

Datum
2013-09-25Dnr/Beteckning
TSS 2012-498

57

Ert datum
2013-06-26Er beteckning
S-20/12

STATENS HAVERIKOMMISSION	
Ink	2013 -10- 02
Dnr
Aktbil.nr

Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 STOCKHOLM

Lastförskjutning ombord på PHANTOM, den 15 februari 2012

Med anledning av SHK:s rekommendation R6 i SHK:s utredning om lastförskjutningen ombord PHANTOM har Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning följande kommentarer.

Rekommendation RS 2013:01 R6

Transportstyrelsen rekommenderas att utreda förutsättningarna för att i Sverige, i likhet med Kanada, införa föreskrifter som ställer krav på inspektioner av fartyg, både före och efter lastning av timmer, så att dessa är sjövärdiga innan avgång från svensk hamn.

Rekommendationen berör föreskrifter för tillsynsverksamheten och har beretts ur de perspektiv som påverkar tillsynen.

Regelverk i rekommendationen

Det kanadensiska regelverket "SOR 2007-128" hanterar tillsyn av fartyg genom myndighetens inspektörer och, i en namngiven hamn, delegerad tillsyn till hamnmyndigheten. Regelverket gäller inte för något som kan liknas vid inre fart, vilket bör motsvara något som liknar E- och D-området i Sverige.

Tillsynen i Kanada hanterar med andra ord inspektioner före och efter lastning genom två alternativa lösningar:

1. direkt tillsyn av myndigheten
2. delegerad tillsyn via hamnmyndighet.

De alternativa lösningarna bereds var för sig.

Utredning om förutsättningar

Allmänt

Transportstyrelsen anser i grunden att särregler för sjöfarten i Sverige skall undvikas. Till sammanhanget hör också att de internationella riktlinjerna för både lastsäkring¹ och timmerdäckslaster² reviderades 2011 och 2012. Sverige har av tradition varit en aktiv och kanske ledande nation i IMO när det gäller lastsäkringsfrågor. Sverige har goda möjligheter att påverka de internationella regelverken genom Transportstyrelsen. Vidare bedrivs information, utbildning och forskning i lastsäkringsfrågor inom hela transportbranschen genom spetskompetensen hos MariTerm AB³, vilka också beskrivs i rapporten.

1. Direkt tillsyn

Transportstyrelsen är mycket tveksam till direkt tillsyn av timmerlaster och ifrågasätter om denna kostnadsökning är rimlig i förhållande till vad som kommer att kunna levereras. Mindre än 50 % av de timmerdäckslaster som befraktas, det vill säga de avgående, kommer att stå under denna tillsyn. Verksamheten är utom allt tvivel resurskrävande. Transportstyrelsen har likt andra myndighet ett krav på sig att väga de transportpolitiska målen vid bedömning om nya regler ska införas. Transportstyrelsen har inte hunnit göra en djupare samhällsekonomisk analys av detta förslag men kan med erfarenhet säga att kostnaden kommer bli mycket hög då vi idag inte har personella resurser i de områden som normalt skeppar ut timmer. I enlighet med de principer för finansiering som Transportstyrelsen lyder under så ska denna verksamhet vara 100 % avgiftsfinansierad och läggas direkt på den som tjänsten berör. Det är ofrånkomligen befälhavarens ansvar att innan avgång säkerställa att lastsurningen är gjord i enlighet med de lastsäkringsrutiner och planer som är upprättade för fartyget och dess last. Transportstyrelsen kan däremot genomföra kampanjer/riskbaserad tillsyn på de områden som vi anser har stora brister i efterlevnad av befintliga regler. Transportstyrelsen anser att det idag inte finns tillräckligt underlag för att motivera nya regler på området

2. Delegerad tillsyn

Även delegerad tillsyn ackumulerar kostnader för myndigheten, redarna och indirekt lastägarna. Delegerad tillsyn går alltid att överväga men med referens till punkt 1 så ser Transportstyrelsen inte

¹ Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, 2011 edition (CSS Code)

² Code of Safe Practice for Ship carrying Timber Deck Cargoes, 2012 edition (TDC Code)

³ Dimensioneringsprinciper för lastsäkring i lastbärare, MariTerm AB, 2011-05-23.

Höganäs 2011.

att det idag finns underlag för att motivera denna ökande kostnad och administration. Det behöver utöver argumentationen i 1 också säkerställas att det finns en marknad för denna typ av företag som TS då skulle kunna delegera till. Även denna typ av tillsyn ifrågasätts ur perspektivet ”kostnad/nyttoperspektiv”.

Gemensamt är att en särskrivande svensk föreskrift kan ändra ansvarsförhållandena för hantering av timmerdäckslast, vilket av flera skäl vare sig är önskvärt eller lämpligt; i synnerhet inte genom den svenska rollen i utvecklingen av de nya internationella riktlinjerna.

Överväganden

Transportstyrelsen anser att befintliga riktlinjer, regler och ansvarsförhållanden är tillräckliga. Det går emellertid att konstatera att efterlevnad och implementering av riktlinjer för lastsäkring och timmerdäckslast inte varit tillfyllest i samband med olyckan. De reviderade utgåvorna av CSS och TDC Code hade vid tiden för olyckan sannolikt inte heller implementerats fullt ut inom sjöfarten.

Att genomföra en drastisk förändring av tillsynsverksamheten står därför inte i proportion till den sannolika nyttan. Det är dessutom olämpligt att genomföra en förändring då vi inte heller kan fastställa om de nya riktlinjerna för lastsäkring och timmerdäckslast givit resultat.

Transportstyrelsen ser det däremot angeläget att erhålla SHK:s sammanställning och eventuella slutsatser av rekommendationernas bemötanden.

Transportstyrelsen kommer fortsätta att vara aktiv i det internationella arbetet med lastsäkring och timmerdäckslaster.

Med vänlig hälsning



Erik Eklund

Tf Sjö- och luftfartsdirektör