

2020-08-27
I2020/02188/TM**Infrastrukturdepartementet**Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen att, inom ramen för myndighetens verksamhetsområde och det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, utreda och föreslå åtgärder och kontrollmöjligheter, med särskilt fokus på arbets- och levnadsförhållanden, som kan bidra till en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart. För det fall Transportstyrelsen lämnar författningsförslag, ska förslaget följas av en konsekvensutredning i enlighet med förändringen (2007:1244) om konsekvensutredningar vid regelgivning.

Om möjliga åtgärder innebär att Sverige bör driva frågor inom relevanta internationella organisationer ska även en strategisk plan för respektive åtgärd tas fram. De strategiska planerna ska följa fastslagna riktlinjer för EU- och internationellt arbete hos myndigheten och Regeringskansliet.

Syftet med uppdraget är att Transportstyrelsen, inom ramen för myndighetens verksamhetsområde och det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, ska identifiera och analysera områden där det finns möjlighet till sjösäkerhetshöjande åtgärder, med särskilt fokus på arbets- och levnadsvillkor, samt vid behov lämna förslag på åtgärder som kan bidra till en säker, hållbar och effektiv sjöfart.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från relevanta myndigheter, organisationer och andra aktörer inom sjöfartsnäringen inklusive transportköpare.

Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 1 maj 2021 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Sjöfarten är av avgörande betydelse för Sveriges utrikeshandel. Omkring 85–90 procent av godset går någon gång under transportkedjan via sjöfart. Över 78 000 fartyg brukar anlöpa svenska hamnar varje år. Det brukar även transporteras över 26 miljoner passagerare via färjetrafiken varje år till flertalet av Sveriges grannländer. Det är en omfattande sjötrafik i Östersjön med tiotusentals fartygsrörelser per år, dock med undantag för innevarande år som drabbat sjöfarten hårt på grund av covid-19-pandemin. Antalet fartygsrörelser och anlop till svenska hamnar har minskar markant. En stor andel av fartygen som passerar Sveriges kust anlöper inte svenska hamnar utan är på väg till och från andra Östersjöhamnar. Detta innebär att det är av största vikt att den sjöfart som bedrivs utmed den svenska kusten, i Östersjöregionen men även den internationella sjöfarten har en hög sjösäkerhet och bedrivs på ett hållbart sätt. Ett sätt att bidra till att detta uppnås är att sjömännen ombord på fartygen arbetar under schysta levnadsvillkor och erhåller grundläggande rättigheter.

Regeringen har i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) och i skrivelsen Den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) samt i den nationella godstransportstrategin för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods-transporter särskilt uttryckt att sjöfarten ska nyttjas mer. Regeringen vill fortsatt främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Mot denna bakgrund bedöms sjöfarten vara ett trafikslag där godstransporterna kommer öka framöver varför det är av ännu större betydelse med ytterligare säkerhetshöjande insatser.

Sjöfarten är relativt sett ett energieffektivt och säkert trafikslag och i relation till den omfattande sjötrafik som äger rum till och från svenska hamnar och utmed den svenska kusten och i Östersjöregionen sker statistiskt sett få allvarliga olyckor och incidenter. Det finns samtidigt potential för fortsatta sjösäkerhetshöjande åtgärder.

Under sommaren 2018 skedde två fartygsolyckor utmed den svenska kusten som kunde ha orsakat omfattande miljöskador i känsliga havsområden.

Hösten 2019 ”skenade” ett lastfartyg på Göta älv. Ingen olycka skedde men fartyget fick nyttjandeförbud efter att ett antal brister uppdagades. Olyckorna och tillbudena visade att det kan finnas brister i hur regler efterlevs men även behov av att se över befintliga regler eller om det saknas tillräcklig reglering på vissa områden. Det finns vidare behov av att öka kontrollmöjligheterna med anledning av ovannämnda olyckor även om gällande internationella regelverk i vissa fall begränsar möjligheterna för Sverige som kuststat att agera vid misstanke om exempelvis sjöfylleri på utlandsregistrerade fartyg som färdas på svenskt vatten. Under innevarande år har det även inkommit signaler om att den psykiska ohälsan bland sjömän på ombord på fartyg är stor med anledning av covid-19-pandemin. Pandemin har orsakat stora störningar i besättningsbyten runt om i världen vilket medfört att sjömännen blivit kvar på fartygen med stor ovisshet om när och var de kan tänkas kunna mönstra av.

Bristande arbets- och levnadsvillkor kan också vara underliggande orsaker till att liknande olyckor inträffar varför Transportstyrelsen inom uppdraget särskilt bör fokusera på åtgärder som rör dessa villkor. Transportstyrelsen bör även därutöver överväga andra säkerhetshöjande insatser.

Under hösten 2019 presenterade Transportstyrelsen sin rapport i (TSG 2019-6320) om ”Sjömännens arbets- och levnadsvillkor” i vilken sjömännens arbets- och levnadsvillkor utreddes. Under perioden 2016–2018 utförde Transportstyrelsen 1 500 hamnstatskontroller ombord på utländska fartyg i svenska hamnar. Brister uppdagades på 12 procent av fartygen. Under samma period genomfördes 299 hamnstatskontroller på svenskflaggade fartyg. Brister uppdagades på 24 procent av de fartygen. Det finns indikationer på att det även förekommer andra problem som är svårare att upptäcka vilket framkommit i Transportstyrelsens samverkan med representanter från Internationella Transportarbetarfederationen (ITF). Exempel på dessa är efterhandsjustering av vilotidsjournaler och dubbla anställningsavtal.

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Justitiedepartementet/L2, L5, PO och SSK
Finansdepartementet/BA
Infrastrukturdepartementet/RS och US