



**SJÖFARTSVERKET**  
Juridik

Handläggare direkttelefon  
Sten-Olov Södergård, 011-19 10 61

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning  
010202-04-01735

Ert datum  
**REMISS**

Er beteckning

Enligt sändlista

## **Remiss och konsekvensanalys avseende Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om anmälningsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall**

### **Ärendet**

Nya föreskrifter skall beslutas med anledning av ikraftträdandet av Europaparlamentets och Rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG. Syftet med föreskriften är att reglera anmälningsskyldighet och rapporteringsförfarande mellan sjöfarten och Sjöfartsverket. Fartyg skall överföra vissa uppgifter, vilka därmed kan utgöra underlag för att tillförsäkra en säker sjöfart och bevarande av havs- och kustmiljön.

### **Remissförfarande**

Härmed bereds ni tillfälle att lämnas synpunkter på föreskriftstexten och konsekvensanalysen.

Ert svar emotser vi senast den 3 maj 2004, per post eller per e-post.

Frågor på innehållet kan besvaras av:

Sten-Olov Södergård, 011-191061 e-post: [sten-olov.sodergard@sjofartsverket.se](mailto:sten-olov.sodergard@sjofartsverket.se), eller

Urban Hallberg, 0708-246391, e-post: [urban.hallberg@sjofartsverket.se](mailto:urban.hallberg@sjofartsverket.se)

Sten-Olov Södergård

## Sändlista

Kustbevakningen  
Försvarmakten  
Rikspolisstyrelsen  
Räddningsverket  
Tullverket  
Ekonomistyrningsverket  
SimpLex  
Näringslivets Nämnd för regelgranskning  
Sveriges Redareföreningen  
SWEREF  
Sveriges Hamnar  
Göteborgs Hamn  
Stockholms Hamnar  
Sveriges Skeppsmäklareförening  
Sjöfartsinspektionen; CI, Cfskr  
Sjöfartsverket; CSjöfart och samhälle; Juridik/CI, Anna Staaf



## Remiss och konsekvensanalys av Sjöfartsverkets förslag till föreskrifter om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall.

### 1. Bakgrund

Rådets direktiv 93/75/EEG – det så kallade Hazmatdirektivet - har upphävts i och med ikraftträdandet av Europaparlamentets och Rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG).

Det nya direktivets syfte är att förebygga olyckor och förorening till sjöss och till att begränsa deras påverkan på den marina miljön och kustmiljön, näringslivet och lokalbefolkningens hälsa. Därför säkerställs med direktivet att dessa mål blir uppfyllda genom att informations- och övervakningssystem inrättas. Som led i detta utgör bland annat kontroll av att fartyg efterlever såväl rapporteringsskyldigheter som att fartyg och medlemsstater utrustas respektive genomför organisationer av vissa tjänster.

Det är främst direktivets bestämmelser som avser anmälan av ankomst till en hamn, med eller utan farligt eller förorenande gods, samt deklARATION från en avlastare som införlivas genom dessa föreskrifter. Regelverket kommer att vara tillämpligt på all sjötrafik, men begränsas dock i vissa fall till angivet tonnage eller längd. Föreskriften har till syfte att övervaka och säkerställa säkerheten och tillgängligheten för all sjötrafik både på svenskt sjöterritorium, EEZ och SAR regionen.

Föreskriften träder i kraft den 1 juli 2004. Hela direktivets omfång kommer dock att successivt börja införas, beroende på tillgängligheten av olika stödsystem såsom elektroniska rapporteringssystem, VTS-centraler med anpassad teknik och utbildad personal med mera.

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning

## 2. Föreskriftsförslaget

Föreskriftsförslaget är i princip ett extrakt ur ett tidigare, och fortfarande gällande, äldre regelverk, Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1994:21) med föreskrifter om sjötrafiken m. m., närmare bestämt kungörelsens första kapitel. I detta reglerades bland annat ankomst- och avgångsanmälan, anmälan av farligt och förorenande gods samt även hänvisning till rapporteringsförfarandet vid incidenter och olyckor enligt Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1985:19) med föreskrifter om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Numera omfattar den nya föreskriften samtliga nämnda anmälnings- och rapporteringsförfaranden samt med tillägg för de som direktivet föreskrivit, detta för att underlätta för dem som berörs. Verket har som strävan att enhetliggöra regleringen i så stor utsträckning som möjligt - allt under en hatt, således.

Det som kan betraktas som nytt är att anmälningsförfarandet avseende anlop gäller samtliga fartyg, av viss storlek, inom gemenskapen som är på väg till en hamn eller ankarplats i Sverige. Dessutom gäller att samtliga fartyg, med samma storleksbegränsning som ovan, som är på väg till en hamn eller ankarplats i Sverige, skall anmäla transport av farligt och förorenande gods. Detta gäller även för fartyg som kommer utanför gemenskapen. Tidpunkten för när anmälan skall göras beror på varifrån fartyget avgår, inom eller utom gemenskapen. Anmälan omfattar för de olika situationerna överföring av ett antal bestämda obligatoriska uppgifter. Anmälningsplikten kommer att omfatta både utrikes och inrikestrafiken.

En betydande nyhet är att samtliga anmälningsförfaranden från och med den 1 juni 2004 skall göras på elektronisk väg. Sjöfartsverket har för ändamålet ett projekt under verksamhet för att ta fram ett datastödsystem. Detta skall medge för sjöfarten en effektiv och enkel överföring av de obligatoriska uppgifterna till den mottagande hamnmyndigheten, det vill säga Sjöfartsverket, som bemyndigats utgöra den nationella myndigheten i sammanhanget.

Kortfattade genomgång av förslaget, med hänvisning till direktivets artiklar, *se bilaga A*:

1-2 §§ - Här redovisas tillämpningsområdet. Det vill säga vilka fartyg som omfattas och vilka begränsningar som gäller (Se direktivets art. 2).

3 § - Förklarande genomgång av de begrepp som används i föreskriften (Se direktivets art. 3, där dock fler begrepp omfattas).

4 § - Ankomstanmälan regleras. (Se direktivets art. 4). Till denna anmälningskyldighet finns upprättad en bilaga med angivande av vilka uppgifter som skall lämnas.

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning

5 § - Avgångsanmälan regleras. Detta är inte reglerat i direktivet, men har tidigare reglerats i SJÖFS 1994:21, 6 §. Till denna anmälningsskyldighet finns upprättad en bilaga med angivande av vilka uppgifter som skall lämnas.

6 § - Anmälan av farligt eller förorenande gods regleras (Se direktivets art. 13). Till denna anmälningsskyldighet finns upprättad en bilaga med angivande av vilka uppgifter som skall lämnas.

7 § - Särskilt undantag för fartyg i viss trafik (Se direktivets art. 15).

8 § - Avlastarens skyldighet att lämna deklARATION över farligt eller förorenande gods som skall lastas ombord (Se direktivets art.12). Till denna anmälningsskyldighet finns upprättad en bilaga med angivande av vilka uppgifter som skall lämnas.

9-10 §§ - Reglerar befälhavarens skyldighet att rapportera om incidenter och olyckor. Denna reglering återfanns tidigare i SJÖFS 1985:19, 7 kap, och har för enhetlighetens skull sammanförts med ovan anmälningsförfaranden samt nedan hänvisning till bestämmelserna om anmälan om fartygsgenererat avfall. (Se direktivets art. 17 och 19). Till denna anmälningsskyldighet finns upprättad en bilaga med angivande av vilka uppgifter som skall lämnas.

11 § - Med beaktande av sjösäkerheten skall förutom ovan nämnda uppgifter, fartygets befälhavare när helst behov påkallar det, lämna nödvändiga uppgifter, även utanför de områden som täcks av VTSbestämmelserna i SJÖFS 1994:21

12 § - Här regleras att anmälan om fartygsgenererat avfall skall göras, samt att det skall göras på det sätt som föreskrivs i den särskilda föreskriften därför, SJÖFS 1985:19.

### 3. Berörda

Förutom att Sjöfartsverkets organisation starkt berörs, bland annat genom direktivets bestämmelser om övervakning av efterlevnaden av sjötrafik-tjänster - vilket avser VTS-organisationen och dess tekniska resurser - berörs följande aktörer inom sjöfarten. Fartygets befälhavare har en särskilt omnämnd roll och funktion tillsammans med fartygsoperatören. Med den sistnämnde avses redaren eller ägaren. Vidare berörs också mäklaren, eller den som agerar som mellanhand för redaren eller ägaren, i sin roll som företrädare för de tidigare nämnda. I direktivet anges att det är hamnmyndigheten som skall erhålla anmälan från fartyget. För Sveriges vidkommande finns ingen särskild myndighet för en hamn. Genom särskilt bemyndigande har Sjöfartsverket utsetts att vara den så kallade hamnmyndigheten. Emellertid angår de uppgifter som avser fartyget förstås den hamn till vilken far-

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning

tyget skall anlöpa. Detta omhändertas och hålls tillgängligt genom att hamnarna kan koppla upp sig på det datastödsystem, som verket tagit fram, FRS-systemet.

Det kan vidare särskilt understrykas att den som ingått transportavtal också har en skyldighet att prestera en deklARATION över farligt eller förorenande gods som skall lastas ombord på ett fartyg. Dessa uppgifter skall dock inte överföras till hamnmyndigheten/Sjöfartsverket, utan överlämnas till fartygets befälhavare, redaren eller ägaren. Poängteras bör för klarhetens skull, att de uppgifter som befälhavaren här får från avlastaren, slutligen kommer att ingå i den anmälan om farligt och förorenanden gods som fartyget skall lämna vid avgång från hamnen via FRS-systemet.

#### **4. Kostnader m. m.**

Förslaget innebär inga särskilda kostnader för de berörda företagen, dock förutsatt en viss förväntad teknisk nivå hos dem, främst avseende innehav av datorer och programvaror.

För Sjöfartsverkets del kan dock investeringen och genomförandet av datastödsystemet komma att beräknas uppgå till cirka tre och en halv miljon. Den årliga driften kan vidare förväntas uppgå till ungefär en miljon. Därtill bör beaktas att organisationen kan påräkna viss kostnad för utbildningsinsatser av personal. Det bör dock främst bero på direktivets övriga bestämmelser avseende VTS, men som genom att datastödsystemet sätts i produktion kommer att påverka det dagliga arbetet vid informationsbehandling med mera.

#### **5. Småföretagaranalys**

##### ***Problembeskrivning***

##### *1. Vilket är problemet och vad händer om regleringen inte sker?*

Direktivet skall genomföras, och erforderliga följdändringar i tillämpliga lagar och förordningar träder i kraft per den 1 juli 2004. Staten Sverige riskerar att ådra sig kostsamma sanktioner om inte genomförandet sker.

##### *2. Finns några alternativa lösningar?*

Nej.

##### *3. Vilka administrativa, praktiska eller andra åtgärder måste småföretagen vidta med anledning av regleringen?*

Sammantaget kan inte några särskilda administrativa åtgärder skönjas på grund av förslaget. Innehållet och innebörden av förslaget överensstämmer i

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning

stora delar med det regelverk som nu är i kraft. Snarare ter sig omständigheten att anmälnings- och rapporteringsförfarandena samlats i ett regelverk underlätta för dem reglerna berör. Sett ur det praktiska perspektivet kan den omständigheten att anmälning skall ske på elektronisk väg medföra att ett företag som ännu inte införskaffat dator i sin verksamhet möjligen leda till vissa nya åtgärder. Uppskattningsvis borde detta inte beröra mer än ett ytterligt fåtal företag.

*4. Vilken tidsåtgång kan reglerna föra med sig för småföretagen?*

Den omständigheten att överföringen av uppgifterna skall ske på elektronisk väg, det vill säga via någon sorts ordbehandlings- eller liknande program, talar snarare för att företaget minskar sin tidsåtgång vid fullgörandet av sin anmälningsskyldighet. Det datastödsystem som kommer att stå näringen till buds är uppbyggt på ett sådant sätt att strävan har gjorts att inte behöva fylla i en obligatorisk uppgift vid fler tillfällen än nödvändigt. Systemet skall därvid känna av vilka uppgifter som erfordras vid ifyllandet av olika formulär vid fullgörandet av flera anmälningsskyldigheter.

*5. Vilka lönekostnader, andra kostnader eller resursbelastning i övrigt för småföretagen kan reglerna leda till?*

Företagen torde inte belastas överhuvudtaget vad gäller lönekostnadssidan. Däremot kan, vid ett på goda grunder väl antaget påfallande fåtal tillfällen, viss kostnad för inköp av dator och modemuppkoppling, mjukvara med mera behöva göras. Kostnaden bör inte rimligen överstiga 10-15 000 kronor. Med tanke på att anmälningsförfarandena numera fullgörs via faxhantering, vilken ifylls för hand eller liknande, och upprepas för varje nödvändigt formulär, kan nog antas att en PCbaserad ordbehandlingslik administration medge resursbesparingar.

*6. Kan reglerna komma att snedvrیدا konkurrensförhållandena till nackdel för småföretagen eller i övrigt försämra deras konkurrensförutsättningar?*

Nej. De förändringar som innebär en omställning eller investering påverkar inte i sig företagets konkurrensförhållanden eller dess konkurrensförutsättningar.

*7. Kommer reglerna i andra avseenden påverka småföretagen?*

Nej.

*8. Går det att kontrollera efterlevnaden av reglerna, och kommer reglernas effekter för småföretag att uppmärksammas och granskas?*

Ja. Anmälningsskyldigheten är direkt knuten till en rad andra åtgärder vid ett fartygs ankomst till en hamn eller Sveriges sjöterritorium. Bland annat skall ett fartyg anmäla sig till VTS vid olika trafikinformationsområden och passager. Övervakning av sjötrafiken sker kontinuerligt via bland annat radar. Andra myndigheter såsom tullen, kustbevakningen och andra har även de tillsyn över Sveriges sjöterritorium. Någon särskild granskning av småfö-

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning

retagens efterlevnadsnivå är inte påkallad.

*9. Bör reglerna gälla endast viss begränsad tid för att hindra eventuella negativa effekter för småföretagen?*

Nej.

*10. Behöver särskild hänsyn tas till småföretagens villkor när det gäller tiden för regleras ikraftträdande?*

Nej.

*11. Finns det behov av speciella informationsinsatser?*

Nej. Dock gäller att i samband med produktionssättandet av FRSSystemet avser Sjöfartsverket att genomföra utbildningar. Dessa är främst riktade till verkets egen personal samt hamnarnas personal. Det är förstås tillgängligt i den mån som småföretagare ser nytta med ett sådant deltagande.

*12. Hur har samråd som behövts skett med näringslivet och med myndigheter som särskilt berörs, och vilka synpunkter av betydelse har kommit fram?*  
Samrådsförfarande har inte skett avseende regelverket. Däremot har verket haft nära kontakter med berörda, det vill säga de större hamnarna, företrädare för sjöfartsnärings, Kustbevakningen och Tullverket, i arbetet med att ta fram FRSSystemet. De synpunkter som främst tagits upp är av teknisk karaktär samt inventering av de berördas kompetens inom området.

*13. Miljö*

Föreskrifterna medför inga miljökonsekvenser i samband med deras ikraftträdande. Det bör dock understrykas att syftet med bestämmelserna, såväl direktivets som föreskrifternas, är att skydda och bevara miljön i anslutning till sjöfartens bedrivande.