är att befälhavaren ska ha erfarenhet av just den del av lotsleden där undantaget utnyttjas. Kravet ska alltså träffa de delar av lotsleden som befälhavaren faktiskt har gjort en passage i och inte per automatik omfatta hela lotsleden när befälhavaren endast har gjort en passage i någon del av lotsleden.

Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg

Resekravet ska kunna uppfyllas på ett sätt som bättre motsvarar hur rederierna bemannar sina fartyg, utan att sjösäkerheten försämrats. Erfarenhet som ger befälhavaren motsvarande kännedom om farleden ska

kunna tillgodoräknas även när resan har genomförts på ett annat fartyg, förutsatt att fartygen är tillräckligt lika.

Embarkering och debarkering av lots

Regleringen ska kunna hantera alla situationer där en lots hindras från att embarkera eller debarkera på ett säkert sätt, oavsett vad hindret beror på. Regleringen ska också kunna hantera att hindret avser lotsens vistelse ombord och inte bara själva bordningen.

Lotsningen ska kunna genomföras på det sätt som är säkrast i det enskilda fallet, även när det innebär att lotsen inte kommer ombord. Samtidigt ska detta förbli ett förfarande för undantagssituationer.

Justeringar i lotsledslistan

Riskenivån för lotsleden mellan Uddevalla och Lysekil ska motsvara riskerna i farleden utifrån ledens sträckning.

Lotsledernas benämningar ska stämma överens med Sjöfartsverkets lotsledslista, så att det tydligare framgår var lederna börjar och slutar.

Områdesundantag

Områdesundantagen ska motsvara de behov som finns och de förhållanden som råder i respektive hamn. Undantag som inte längre fyller någon funktion ska inte finnas kvar, och undantagen ska omfatta de delar av hamnområdet där fartyg faktiskt förflyttar sig.

Språkändringar

Föreskriften ska använda ett enhetligt begrepp för samma företeelse, så att det inte uppstår osäkerhet om vad som avses.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Undantag i lotsled

Om inget görs kommer befälhavare fortsatt att kunna utnyttja undantag i lotsled i delar av en lotsled där de inte har någon aktuell erfarenhet. De sjösäkerhetsmässiga riskerna kvarstår därmed i hamnområden med flera kajer och hamnbassänger.

Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg

Resekravet skulle fortsatt behöva uppfyllas med det specifika fartyget. Rederierna får då fortsatt bära kostnader för lots när en befälhavare byter

fartyg, vilket enligt branschen är ett hinder för att flytta befälhavare mellan fartyg och kan påverka arbetsmiljön negativt. Det kan även innebära omotiverade kostnader för rederier vid t.ex. sjukavmönstringar.

Embarkering och debarkering av lots

Utan ändring kommer regleringen fortsatt att utgå från hårt väder och isförhållanden. I situationer där hindret beror på något annat, exempelvis smitta eller brand ombord, saknas stöd för att vägleda fartyget på annat sätt än genom att lotsen kommer ombord. Lotsar kan därmed behöva borda fartyg trots att det innebär en risk för dem, och trots att fartyget hade kunnat vägledas säkert från annan plats.

Problemet uppstår sällan men får stora konsekvenser när det inträffar. Erfarenheterna från coronapandemin visar att situationer av detta slag kan uppkomma snabbt och omfatta många fartyg samtidigt.

Justeringar i lotsledslistan

Lotsleden mellan Uddevalla och Lysekil skulle behålla en risknivå som inte motsvarar riskerna i farleden. Det innebär att krav ställs som inte är motiverade av förhållandena i leden.

Lotsledernas benämningar skulle fortsatt skilja sig från Sjöfartsverkets lotsledslista, vilket kan skapa osäkerhet om var lederna börjar och slutar.

Områdesundantag

Områdesundantaget för Luleå skulle stå kvar utan att fylla någon funktion. Områdesundantagen för Norviks hamn och Hargshamn skulle fortsatt inte omfatta de delar av hamnområdena där fartygsförflyttningar bedöms kunna genomföras med god sjösäkerhet, även utan lots ombord. Det innebär att lots behöver anlitas i situationer där det inte är motiverat av sjösäkerhetsskäl.

Språkändringar

Föreskriften skulle fortsatt använda två begrepp för samma företeelse, med risk för osäkerhet om huruvida någon skillnad är avsedd.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Samtliga förslag avser bestämmelser som redan finns i föreskriften. Skyldigheten att anlita lots och undantagen från den måste framgå av föreskrift för att vara bindande. Motsvarande gäller lotsledernas benämningar, risknivåer och områdesundantag, som anges i bilagor till föreskriften. Det är därför inte möjligt att lösa de problem som beskrivits genom information, rådgivning eller frivilliga överenskommelser.

När det gäller undantag i lotsled skulle Transportstyrelsen visserligen kunna informera om hur bestämmelsen är avsedd att tillämpas. En sådan åtgärd skulle dock inte förändra vad föreskriften medger och befälhavare skulle fortsatt ha rätt att utnyttja undantaget i hela lotsleden. Informationsinsatser kan komplettera en ändring men inte ersätta den.

För embarkering och debarkering av lots gäller att Sjöfartsverket och lotsarna behöver ett tydligt stöd i föreskriften för att kunna vägleda ett fartyg på annat sätt än genom att lotsen kommer ombord. Utan ett sådant stöd skulle vägledningen i dessa situationer behöva ske genom avsteg från föreskriften med hänvisning till att det är nödvändigt för att avvärja en fara. Det skulle innebära att bedömningen av om avsteget var motiverat görs i efterhand, och i förlängningen kan behöva prövas rättsligt. En sådan ordning ger varken lotsar eller befälhavare de förutsättningar de behöver för att fatta beslut i en pressad situation.

Transportstyrelsen bedömer därför att det saknas alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Undantag i lotsled

För att resekravet ska träffa den del av lotsleden där undantaget faktiskt utnyttjas har två alternativ övervägts.

Ett alternativ är att i föreskriften beskriva varje lotsledsavsnitt i detalj. Det skulle ge tydliga gränser för vilken erfarenhet som kan åberopas vid nyttjande av undantag i lotsled. Det skulle dock innebära ett omfattande arbete och medföra svårigheter eftersom lokala förhållanden påverkar var gränserna lämpligen bör dras. Ett annat alternativ är att knyta kravet till lotsledsavsnitt utan att avsnitten beskrivs närmare i föreskriften. Begreppet används redan i föreskriften, bland annat för Väner.

Transportstyrelsen förordar att kravet knyts till lotsledsavsnitt utan närmare beskrivning. Bedömningen är att förslaget kommer att ha god effekt på den beskrivna problematiken, samtidigt som ett rimligt bedömningsutrymme kvarstår som gör det möjligt att ta hänsyn till lokala förhållanden.

Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg

För att erfarenhet från andra fartyg ska kunna tillgodoräknas har två alternativ övervägts.

Ett alternativ är att låta befälhavaren eller rederiet själv bedöma om två fartyg är tillräckligt lika. Ett annat är att Transportstyrelsen efter ansökan beslutar att fartyg inom ett rederi är systerfartyg eller likartade fartyg, och att ett sådant beslut kan åberopas när undantaget utnyttjas. Beslutet avser

fartygens fysiska egenskaper och förutsätter att rederiet lämnar uppgifter om fartygen.

Transportstyrelsen förordar att bedömningen görs av myndigheten genom beslut. Att låta den enskilde befälhavaren avgöra om fartygen är systerfartyg eller likartade fartyg skulle innebära att en sjösäkerhetsmässigt avgörande bedömning görs utan insyn av myndigheten.

Embarkering och debarkering av lots

För att regleringen ska omfatta fler hinder än väder och is har två alternativ övervägts.

Ett alternativ är att räkna upp de hinder som ska omfattas, exempelvis smitta och brand. Ett annat är att formulera bestämmelsen generellt, så att den omfattar varje hinder som gör att lotsen inte kan embarkera, debarkera eller vistas ombord på ett säkert sätt.

Transportstyrelsen förordar en generell utformning. En uppräkningsriskerar att bli ofullständig, eftersom det inte går att förutse alla situationer som kan uppstå, och skulle behöva ändras varje gång en ny typ av hinder visar sig.

Lotsning utförs av Sjöfartsverket. Bedömningen av om ett fartyg kan vägledas på ett säkert sätt görs därmed av en statlig aktör med god kunskap om förhållandena i varje lotsled. Transportstyrelsen bedömer därför att bestämmelsen bör ge Sjöfartsverket utrymme att avgöra frågan i det enskilda fallet, utan att de förhållanden som ska beaktas anges i detalj.

Förslaget innebär också att ett fartyg kan vägledas utan att lotsen kommer ombord. Detta är en mer omfattande ändring än att bara ange fler hinder för bordning som ska innefattas, eftersom nuvarande bestämmelser utgår från att lotsen till slut kommer ombord. Bestämmelsen är därför utformad så att den gäller i undantagsfall och att Sjöfartsverket i varje enskilt fall ska bedöma om vägledning är möjlig. Avsikten är inte att ge utrymme för att regelmässigt genomföra lotsning utan lots ombord, utan att göra det möjligt när det i undantagsfall krävs ur säkerhetssynpunkt.

Justeringar i lotsledslistan

Lotslederna med tillhörande risknivåer anges i bilaga till föreskriften. Transportstyrelsen har inte för avsikt att ändra det förfarandet, och ändringarna görs därför inom den befintliga strukturen.

En helt ny riskbedömning för lotsleden mellan Uddevalla och Lysekil skulle kunna utföras men anses inte nödvändig. Sträckningen motsvarar lotslederna Uddevalla–Hätteberget och Lysekil–Brofjordens angöring, som båda har risknivå 3, och passage mellan lotsleder innanför lotspliktslinjerna medför inte en sådan riskökning att en högre nivå är motiverad.

Transportstyrelsen förordar därför att lotsleden ges samma risknivå som de överlappande lotslederna.

Områdesundantag

Skyldigheten att anlita lots i de aktuella områdena följer av föreskriften. Lättnader från den skyldigheten måste därför också framgå av föreskriften, och ändringarna görs genom att områdesundantagen i bilagan justeras.

Områdesundantaget för Luleå skulle kunna stå kvar för att förtydliga förhållandena i just Luleå hamn, men eftersom de förhållanden som undantaget reglerar omhändertas av förslaget om embarkering och debarkering av lots förordar Transportstyrelsen att undantaget tas bort. För Norviks hamn och Hargshamn förordar Transportstyrelsen att områdesundantagen utvidgas till att omfatta ankarplatsen vid Norvikfjärden respektive den nya kajen.

Språkändringar

Ett av begreppen "likvärdigt fartyg" och "likartat fartyg" ska användas genomgående. Transportstyrelsen förordar "likartat fartyg", eftersom det bäst beskriver fartyg som har liknande egenskaper.

4. Vilka är berörda?

Det är främst rederier och befälhavare på fartyg som berörs av de föreslagna ändringarna. Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet berörs genom förslaget om embarkering och debarkering av lots, som innebär att Sjöfartsverket ska bedöma om ett fartyg kan vägledas i det enskilda fallet. Transportstyrelsen berörs genom att prövningen av om fartyg är systerfartyg eller likartade fartyg blir en ny arbetsuppgift. I viss mån kan även hamnar i berörda områden påverkas, och i förlängningen andra myndigheter och enskilda individer.

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.

☐ 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.

Undantag i lotsled

Ändringen av resekravet till lotsledsavsnitt innebär att undantag i lotsled bara kan utnyttjas i det lotsledsavsnitt där befälhavaren har aktuell erfarenhet. För de rederier som i dag utnyttjar undantaget i delar av en lotsled där befälhavaren inte har gjort någon passage innebär det att lots behöver anlitas i dessa delar, med ökade kostnader som följd.

När resekravet infördes var syftet att befälhavaren ska ha erfarenhet av den del av farleden som navigeras, och ändringen innebär att regeln tillämpas på det sätt som var avsett när den infördes. De kostnader som uppstår är därmed en följd av att undantaget inte längre kan utnyttjas i strid med regelns syfte.

Omfattningen bedöms vara begränsad och berör främst hamnar med flera kajer eller hamnbassänger som binds samman av kortare farleder. Det är framför allt i Norrköpings hamn som företeelsen har uppmärksammats. Av AIS-data framgår att det under 2025 gjordes åtta förflyttningar mellan kajer i hamnen med fartyg vars storlek medger att undantag i lotsled kan utnyttjas. Eftersom Transportstyrelsen bara kan se lotsstatus för ett helt anlöp och inte för enskilda förflyttningar inom en hamn, går det inte att avgöra om lotsanlitas vid dessa tillfällen. Åtta förflyttningar utgör därmed ett högsta antal, det faktiska antalet kan vara lägre. Med en lotsavgift om 18 165¹ kronor för en förflyttning av detta slag motsvarar åtta förflyttningar en kostnad om högst 145 320 kronor per år. I de flesta hamnar utnyttjas undantaget redan i den del av lotsleden där befälhavaren har erfarenhet, och för rederier som trafikerar dessa hamnar innebär förslaget ingen förändring.

Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg

Ett beslut om systerfartyg eller likartade fartyg kan innebära att rederier inte behöver anlita lots när befälhavaren har fått relevant erfarenhet på ett annat fartyg inom rederiet. Hur stor effekten blir beror på flera faktorer. Rederiet måste ha fartyg som kan anses vara systerfartyg eller likartade fartyg, fartygen måste vara av sådan typ, storlek och bemanning att undantag i lotsled är möjligt, och de måste anlöpa samma hamnar tillräckligt ofta och med liknande trafikmönster för att erfarenheten ska kunna tillgodoräknas. Det finns ingen samlad information om dessa förhållanden.

Möjligheten att utnyttja undantag i lotsled styrs av lotsledens risknivå tillsammans med fartygets egenskaper. Grovt räknat har en tredjedel av lotslederna risknivå 4, där undantag i lotsled inte är möjligt, en tredjedel risknivå 3, där undantaget omfattar vissa fartyg upp till 90 meters längd, och en tredjedel risknivå 1 eller 2, där vissa fartyg upp till 110 respektive 100 meters längd omfattas. Ett fartyg kan därför utnyttja undantaget i vissa hamnar men inte i andra.

I dag har cirka 50 unika fartyg, med en storlek som möjliggör nyttjande av undantag i lotsled i vissa hamnar, lotsdispenser knutna till sig som omfattar två eller fler fartyg. Dessa fartyg kontrolleras av cirka 15 rederier. Transportstyrelsen bedömer att behovet av beslut om systerfartyg eller likartade fartyg har ungefär samma omfattning, och att det därmed kan komma in cirka 15 ansökningar som sammanlagt omfattar cirka 50 fartyg.

För att belysa effekten av förslaget har anlöpsdata för 2024 och 2025 analyserats för fyra fartyg inom samma rederi. Fartygen är kortare än 90 meter

¹ SJÖFS 2025:5 - Avser ett fartyg med en nettodräktighet mellan 1 000–1 999 och 0,5–1 timmes lotsad tid.

och har bedömts vara systerfartyg. I simuleringen byter befälhavaren fartyg den 1 januari 2025 och tillgodoräknar sig erfarenhet från det tidigare fartyget under 2024. Befälhavaren antas vara mönstrad varannan månad med start i januari, vilket motsvarar ett 1 till 1 system, och kravet på passage under den senaste tolv månadersperioden har beaktats. Utgångspunkten är de anlöp som under 2025 genomfördes utan lots. Underlaget är begränsat och analysen ska ses som ett exempel av hur effekten kan variera, inte som ett genomsnitt för de rederier som berörs.

Tabell 1. Extra lotsningar efter byte av befälhavare, med och utan beslut om systerfartyg. Kostnaden avser en lotsavgift på 23 845 kronor, vilket motsvarar ett fartyg med en nettodräktighet mellan 1000–1999 och 1,5–2 timmars lotsad tid.

	Utan beslut	Med beslut	Sparade lotsningar	Sparad kostnad
<i>Fartyg A till B</i>	9	6	3	71 535
<i>Fartyg B till A</i>	3	2	1	23 845
<i>Fartyg C till D</i>	7	5	2	47 690
<i>Fartyg D till C</i>	5	5	0	0
<i>Medelvärde</i>	6,0	4,5	1,5	35 768

Resultatet varierar kraftigt mellan fartygen. Om fartygen hade gått i linjetrafik på samma rutt med tillräcklig frekvens hade erfarenheten från det tidigare fartyget kunnat ersätta samtliga extra lotsningar, vilket motsvarar i genomsnitt 143 070 kronor per befälhavarbyte. De analyserade fartygen går dock i oregelbunden trafik, och erfarenhet från ett fartyg innebär inte att undantaget kan återopas i alla hamnar som det nya fartyget anlöper. I det fallet blir besparingen i genomsnitt 35 768 kronor per byte, och i ett av de fyra fallen uteblir den helt.

Embarkering och debarkering av lots

Förslaget innebär att ett fartyg kan vägledas av lots från lotsbåt eller på annat lämpligt sätt i fler situationer än i dag. För rederierna innebär det att ett fartyg kan fortsätta sin resa även när lotsen inte kan komma ombord, i stället för att resan avbryts eller försenas i väntan på att förhållandena ändras.

Det går inte att beräkna vilka kostnader som undviks, eftersom situationerna sällan uppstår och är av olika karaktär. En försening eller ett avbrutet anlöp kan dock innebära betydande kostnader för ett rederi i form av väntetid, omdirigering och påverkan på efterföljande hamnanlöp. Erfarenheterna från coronapandemin visar att situationer av detta slag kan uppkomma snabbt och omfatta många fartyg samtidigt.

Förslaget innebär inga nya krav på rederierna och medför därmed inga administrativa kostnader. Bedömningen av om ett fartyg kan vägledas görs av Sjöfartsverket i det enskilda fallet.

Justeringar i lotsledslistan

Hela sträckan mellan Uddevalla och Lysekil kan redan i dag trafikeras i risknivå 3 genom de två separata lotslederna Uddevalla–Hätteberget och Lysekil–Brofjordens angöring, som går ihop i samma farled längst ut mot angöringen. Ändringen innebär därför ingen ny möjlighet, utan rättar till att risknivån inte ändrades när lotsledens sträckning ändrades vid förra revideringen.

Problemet med den nuvarande risknivån är att en befälhavare kan uppfatta det som att hela sträckan kräver lots, utan att inse att de två separata lederna kan åberopas. Informationen i föreskriften och i lotspliktsguiden blir därmed otydlig.

Det är inte känt om lotsningar har bokats på den grunden utan att befälhavaren har varit skyldig att anlita lots. Om den tolkningen görs kan kostnaden uppgå till omkring 46 000² kronor per lotsning. Ändringen innebär att sådana kostnader undviks.

Övriga ändringar avseende lotsledernas benämningar innebär ingen förändring av var lotslederna går eller av när lots behöver anlitas. För rederierna innebär de att det tydligare framgår var en lotsled börjar och slutar, vilket kan minska risken för missförstånd om när skyldigheten att anlita lots inträder.

Områdesundantag

Utvidgningen av områdesundantaget för Norviks hamn innebär att ankarplatsen vid Norvikfjärden kan trafikeras utan lots. Under 2025 gjordes sju ankringar som omfattas av förslaget, av två fartyg, varav det ena stod för sex av ankringarna. En ankring medför i regel två lotsningar, en till ankarplatsen och en därifrån, vilket innebär att fjorton lotsningar bortfaller. Med en lotsavgift om 18 165³ kronor motsvarar det en minskad kostnad om cirka 254 000 kronor per år för de berörda rederierna.

Underlaget är begränsat till två fartyg, och antalet ankringar kan variera mellan åren beroende på hur verksamheten i hamnen utvecklas.

I Hargshamn sker förhalning mellan kajer i relativt stor utsträckning. Under 2025 gjordes ett trettiotal förhalningar till eller från den nya kajen av fartyg som omfattas av förslaget områdesundantag. Dessa omfattas inte av det nuvarande områdesundantaget och kräver därmed lots. Med en lotsavgift om 22 160⁴ kronor motsvarar det en minskad kostnad om cirka

² SJÖFS 2025:5 - Avser ett fartyg med en nettodräktighet mellan 1 000–1 999 och 6 timmars lotsad tid.

³ SJÖFS 2025:5 - Avser ett fartyg med en nettodräktighet mellan 1 000–1 999 och 0,5–1 timmes lotsad tid.

⁴ SJÖFS 2025:5 - Avser ett fartyg med en nettodräktighet mellan 2 000–2 999 och 0,5–1 timmes lotsad tid.

665 000 kronor per år för de berörda rederierna. De fartyg som trafikerar hamnen är bulkfartyg mellan 90 och 130 meter och flera av dem ligger sannolikt i ett högre avgiftsintervall, den faktiska besparingen kan vara högre.

Borttagandet av områdesundantaget för Luleå innebär ingen förändring i sak eftersom de förhållanden som undantaget reglerar omhändertas av förslaget om embarkering och debarkering av lots.

Språkändringar

Ändringen innebär ingen förändring i sak och medför inga konsekvenser för företagen.

5.2 Enskilda

Förslaget bedöms inte få några påtagliga konsekvenser för enskilda. De föreslagna ändringarna riktar sig i första hand till rederier, befälhavare och myndigheter. Eventuella indirekta effekter, såsom förändrade kostnader för lotsning, bedöms vara marginella och inte märkbart påverka resenärer, konsumenter eller allmänheten i stort.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget innebär vissa administrativa anpassningar för Transportstyrelsen genom uppdatering av IT-system. Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg blir dessutom en ny typ av beslut med prövning av ansökningar. Transportstyrelsen bedömer att cirka 15 ansökningar kan komma in, vilket innebär en begränsad ökning av ärendevolymen.

Sjöfartsverket berörs genom att bedömningen av om ett fartyg kan vägledas när en lots hindras från att embarkera eller debarkera görs av Sjöfartsverket i det enskilda fallet. Förslaget bedöms också ha betydelse för lotsarnas arbetsmiljö, eftersom en lots inte behöver borda ett fartyg när det innebär en risk.

De utvidgade områdesundantagen och den ändrade risknivån innebär färre lotsningar och därmed minskade intäkter för Sjöfartsverket. De besparingar som redovisats för rederierna motsvarar uteblivna intäkter för Sjöfartsverket, sammanlagt i storleksordningen 900 000 kronor per år. Ändringen av resekravet verkar i motsatt riktning och innebär ett visst ökat antal lotsningar. Påverkan bedöms sammantaget vara begränsad i förhållande till verksamhetens omfattning.

5.4 Miljö

Vi bedömer att de föreslagna ändringarna inte kommer att ändra fartygens trafikmönster i sådan omfattning att det ger några betydande effekter på utsläppen från fartyg. Samma fartyg anlöper samma hamnar som i dag, och ändringarna avser förutsättningarna för när lots ska anlitas.

De utvidgade områdesundantagen i Norviks hamn och Hargshamn innebär färre lotsningar, vilket i motsvarande mån minskar utsläppen från lotsningsverksamheten. Ändringen av resekravet verkar i motsatt riktning och kan innebära ett visst ökat antal lotsningar. Effekterna bedöms i båda fallen som små och beskrivs närmare under 5.1 Företag.

Förslaget om embarkering och debarkering av lots kan innebära att ett fartyg kan fortsätta sin resa i stället för att avbryta eller invänta ändrade förhållanden. Det kan i enskilda fall leda till kortare gångtid och minskade utsläpp, men eftersom situationerna sällan uppstår bedöms effekten vara liten.

Även effekterna av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till olyckor bedöms som små. Ändringen av resekravet bedöms minska risken för olyckor i hamnområden, vilket beskrivs närmare under avsnitt 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet.

5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna kan bidra till ökad tydlighet och regelefterlevnad, vilket kan stärka förtroendet för reglerna och ha en positiv påverkan på sjösäkerheten.

Ändringen av resekravet bedöms minska risken för olyckor i hamnområden. En olycka med ett fartyg kan få konsekvenser för fler än det berörda redet, genom utsläpp, skador på kajer och annan infrastruktur samt störningar i hamnens verksamhet.

Förslaget om embarkering och debarkering av lots kan också ha betydelse i situationer där ett fartyg behöver tas in innanför en lotspliktslinje för att kunna nås av räddningstjänsten.

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

Transportstyrelsen har övervägt om problemen kan lösas utan reglering. Eftersom skyldigheten att anlita lots, undantagen från den och lotsledernas benämningar och risknivåer framgår av föreskriften, kan ändringarna inte genomföras på annat sätt. Information om hur bestämmelserna är avsedda att tillämpas skulle inte förändra vad föreskriften medger, och för embarkering och debarkering skulle avsaknaden av stöd i föreskriften innebära att bedömningen av om ett avsteg var motiverat görs i efterhand.

Undantag i lotsled

Alternativet att i föreskriften beskriva varje lotsledsavsnitt i detalj skulle ge tydliga gränser för var erfarenheten ska ha förvärvats men innebära ett omfattande arbete och medföra svårigheter eftersom lokala förhållanden påverkar var gränserna bör dras. Att knyta kravet till lotsledsavsnitt utan närmare beskrivning bedöms ge god effekt på problemet även om ett utrymme för bedömning kvarstår.

Beslut om systerfartyg eller likartade fartyg

Alternativet att låta befälhavaren eller rederiet själv bedöma om två fartyg är tillräckligt lika skulle innebära en lägre administrativ börda för befälhavare eller rederier. Det innebär dock att en sjösäkerhetsmässigt avgörande bedömning görs utan insyn av myndigheten. Att Transportstyrelsen prövar frågan genom beslut bedöms ge en rimlig administrativ belastning för rederierna utan att sjösäkerheten påverkas.

Embarkering och debarkering av lots

Alternativet att räkna upp de hinder som ska omfattas skulle ge en tydligare avgränsning men, riskera att bli ofullständigt eftersom alla situationer inte går att förutse och, behöva ändras varje gång en ny typ av hinder visar sig. En generell utformning bedöms därför vara lämpligare. Att bestämmelsen gäller i undantagsfall och att Sjöfartsverket prövar frågan i det enskilda fallet begränsar tillämpningen till de situationer där den behövs.

Justeringar i lotsledslistan och områdesundantag

En ny riskbedömning av lotsleden mellan Uddevalla och Lysekil skulle ge ett mer heltäckande underlag, men bedöms inte nödvändig eftersom sträckningen motsvarar två befintliga lotsleder med risknivå 3. Att låta områdesundantaget för Luleå stå kvar skulle innebära att föreskriften innehåller ett undantag vars förhållanden regleras även på annat sätt.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 5 och 9 §§ förordningen (1982:569) om lotsning m.m. om skyldigheten att anlita lots och om det som i övrigt behövs för lotsning av fartyg och för annat biträde av lots åt fartyg än lotsning.

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

Regleringen hör till nationell rådighet och bedöms vara förenlig med EU-rätten och dess regler om fri rörlighet samt andra internationella regler. Vidare bedömer vi att föreslagna föreskrifter inte ska anmälas enligt något anmälningsförfarande.

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

Ikraftträdande av föreskriften planeras till den 1 mars 2027.

Föreslagna ändringar kräver mindre uppdateringar av Transportstyrelsens IT-system, dels av den digitala lotspliktsguiden, dels av ärendehanteringssystemet för lotsdispenser. Ikraftträdandet behöver därför anpassas till

driftsättningen av dessa system. I övrigt bedömer Transportstyrelsen att ändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt.

Ändringarna kommer att informeras om på Transportstyrelsens webbplats. Särskild information om möjligheten att ansöka om beslut att fartyg är systerfartyg eller likartade fartyg bedöms behövas, eftersom förfarandet är nytt. Branschorganisationer kan bidra till att sprida informationen till berörda rederier och befälhavare.

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?

De förändringar som föreslås bör samlat ha en positiv inverkan på funktionsmålet genom:

- Erfarenhet från systerfartyg och likartade fartyg kan tillgodoräknas, vilket ger rederierna större möjlighet att flytta befälhavare mellan fartyg utan att kostnaderna för lots blir en begränsande faktor.
- Områdesundantagen för Norviks hamn och Hargshamn utvidgas, vilket möjliggör förflyttningar utan lots där sjösäkerheten bedöms vara acceptabel.
- Lotsledernas benämningar harmoniseras med Sjöfartsverkets lotsledslista, vilket gör det tydligare för befälhavare var en lotsled börjar och slutar.
- Risknivån för lotsleden mellan Uddevalla och Lysekil anpassas till ledens faktiska sträckning.

Förtydligandet av resekravet innebär att lots behöver anlitas i delar av en lotsled där undantaget i dag utnyttjas utan att befälhavaren har erfarenhet av avsnittet. Det leder till ökade kostnader för de rederier som berörs, men innebär att bestämmelsen tillämpas som avsett.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Vår bedömning är att förslaget sammantaget har en positiv effekt på hänsynsmålet.

Förtydligandet av resekravet innebär att befälhavare som utnyttjar undantag i lotsled har aktuell erfarenhet av den del av leden som navigeras, vilket stärker sjösäkerheten i de hamnområden som är mest utmanande ur manövreringssynpunkt.

Förslaget om embarkering och debarkering av lots gör det möjligt att genomföra vägledningen på det sätt som är säkrast i det enskilda fallet. Det har också betydelse för lotsarnas arbetsmiljö, eftersom lotsar inte behöver borda fartyg när det innebär en risk för dem.

Där lättnader föreslås, genom utvidgade områdesundantag och genom att erfarenhet från systerfartyg kan tillgodoräknas, bedöms en acceptabel sjösäkerhet vidmakthållas.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Ökad flexibilitet vid byte av befälhavare. Fartyg kan fortsätta resan när lots inte kan komma ombord.	Administrativt arbete vid ansökan om beslut om systerfartyg.	+ 774	Norvik 254 och Hargshamn 665. Ändrat resekrav högst –145. Systerfartyg 36 per befälhavarbyte, ingår ej i summan då den inte avser kostnad per år. Se 5.1
Enskilda				Se 5.2.
Staten m.fl.	Förbättrad arbetsmiljö för lotsar.		– 774	Minskade lotsningsintäkter för Sjöfartsverket, se 5.3.
Externa effekter	Minskad risk för olyckor i hamnområden			Går ej att kvantifiera, se 5.5.
Totalt			0	Lotsavgifterna är en överföring mellan rederier och Sjöfartsverket, men verket undviker samtidigt kostnader för de lotsningar som bortfaller. Nettoeffekten bedöms därmed vara positiv även om den inte är kvantifierad.

E. Förslagets proportionalitet

De föreslagna ändringarna innebär i huvudsak lätnader och anpassningar av gällande regler. Möjligheten att få ett beslut om systerfartyg eller likartade fartyg är frivillig, och de utvidgade områdesundantagen och den ändrade risknivån innebär att lots inte behöver anlitas där det inte är motiverat av sjösäkerhetsskäl. Förslaget om embarkering och debarkering av lots utökar inte kraven på rederierna utan ger utrymme att genomföra lotsningen på det sätt som är säkrast i det enskilda fallet.

Ändringen av resekravet innebär ökade kostnader för de rederier som i dag utnyttjar undantaget i delar av en lotsled där befälhavaren saknar erfarenhet. Ändringen innebär dock inte något nytt krav, utan att bestämmelsen tillämpas på det sätt som var avsett när den infördes. Omfattningen bedöms vara begränsad och att förslaget bidrar till att regeln tillämpas på ett mer enhetligt sätt. Det kan bidra till ökade sjösäkerheten i de hamnområden som är mest utmanande ur manövreringssynpunkt.

Sammantaget bedömer vi att förslaget inte medför mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna.

F. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen planerar för löpande uppföljning och utvärdering av lotsningsföreskriften i sin helhet följt av revideringar när behov identifieras. Föreslagna ändringar kommer ingå i den samlade uppföljningen och utvärderingen av föreskriften.

Effekterna kan till stor del följas inom ramen för den löpande verksamheten. Ansökningar om beslut att fartyg är systerfartyg eller likartade fartyg hanteras av Transportstyrelsen och kan följas upp direkt genom myndighetens ärendehanteringssystem. Förändringar i antalet lotsningar kan följas i dialog med Sjöfartsverket. Hur rederier och befälhavare uppfattar att reglerna fungerar kan fångas upp genom den samverkan som sker med Sjöfartsverket och branschen.

Lotsningsföreskriften innehåller helt nationella regler, och vi vet sedan tidigare att det kan ta tid innan branschen fullt ut känner till och anpassar sig till de möjligheter som förslagen innebär. Uppföljningen kan påbörjas tidigt och på kort sikt ge underlag för riktade informationsinsatser. Att dra slutsatser som motiverar nya regeländringar kräver däremot ett längre tidsperspektiv, så att effekterna hinner visa sig och förhastade slutsatser undviks.

G. Samråd

Förslagen till ändringar har tagits fram genom samverkan med Sjöfartsverket och Föreningen Svensk Sjöfart. Transportstyrelsen har gjort avvägningen vilka förslag som revideringen ska omfatta. Formellt samråd med Sjöfartsverket sker i samband med externremissen av förslaget.

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

Joakim Lindvall
Gruppledare
Telefon: 010-495 65 24
E-post: joakim.lindvall@transportstyrelsen.se