



Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping
sjofart@transportstyrelsen.se

Göteborg 25 september 2020

Remissvar angående förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd i TSF 2017:88 om lotsning.

Er beteckning: TSF-2017-149

Sveriges Skeppsmäklareförening vill tacka för möjligheten att inlämna synpunkter på ovanstående remiss. Vi anser även att det är bra att Transportstyrelsen på det här sättet försöker ta ett nytt grepp på reglerna för lotstjänsten.

Redan 2004 skrev Sveriges Skeppsmäklareförening i ett remissvar att vi efterlyste en mera riskbaserad lotstjänst och vi har framfört samma åsikt vid flera möten med Sjöfartsinspektionen (som de hette då vi hade regelbundna möten med dem.)

Där efterlyste vi flexibla lotskravsgränser (som utgick från de lotsledskrav som då fanns) för fartygen som bland annat bestämdes utifrån:

- *manöverförmåga*
- *navigeringsutrustning*
- *regelbundenhet i trafikmönstret*
- *resultat i hamnstatskontrollen*
- *flagga*

Ett steg i rätt riktning, men invändningar finns

Vi anser att de nya förslagen är ett steg i rätt riktning, men vi anser att det fortfarande är allt för stort fokus på just längd och bredd och för lite på kvalitet och goda system för ökad sjösäkerhet. Självklart inser vi att olika lotsleder kan leda till olika lotskrav. Om den aktuella riskindelningen är den rätta utgår vi ifrån att Transportstyrelsen, med alla de referensgrupper och olika arbetsgrupper de haft till sitt förfogande, är bäst på att avgöra. Däremot är det angeläget att följa upp utfallet när reglerna väl satts i bruk. Vi vet till exempel redan nu att det finns en oro kring hur den nya tvådelade indelningen i Norrköping ska fungera i praktiken.

På samma sätt kommer konkurrensen mellan Södertälje hamn och Norvik att skärpas då Södertälje kräver 3,5 timmars lotsning medan Norvik kan erbjuda lotsfria fartygsanlöp om befälhavaren har förenklad dispens. Om farlederna är rätt risksatta är det inget att säga om, men det är viktigt att detta utvärderas ordentligt.

Vi är också fundersamma kring om Sjöfartsverket verkligen kommer att kunna erbjuda lotsar i den utsträckning som kan behövas redan vid årsskiftet.

Det är oerhört viktigt att den här omändringen inte äventyrar sjöfartens konkurrenskraft!

Varför en lotsgräns på 70 meter, varför inte behålla 90 meter?

Med detta sagt kan vi inte låta bli att undra varför man egentligen föreslår en ny lotsgräns på 70 meter, varför inte behålla 90 meter i de fall där det tidigare fungerat?

Många fartyg är byggda just för att klara den 90-meters gräns som vi har idag.

Det blir därmed många fartyg i storleksordningen 70 - 89,99 meter som drabbas av denna förändring. Dessutom försämras produktionsflytet för hamnarna, då fartygen måste vänta på lots innan skifte av fartyg från och till samma kaj kan ske.

Då det redan idag råder brist på lotsar inom vissa trafikområden förbättras ju inte situationen när gränsen för lotsplikt sänks. Även med ett förenklat förfarande tror vi att det i praktiken kommer att bli fler fartyg som efterfrågar lots med dessa nya regler.

Det händer redan idag, allt för ofta, att det inte finns lots att tillgå bland annat på grund av dagens vilotider för lotsarna och att det finns för få lotsar tillgängliga. Fartygen är dessutom utrustade med bättre utrustning än någonsin förr och ändå ska rederier som bevisligen haft nautiker ombord som klarat säkerhetskraven nu behöva ansöka om lotsdispenser och genomgå, om än förenklade men kostsamma, tester.

Kostnader för lotsdispenser blir en extra utgift för de rederier som lotsfritt gått på samma hamnar i många år; dessutom en avgift som Transportstyrelsen nu passat på att höja. Det är dålig timing för rederier som till följd av covid-19 tvingats dra ner på trafiken.

Ett citat ur Transportstyrelsens egen konsekvensutredning:

”Arbetet med riskbaserad lotsplikt föreslår att ett resekrav införs för befälhavare på fartyg med en längd som är mellan 70 meter och dagens lotspliktsgränser. Det innebär att befälhavare på fartyg som i dag inte är lotspliktiga men som är över 70 meter långa kan få ökade kostnader om de inte har varit i den aktuella lotsleden under den senaste tolv månaders perioden. Detta skulle kunna leda till en lägre tillgänglighet på sjötransporter om effekten för dessa rederier blir att de behöver lägga ned vissa rutter på grund av för låg lönsamhet och hög priskänslighet.”

Vår bedömning är att detta kommer att gälla flera av de fartyg som finns i det aktuella längdspannet. Då detta går emot de trafikpolitiska målen om en överflyttning bör konsekvenserna tas i beaktande.

Varför inte tänka helt nytt? Var finns förslagen om navigationsstöd från land?

Sveriges Skeppsmäklareförening var även aktiv 2007 i utredningen Lotsa Rätt som leddes av Transportstyrelsens nuvarande GD Jonas Bjelfvenstam och som föreslog att åtminstone på försök inrätta ett erbjudande om "lotsning från land".

Här kan vi notera att det är olyckligt att den här utredningen inte måttat med att göra ett enda konkret förslag i denna riktning. Sveriges Skeppsmäklareförening föreslår att man ser över om det inte finns områden i just Vänern som skulle kunna passa för ett sådant försök. Eftersom Sjöfartsverket kommit långt i sina pilotförsök kring detta anser vi att även föreskriftsarbetet behöver ta höjd för att det ska vara möjligt att genomföra navigationsstöd från land i verkligheten – utan lots ombord.

Vi kräver smidig övergång

Vår största invändning är dock att detta aldrig kan införas redan vid nyår. I alla fall inte om det är tänkt att alla som idag är lotsbefriade från och med då ska ta lots eller hinna ha ansökt om och genomfört ett lotsdispensförfarande. Även ett förenklat sådant kräver en smidig övergång för att inte sjöfartens leveranssäkerhet ska äventyras.

Svenska hamnar besöks årligen av någonstans i storleksordningen 2 500 fartygsindivider och de flesta är här bara någon enstaka gång. Många befälhavare har inte idag (eller ens i november) någon aning om att de, säg 5 januari, ska till svensk hamn. Däremot kanske de vet att de förra gången slapp ta lots och förväntar sig att det så ska förbli. Smidighet, flexibilitet och en lyhördhet mot marknaden under hela 2021 vore därför eftersträvarsvärt och då särskilt i de fall där fartygens befälhavare varit här tidigare.

Det är ju knappast så att dagens lotsregler visat på brister i säkerheten; så även om Transportstyrelsen bjuder på en smidig övergång för dem som plötsligt får lyda under nya krav riskeras ändå inte den totala sjösäkerheten.

Gällande dispenser fortsätter väl gälla tiden ut?

Vi utgår också ifrån att samtliga idag gällande dispenser fortsätter att gälla dispens tiden ut. På samma sätt anser vi att de befälhavare som idag har generella lotsdispenser borde få behålla dem så länge som de används regelbundet. Fasa in de här nya reglerna med sikte på framtiden, rör inte till det som idag fungerar utmärkt. Vi noterar dock att om de generella ändå måste bytas ut till flera ledanknutna dispenser kommer bara en avgift att tas ut, vilket naturligtvis är bra. Men varför inte bara låta dem fasa ut? Det är ju bara 40 generella dispenser som är aktuella idag.

Lite väl snävt med 12 månaders regel

Sveriges Skeppsmäklareförening anser även att regelverket är lite väl snävt då alla dispenser upphör om inte en och samma befälhavare återkommer inom en 12-månadersperiod. Vi har svårt att se att det inte skulle kunna utökas till 24 månader. Det kan inte vara meningen att en befälhavare som fram tills nu, utan några som helst problem, gått utan lots plötsligt ska behöva göra en testresa i vardera farledsriktning plus ett test, och sen behöva göra om det om det dröjer 13 månader innan han eller hon kommer tillbaka igen. Det är långt ifrån alla sjöfart till och från Sverige som bedrivs i kustnära linjetrafik!

Vi stödjer Svensk Sjöfarts initiativ till en permanent revideringsgrupp

Vi ställer oss även bakom Svensk Sjöfarts initiativ till en revideringsgrupp som följer utveckling efter det att de nya reglerna trätt i kraft. Det är viktigt att snabbt kunna förändra och förbättra regelverket när intentionerna i vissa fall kanske inte fungerar i verkligheten.

Bra med lathund och att systerfartyg räknas in i dispensen – och annat som är bra

Lathunden som följer med förslagen anser vi också ger en bra sammanfattning. Det blir tydligt vilka fartyg som faller under vilka krav och en fin överskådlighet för att snabbt kunna se vilka fartyg som det är applicerbart på.

Det är också bra att man inte behöver ta separata dispenser för systerfartyg.

Vi har inga invändningar till förslagen om undantag för utländska statsfartyg, de nya breddreglerna för katamaraner eller regelskärpningen som görs för att stärka befälhavarna att ta lots när de innerst inne känner att det vore det bästa ur sjösäkerhetssynpunkt. Vi tycker även att det är bra att ordet lotsdispens åter skrivs in i föreskriften.

Avslutningsvis anser vi alltså att intentionerna mot en mera riskbaserad lotsplikt är bra, men att man som alltid vid större förändringar bör använda en viss smidighet för att uppnå sitt mål. Kanske borde man använda 2021 till att utvärdera förslagen och dess konsekvenser ytterligare. Borde det inte vara möjligt att åtminstone avvakta med förslaget om att sänka den generella lotspliktsgränsen till 70 meter?

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD

Postgatan 4
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94
berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening har 124 medlemmar längs den svenska kusten samt i Väneren och Mälaren. Dessa företag kan delas in i fem olika kategorier:

- 1) Fartygsagenter*
- 2) Linjeagenter/linjerederier*
- 3) Befraktningmäklare*
- 4) Köp- och försäljningsmäklare*
- 5) Rederioperatörer*

Lotsrådet, ett av våra arbetsutskott, har varit involverat i behandlingen av detta remissvar.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

***Fartygsagenterna** är något av en sambandscentral mellan rederiet/befälhavaren, lastägaren, hamnen och myndighetsverige. Det är ofta de som beställer lots och administrerar lotsdispenserna och alltid de som tar emot fakturorna från Transportstyrelsen och Sjöfartsverket vad gäller lotshantering i svensk hamn.*

*Även **linjeagenter/linjerederier** berörs då kostnaderna för ett anlop till syvende och sist är avgörande om det alls är ekonomiskt försvarbart att komma hit med ett container/ro-ro-fartyg i linjetrafik. Samtliga containeragenter/rederier som fraktar svensk import och export är anslutna till Sveriges Skeppsmäklareförening.*