

Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Skickat till: sjofart@transportstyrelsen.se

Göteborg 2025-02-21

Diarienummer TSF 2023-16

Remissvar: TSF 2023–16 förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsorganisation för passagerarfartyg i nationell sjöfart

Föreningen Skärgårdsredarna är en branschorganisation för svensk inrikes sjöfartsnäring och representerar ett 100-tal rederier med verksamhet runt hela Sveriges kust samt i de större insjöarna. Den fartygsflotta på drygt 360 fartyg som finns hos Skärgårdsredarnas medlemmar transporterar årligen mer än 35 miljoner passagerare och mer än 14 miljoner fordon inom hela Sverige.

Bakgrund

För att erhålla en likvärdig säkerhet för alla passagerare föreslår Transportstyrelsen att även rederier och passagerarfartyg i fartområde E samt passagerarfartyg under 24 meter i fartområde D och C åter ska omfattas av kravet på säkerhetsorganisation enligt TSFS 2009:1. Den lindring som infördes med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) har enligt Transportstyrelsen inte bedömts motsvara en tillräcklig kravnivå.

Vår bedömning, förslag, betydelsen av riskbaserad tillsyn och slutsatser

Enligt rapport så skall förändringar ske på passagerarfartyg i fartområde E som idag seglar under regelverk TSFS 2017:26, det finns inte i konsekvensutredningen någon statistik på inrapporterade skador eller dödsfall i förhållande till passagerarfartyg innan regelverk 2017:26 startade som kan påvisa om en försämring på sjösäkerheten har skett inom fartområde E.

De olyckor och inrapporterade skador eller dödsfall på passagerarfartyg som använder TSFS 2017:26 inom fartområde E som har inrapporterade olyckor behöver härledas till att det kunnat förhindrats av en förändring i TSFS 2009:1 så att missvisande faktorer så som plötsliga sjukdomsfall ej belastar statistiken, eller då fartygen legat till kaj och ej varit i trafik.

Vi ställer oss frågande till om det underlag som använts i konsekvensutredningen verkligen är relevant då det tycks bygga på statistik som dels till stora delar inte är inhämtad under den tidsperiod då de befintliga reglerna varit i kraft, dels inte heller skiljer ut de fartyg som i huvudsak skulle omfattas av förändringen.

I arbetet framförs att rederier inom passagerartrafik som omfattas av 2017:26 är på väg att få sämre säkerhetskultur, något som vi inte tycker är tillräckligt väl underbyggt i den redovisning som bifogas.

Konsekvensutredningen utelämnar också de ekonomiska konsekvenserna för berörda rederier, trafikhuvudmän och i förlängningen medborgarna. Transportstyrelsens förslag innebär en ökad mängd besiktningar jämfört med nuläget.

Idag utför Transportstyrelsen rederikontroller i syfte att kontrollera rederiets säkerhetsorganisation. Vår uppfattning är att Transportstyrelsen redan har goda möjligheter att kontrollera det systematiska sjösäkerhetsarbetet samt arbetsmiljöarbetet ombord på fartygen.

De större rederierna uppfyller till stor del redan regelverk TSFS 2009:1 och ser därför inte att detta skulle påverka dessa rederier eller deras säkerhetsarbete där den stora massan av passagerare åker.

Att tillämpa besiktningar på varje enskilt fartyg enligt Transportstyrelsens förslag B skulle innebära en ökning av antalet förrättningar vilket skulle medföra ökade kostnader för rederiet och den allmänna kollektivtrafiken.

Vad gäller antalet döda och skadade i skärgårdstrafik är dessa nivåer mycket låga och det går i princip att säga att den s.k. nollvisionen redan är uppfylld inom detta transportslag. Det torde således inte finnas några statistiskt tunga argument för att införa ytterligare generell reglering för dessa fartyg. Man beaktade detta i samband med att reglerna ändrades 2017, vi kan inte se att det finns underlag för att säga att situationen sedan dessa skulle ha väsentligen försämrats.

Åtgärder som vidtas bör i stället fokusera på att göra kravbilderna tydligare snarare än mer reglerad. Vi håller med om att viss höjning av nivån kan vara motiverad, men att återinföra återkommande besiktningar på fartygsnivå kommer att medföra ökad mängd arbete och kostnader för rederierna, vilket vi bedömer svårt att motivera i relation till risknivån.

Enligt konsekvensutredning 18.1 gällande antal dödsolyckor och skadade på passagerarfartyg så baseras detta på material innan TSFS 2017:26 togs i bruk och bör därför ej användas som ett argument för att sjösäkerheten har försämrats och inte heller för hur denna kostnad påverkar samhället. [[VTI notat 32-2015](#) baserat på tid mellan 1984-2014]

Vi kan skapa en parallell med [VTI notat 32-2015](#) för att se om sjösäkerhetsarbetet har förändrats positivt/ negativt sedan införandet av TSFS 2017:26 men får även ha i åtanke på att rapporteringsviljan kan ha förändrats inom denna tidsram.

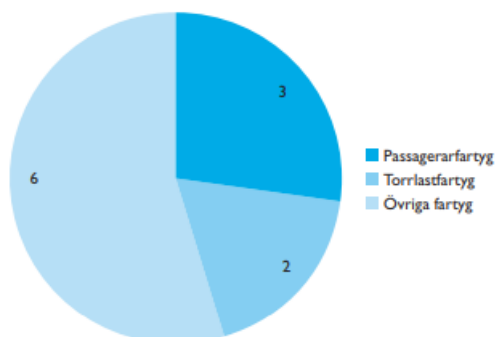
- Enligt [VTI notat 32-2015](#):
- Antal årliga dödsolyckor passagerarfartyg – 0,55 personer/år (1985-2014)
- Antal årliga skadade passagerarfartyg – 8,75 personskador/år (1985-2014)

Tabell 3. Antal omkomna och skadade samt dess kostnader i miljoner kronor 1985-2014. *Om alla skador antas vara svåra. **Om alla skador antas vara lindriga.

Fartygstyp	Antal dödsfall	Antal skadade	Kostnad dödsfall	Kostnad svåra skador*	Kostnad lindriga skador**
Fiskefartyg	35	24	781	89	4
Saknas info	0	1	0	4	0
Passagerarfartyg	16	254	357	941	37
Tankfartyg	5	16	112	59	2
Torrlastfartyg	29	76	648	282	11
Övriga fartyg	18	59	402	219	9
Totalt	103	430	2 300	1 594	63

- Enligt Transportstyrelsens Säkerhetsöversikt Sjöfart 2019 [<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/sjofart/sakerhetsoversikt-sjo-2019-webb.pdf>]

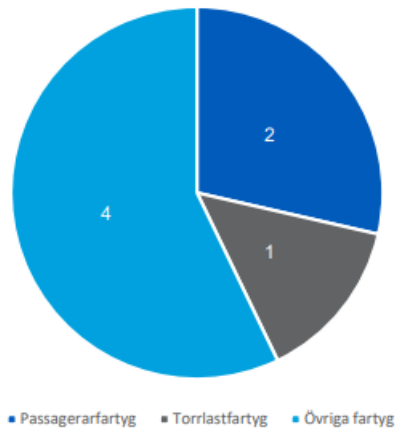
Figur 16. Omkomna fördelade på typ av fartyg för åren 2015–2019. Under perioden rapporterades inga omkomna från fiske- eller tankfartyg.



- Enligt Säkerhetsöversikt sjöfart 2023 [<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/sakerhetsoversikt-sjofart-2023.pdf>]

Ser vi att 2 personer har omkommit (dock är 2019 med i båda dessa grafer då statistik uppdateras i juni nästkommande år.)

Diagram 20. Antal rapporterade omkomna eller saknade efter fartygstyper 2019–2023



Totalt mellan 2015-2023 har alltså 4 personer omkommit inom passagerarfartygens trafik. Detta ger antal årliga dödsolyckor passagerarfartyg – 0,5 personer/år (2015-2023)

Dessa olyckor tar som tidigare sagts inte hänsyn tagen till sjukdomsfall eller vilken typ av fartområde detta har skett. Vi anser därför inte urvalet är korrekt för att regeländring är korrekt väg att gå innan dess att korrekt statistik kan tas fram.

Med tanke på att det förekommer olyckor på en rad olika typer av fartyg och fartområden och då det inte är specificerat i statistiken om vilken typ av fartområden dessa olyckor sker anser vi att förslag A enligt remissen är det bästa förslaget, detta ger Transportstyrelsen och tillsynsenheten möjlighet att utföra riskbaserad tillsyn på de enheter och fartygstyper som har den största sannolikhet och är överrepresenterad i olyckor.

Vi anser även att den statistik som presenterats i konsekvensutredningen gällande olyckor inte kan hänvisas till att dessa olyckor har skett på passagerarfartyg i fartområde E.

Under 2024 ser vi en ökning av antal olyckor som lett till att personer omkommit Ingen av dessa ovan nämnda olyckor hade kunnat påverkas genom förändring enligt remissförslaget.

Omkomna i sjöfart 2015-2024

År	Fritidsbåtssektorn	Svensk yrkessjöfart	Undersökning pågår
2024	13	4	6
2023	20	0	0
2022	16	1	0
2021	18	2	0
2020	29	0	0
2019	24	1	0
2018	14	1	0
2017	21	0	0
2016	28	0	0
2015	30	0	0

Vid en av olyckorna förolyckades en fiskare i en mindre båt på under fem meter, i en annan omkom en guide i kanot. Båda två var män. I den tredje olyckan omkom en man och en kvinna efter att ha kört av en vägfärja.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2025/17-personer-omkom-till-sjoss-2024/>

Vi delar uppfattningen att det vore en bra lösning att byta ut den nuvarande regleringen enligt TSFS 2017:26 mot den äldre regleringen i TSFS 2009:1 när det gäller rederiernas säkerhetsorganisation. Vi anser dock att de återkommande besiktningarna av fartygen som föreslås i alternativ B i stället bör bygga på riskbaserad tillsyn. En riskbaserad tillsynsmodell bör ha goda möjligheter att vara mer effektiv, då den riktar sig mot faktiska observerade risker.

Alternativ A med tillägg att inkludera TSFS 2009:1 i fartområde E skulle kunna höja branschens systematiska säkerhetsarbete där de behövs och fortsätta på samma sätt där detta arbete redan ligger på en nivå som uppfyller dessa krav. Vi som rederier anser inte att detta skulle påverka konkurrensen negativt då inspektionerna kan ökas om tillsynsenheten finner detta lämpligt och de ser ett ökat behov efter påvisad ökning av olyckor inom detta segment av sjöfartsnäringen. Vi anser som en kompromiss att man kan införa TSFS 2009:1 för passagerarfartyg i fartområde E men att som tidigare fortsätta med riskbaserad tillsyn och de så kallade PNF certifieringen.

Utifrån vår verksamhet så ser vi inte ett generellt behov av att införa de föreslagna förändringarna i alternativ B då Transportstyrelsen redan har möjlighet i gällande regelverk att utföra kontroll av rederiers systematiska sjösäkerhetsarbete.

Vidare bör det vara möjligt att integrera vissa fartygsrelaterade moment i de återkommande rederikontrollerna som redan utförs. Att återinföra återkommande besiktningar på fartygsnivå

kommer, oavsett eventuella avgifter även medföra ökad arbetsbelastning och kostnader för rederierna, vilket är svårt att motivera i relation till de faktiska riskerna.

Vi tror starkt på att en riskbaserad tillsynsmodell skulle uppfylla säkerhetskraven på ett mer balanserat och kostnadseffektivt sätt.

Dessa befogenheter borde nyttjas fullt ut innan nya pålagor införs. Vår bedömning är att den bakgrund som presenteras i förarbetet till förslaget saknar tydliga statistiska belägg för att säkerhetsnivån försämrats och det finns ingen tydlig motivering för att införa dessa förändringar.

Vi rekommenderar att Transportstyrelsen fokuserar på att använda befintliga möjligheter i regelverket för att säkerställa sjösäkerhet och arbetsmiljö ombord på fartyg.

I den mån man ändå bestämmer sig för att gå förslag B i remissen så är vår uppfattning att de återkommande besiktningarna av fartygen ändå bör ersättas med en riskbaserad tillsyn (likt dagens modell) samt att vissa fartygsrelaterade kontroller kan integreras i de återkommande rederikontrollerna som redan utförs.

Sammanfattning av Remissförslag och Konsekvenser för Rederier inom Fartområde E och D

Konsekvenser och Kritik

1. **Tidsbrist i remissförfarandet** – Remissen publicerades den 17 januari 2025 och ska vara inlämnad den 21 februari 2025, med regelinträdande den 12 maj 2025. Detta anses vara en alltför kort tid för branschen att analysera, reagera och yttra sig om de föreslagna förändringarna då det skulle innebära stora förändringar för vissa rederier.
 2. **Bristande statistikunderlag** – Olycksstatistiken bygger på all sjöfart och inte enbart på inre fart. Det saknas grund för att implementeringen av TSFS 2017:26 har lett till fler olyckor.
 3. **Betydande kostnadsökningar** – Rederier kommer att påverkas av ökade inspektionskostnader, eftersom certifikatgiltighet och inspektionstid måste harmoniseras med fartområde C/D enligt TSFS 2018:27. Detta innebär:
 - Certifikatgiltighet på 60 månader
 - Intermediär inspektion efter 30 månader
 - Upp till 20 inspektioner per år för vissa rederier
 4. **Kapacitet hos Transportstyrelsen** – Det finns farhågor kring huruvida Transportstyrelsen har resurser att hantera det ökade antalet inspektioner.
 5. **Konkurrensfrågor** – Transportstyrelsen ska inte kontrollera konkurrensituationen i Sverige, men ökade kostnader kan påverka mindre rederier oproportionerligt.
-

Analys av Transportstyrelsens remissförslag och dess konsekvenser

1. Kritiska punkter i remissförandet

- **Ingen tidigare påtalan om brister:**
Transportstyrelsen har inte tidigare påtalat att det funnits några säkerhetsbrister inom inre fart eller att det förelegat ett behov av att införa striktare regler. Ändå föreslås nu omfattande förändringar.
- **Kort remisstid:**
Förslaget har presenterats med kort remisstid, vilket gör det svårt för berörda aktörer att analysera och lämna genomarbetade remissvar. Detta kan leda till ogenomtänkta beslut utan tillräcklig konsekvensanalys.
- **Bristfällig statistik och felaktig riskbedömning:**
 - Förslaget baseras på statistik från all sjöfart och inkluderar data från oceangående fartyg, vilket inte är representativt för inre fart.
 - Transportstyrelsen använder statistik från hela sjöfarten för att motivera regeländringarna.
 - Om regeländringen ska gälla inre fart måste även statistiken spegla denna typ av sjöfart.

2. Kostnadseffekter och praktiska konsekvenser

- **Betydande kostnadsökningar**
 - Det kommer att krävas fler inspektioner och certifieringskrav, vilket leder till ökade utgifter för rederier.
 - Frågan är **om dessa nya inspektioner ingår i den fasta avgiften** som Transportstyrelsen redan tar ut, eller om det är **en ny kostnad** som läggs på rederierna.
 - För företag med små marginaler kan detta få stora ekonomiska konsekvenser och påverka deras konkurrenskraft.
 - **Tidsaspekten – Hur ska TS hinna med?**
 - Idag hinner Transportstyrelsen inte med stickprovskontroller inom befintlig organisation.
 - Om kraven på inspektioner ökar, hur ska då Transportstyrelsen kunna hantera det **utan att det leder till längre handläggningstider och ineffektivitet?**
-

3. Påverkan på enskilda fartyg och rederier

- **Fartyg som redan genomgått inspektion**
 - Om ett fartyg fick godkänd säkerhetsorganisation 2021, när **träder hennes nya krav i kraft?** Det nämns ingenstans hur övergången mellan regelverken skulle ske.
 - **Osäkerhet kring regeländringens effekt på konkurrenssituationen**
 - **Det är inte Transportstyrelsens uppgift att kontrollera konkurrensen i Sverige.** Ökade kostnader kan påverka mindre rederier oproportionerligt.
-

4. Möjliga lösningar och alternativ

- **Lösning A – Ett rimligare alternativ**
 - Vi anser att **lösning A** kan vara ett mer acceptabelt alternativ än **lösning B**.
 - Detta förslag bör analyseras mer noggrant för att se hur det kan implementeras utan att skapa orimliga kostnader och administrativ börda.
 - **Behov av bättre underlag**
 - Statistiken behöver anpassas specifikt för **inre fart** innan någon ändring införs och då behöver statistiken tydligt visa på förekommande säkerhetsbrister som föranleder en så stor ändring.
 - Regeländringen behöver vara tydligare beskriven i relation till **fartområde E** och varför dessa fartyg specifikt omfattas av nya regler.
-

Vår slutsats

Vi anser att Transportstyrelsens förslag har flera problem:

1. **Ingen tidigare dokumenterad säkerhetsbrist** har påtalats, vilket gör förändringarna svårmotiverade.
2. **Bristfälligt statistiskt underlag** – den statistik som används speglar inte situationen inom inre fart.
3. **Kort remisstid** gör att remissinstanser inte hinner ge genomarbetade synpunkter.
4. **Höga kostnader och praktiska problem** med implementeringen, inklusive TS bemanning och inspektionskapacitet.
5. **Osäker påverkan på konkurrenssituationen** i branschen.

Rederierna i fartområde **E och D** riskerar att få betydande merkostnader, vilket kan påverka deras ekonomi och långsiktiga drift.

Vår rekommendation

- Kräva **bättre statistik och underlag** innan beslut fattas.
 - Förlänga **remisstiden** så att branschen kan lämna välgrundade synpunkter.
 - Se över möjligheten att implementera **Lösning A**, om det innebär en rimligare och mer kostnadseffektiv lösning.
-

I beredning av ärendet har samarbete med följande rederier skett:

Strömma AB, Teaterskeppet AB, Rederi AB Ballerina, Ressel Rederi AB, Blidösundsbolaget AB, Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik AB

Göteborg som ovan

För föreningen Skärgårdsredarna

Ingela Berntson

Ingela Berntson, VD