

**Ingrid Sundin**

---

**Från:** Lindén Karin <Karin.Linden@transportstyrelsen.se>  
**Skickat:** den 26 april 2022 16:05  
**Till:** [registrator@chalmers.se](mailto:registrator@chalmers.se); [info@charterfrakt.se](mailto:info@charterfrakt.se); [info@thun.se](mailto:info@thun.se); [office@fiducia.se](mailto:office@fiducia.se); [info@friluftsförbundet.se](mailto:info@friluftsförbundet.se); [farjerederiet@trafikverket.se](mailto:farjerederiet@trafikverket.se); [exp-hkv@mil.se](mailto:exp-hkv@mil.se); [info@gotaalvf.org](mailto:info@gotaalvf.org); [stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se](mailto:stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se); [gr@goteborgsregionen.se](mailto:gr@goteborgsregionen.se); [havochvatten@havochvatten.se](mailto:havochvatten@havochvatten.se); [info@havsmiljoinstitutet.se](mailto:info@havsmiljoinstitutet.se); [kommerskollegium@kommers.se](mailto:kommerskollegium@kommers.se); [registrator@kustbevakningen.se](mailto:registrator@kustbevakningen.se); [info@lighthouse.nu](mailto:info@lighthouse.nu); [info@lnu.se](mailto:info@lnu.se); [blekinge@lansstyrelsen.se](mailto:blekinge@lansstyrelsen.se); [gotland@lansstyrelsen.se](mailto:gotland@lansstyrelsen.se); [gavleborg@lansstyrelsen.se](mailto:gavleborg@lansstyrelsen.se); [halland@lansstyrelsen.se](mailto:halland@lansstyrelsen.se); [kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se); [norrboten@lansstyrelsen.se](mailto:norrboten@lansstyrelsen.se); [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se); [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se); [sodermanland@lansstyrelsen.se](mailto:sodermanland@lansstyrelsen.se); [uppsala@lansstyrelsen.se](mailto:uppsala@lansstyrelsen.se); Regelrådet; [sjofolk@seko.se](mailto:sjofolk@seko.se); [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se); [sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se); [info@havkom.se](mailto:info@havkom.se); [kund@svoa.se](mailto:kund@svoa.se); [info@sweship.se](mailto:info@sweship.se); [registrator@batunionen.com](mailto:registrator@batunionen.com); [remiss@svenskhandel.se](mailto:remiss@svenskhandel.se); [svenskvatten@svenskvatten.se](mailto:svenskvatten@svenskvatten.se); [info@transportforetagen.se](mailto:info@transportforetagen.se); [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se); [swedish.club@swedishclub.com](mailto:swedish.club@swedishclub.com); [info@skargardsredarna.se](mailto:info@skargardsredarna.se); [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se); [info@uddevalla-hamn.se](mailto:info@uddevalla-hamn.se); [vhab@vanerhamn.se](mailto:vhab@vanerhamn.se); [varmland@lansstyrelsen.se](mailto:varmland@lansstyrelsen.se); [vasterbotten@lansstyrelsen.se](mailto:vasterbotten@lansstyrelsen.se); [vasternorrland@lansstyrelsen.se](mailto:vasternorrland@lansstyrelsen.se); [vastmanland@lansstyrelsen.se](mailto:vastmanland@lansstyrelsen.se); [vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se); [ostergotland@lansstyrelsen.se](mailto:ostergotland@lansstyrelsen.se); [info@maritimforum.se](mailto:info@maritimforum.se); [info@nhs.se](mailto:info@nhs.se); [info@norrvatten.se](mailto:info@norrvatten.se); [info@nnr.se](mailto:info@nnr.se); [swedishbulk@telia.com](mailto:swedishbulk@telia.com); [office@umanshipping.com](mailto:office@umanshipping.com); [info@ri.se](mailto:info@ri.se)  
**Kopia:** Lindvall Joakim; Skogwik Johan; Löf Adam  
**Ämne:** Omremiss av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Har meddelandeflagga

**Kategorier:** Ingrid

Hej!

Välkommen att ta del av omremissen av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

Omremissen finns nu publicerad på Transportstyrelsens webbplats.

Ni hittar förslaget här:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/omremiss-lotsning/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter senast **1 juni 2022**.

Ange ärendenumret **TSF 2017-149** när du lämnar dina synpunkter.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

[sjofart@transportstyrelsen.se](mailto:sjofart@transportstyrelsen.se)

eller till:

Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfart

601 73 Norrköping

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Johan Skogwik, chef sektionen för sjötrafik  
Telefon: 010-495 3337  
E-post: [johan.skogwik@transportstyrelsen.se](mailto:johan.skogwik@transportstyrelsen.se)

Joakim Lindvall, sakkunnig  
Telefon: 010-495 6524  
E-post: [joakim.lindvall@transportstyrelsen.se](mailto:joakim.lindvall@transportstyrelsen.se)

Vänliga hälsningar föreskriftsgruppen genom Karin Lindén

**Karin Lindén**  
Trycksakshandläggare/språkvårdare

Enhet Juridik sjöfart  
Avdelning Juridik

Direkt: 010-49 53 214  
Sms: 076-721 12 08

**Transportstyrelsen**  
601 73 Norrköping  
[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
Telefon 0771-503 503

Läs mer om hur Transportstyrelsen behandlar dina uppgifter på [transportstyrelsen.se/personuppgifter](http://transportstyrelsen.se/personuppgifter)

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post | Think before you print

## Omremiss

### Förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

#### Bakgrund till förslaget

Under en längre tid har frågan om en revidering av gällande föreskrift (TSFS 2017:88) om lotsning i Sverige diskuterats och under 2020 remitterade Transportstyrelsen förslag till ändringar av föreskriften. Remissen besvarades av cirka 60 olika aktörer och resulterade i fortsatta samråd samt denna revidering av förslaget.

#### Förslagets innehåll i korthet

Möjligheterna att nyttja undantag i lotsled ändras och en lättnad görs som innebär att endast en resa i ledens ena riktning senaste 12-månadersperioden behöver ha genomförts för att nyttja undantaget jämfört med en resa i ledens båda riktningar senaste 12-månadersperioden som det tidigare förslaget innebar. Förslaget innebär även en begränsning i möjligheten att nyttja undantaget på Vänern och föreslås endast vara möjligt på fartyg där befälhavaren har lotsdispens för hamnar i Vänern. För lotslederna i Bråviken föreslås en ny riskbedömning vilket gör att vissa fartyg inte kommer kunna nyttja undantaget.

Vissa justeringar av lotsdispensförfarandet föreslås. För lotsdispens genom förenklat förfarande läggs ytterligare ett krav som innebär att den sökande måste ha en giltig lotsdispens för att kunna få lotsdispens genom förenklat förfarande. Det innebär att den sökande tidigare måste ha genomgått en prövning genom fullständigt förfarande eller ha en lotsdispens som har erhållits enligt tidigare regelverk för att kunna få lotsdispens genom förenklat förfarande, om än i en annan lotsled. Ett krav om utfört onlineprov vid förnyelse av lotsdispens läggs även till.

Den tidigare föreslagna förändringen av kraven för utländska statsfartyg utgår i detta förslag och dagens bestämmelser kvarstår.

Utöver detta föreslås mindre ändringar som bland annat berör informationsinhämtning, nya områdesundantag samt ikraftträdande och övergångsregler. Samtliga föreslagna ändringarna av föreskriftsförslaget i förhållande till tidigare remitterat förslaget återfinns i bifogat föreskriftsförslag enligt:

1. Ändring av resekravet för nyttjande av undantag i lotsled. (3 kap. 2§)
2. Inskränkning i möjligheten att utnyttja undantag i lotsleder över Vänern (3 kap. 1§)
3. Ny riskvärdering av lotsleder i Bråviken (Bilaga 1 sidan 43-44)
4. Generell regel om verifiering av fartygs och bogserade enheters längd och bredd utgår och ersätts av förtydligande av möjligheten att inhämta uppgifter om resor och bunker vid undantag enligt föreskrift. (3 kap. 2§)
5. Ändring av kraven för lotsdispens i förenklat förfarande. (4 kap. 13§)
6. Online-prov vid förnyelse av lotsdispens (5 kap. 1§ och 4§)
7. Den tidigare föreslagna förändringen av kraven för utländska statsfartyg utgår och dagens bestämmelser kvarstår. (3 kap. 4§)
8. Införande av nya områdesundantag i Vänern. (Bilaga 5 sidan 91-94)
9. Ändring av ikraftträdandedatum. (sidan 32)
10. Införande av övergångsregler. (sidan 33)
11. Mindre ändringar och språkändringar
  - a. Definition av lotsled (1 kap. 3 §)
  - b. Fartygs risknivå (1 kap. 8 §)
  - c. Riskbedömning vid ansökan om lotsdispens (4 kap. 20 § 3)
  - d. Manövrering (4 kap. 14 och 20 §§ 9)
  - e. AIS på bogserekipage, (2 kap. 1 § 5 samt 4 kap. 16 § 2)
  - f. Hänvisning till vedertaget språkbruk (Bilaga 3 P6, fotnot)

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 15 november 2023.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

### **Synpunkter**

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på de ovan föreslagna ändringarna och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 1 juni 2022. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2017-149 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

[sjofart@transportstyrelsen.se](mailto:sjofart@transportstyrelsen.se)

eller till

Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfart  
601 73 Norrköping

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

### **Kontaktpersoner**

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Johan Skogwik, chef sektionen för sjötrafik

Telefon: 010-495 3337

E-post: [johan.skogwik@transportstyrelsen.se](mailto:johan.skogwik@transportstyrelsen.se)

Joakim Lindvall, sakkunnig

Telefon: 010-495 6524

E-post: [joakim.lindvall@transportstyrelsen.se](mailto:joakim.lindvall@transportstyrelsen.se)

Andreas Holmgren  
Chef infrastrukturenheten

**Sändlista**

Avatar Logistics AB  
Berndtssons rederi AB  
Chalmers Tekniska Högskola  
Charterfrakt Baltic Carrier AB  
Erik Thun AB  
Fiducia Rederi AB  
Friluftsförbundet  
Färjerederiet - Trafikverket  
Försvarmakten  
Göta älvs vattenvårdsförbund  
Göteborgs Stad Kretslopp och vatten  
Göteborgsregionen  
Hav- och Vattenmyndigheten  
Havsmiljöinstitutet

Kommerskollegium  
Kustbevakningen  
Lighthouse  
Lotsförbundet  
Linnéuniversitetet  
Länsstyrelsen i Blekinge län  
Länsstyrelsen i Gotlands län  
Länsstyrelsen i Gävleborgs län  
Länsstyrelsen i Hallands län  
Länsstyrelsen i Kalmar län  
Länsstyrelsen i Norrbottens län  
Länsstyrelsen i Skånes län  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Länsstyrelsen i Södermanlands län  
Länsstyrelsen i Uppsala län  
Länsstyrelsen i Värmlands län  
Länsstyrelsen i Västerbottens län  
Länsstyrelsen i Västernorrlands län  
Länsstyrelsen i Västmanlands län  
Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
Länsstyrelsen i Östergötland  
Maritimt Forum  
Norrköpings Hamn AB  
Norrvatten  
Näringslivets Regelnämnd  
Näringslivets Transportråd

Rederi AB Swedish Bulk  
Rederi AB Uman  
RISE  
Regelrådet  
SEKO sjöfolk  
Sjöbefälsföreningen  
Sjöfartsverket  
Smurfit Kappa  
Statens haverikommission  
Stockholm Vatten och Avfall  
Föreningen Svensk Sjöfart  
Svenska Båtunionen  
Svensk Handel  
Svenskt vatten  
Sveriges Hamnar (Transportföretagen)  
Sveriges Skeppsmäklareförening  
Swedish Club  
Skärgårdsredarna  
Trafikverket  
Uddevalla Hamn  
Vänerhamn AB  
Wind Shipping A/S

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd  
om lotsning**

Remiss



## Innehåll

<b>1 kap. Allmänt</b> .....	<b>1</b>
Syfte.....	1
Tillämpningsområde .....	1
Definitioner.....	1
Farvatten där lots ska anlitas.....	5
Lotspliktslinjer.....	6
Risknivåer.....	6
<i>Total risknivå</i> .....	6
<i>Lotsledens risknivå</i> .....	6
<i>Fartygets risknivå</i> .....	6
Tillhandahållande av lots samt lotsavgifter.....	7
<b>2 kap. Skyldighet att anlita lots</b> .....	<b>7</b>
<b>3 kap. Undantag från skyldighet att anlita lots</b> .....	<b>8</b>
Undantag i lotsled.....	8
Undantag för etablerad trafik enligt tidtabell.....	9
Undantag för utländska statsfartyg .....	10
Undantag på svenskt inre vatten vid färder till och från bordningsplatser för lots .....	10
Områdesundantag .....	10
Undantag genom lotsdispens .....	10
<b>4 kap. Lotsdispens</b> .....	<b>11</b>
Allmänt .....	11
Informationsresor.....	11
Ansökan .....	12
Lotsdispens genom förenklat förfarande.....	13
<i>Prövning</i> .....	13
<i>Fartyg aktuella för förenklat förfarande</i> .....	14
<i>Bogserekipage aktuella för förenklat förfarande</i> .....	14
Lotsdispens genom fullständigt förfarande.....	14
<i>Allmänt</i> .....	14
<i>Prövning</i> .....	15
<i>Genomförande av det teoretiska provet</i> .....	16
<i>Genomförande av de praktiska proven</i> .....	16
Återkallelse .....	17
<b>5 kap. Förnyelse och komplettering av lotsdispens samt betydande förändringar rörande fartyget eller bogserekipaget</b> .....	<b>17</b>
Förnyelse av lotsdispens .....	17
<i>Villkor</i> .....	17

<i>Ansökan</i> .....	18
Komplettering av lotsdispens.....	19
<i>Fartyg eller bogserekipage</i> .....	19
<i>Farled eller farledsavsnitt</i> .....	20
<i>Område</i> .....	21
<i>Assistans av bogserfartyg</i> .....	21
<i>Undantag från de allmänna villkoren för att få använda     lotsdispensen</i> .....	22
Betydande förändringar rörande fartyget eller bogserekipaget.....	22
<b>6 kap. Tillfällig lotsdispens</b> .....	<b>23</b>
Allmänt.....	23
Ansökan.....	23
Återkallelse.....	24
<b>7 kap. Internutbildning och provledare inom rederi</b> .....	<b>24</b>
Internutbildning inom rederi.....	24
<i>Allmänt</i> .....	24
<i>Ansökan</i> .....	25
Provledare inom rederi.....	25
<i>Tillstånd för rederier att hålla prov för lotsdispens</i> .....	25
<i>Tillstånd för provledare inom rederi att leda prov för lotsdispens</i> .....	26
<i>Ansökan om tillstånd för rederier att hålla prov för lotsdispens</i> .....	26
<i>Ansökan om tillstånd för provledare inom rederi att leda prov         för lotsdispens</i> .....	27
<b>8 kap. Öppensjölotsar på Sveriges sjöterritorium som är certifierade av andra stater än Sverige m.m.</b> .....	<b>27</b>
Östersjön.....	27
Kattegatt.....	28
Bottniska viken.....	28
Öresund.....	28
Nordsjön.....	28
<b>9 kap. Fartyg under lotsning eller biträde av lots</b> .....	<b>29</b>
Embarkering och debarkering av lots.....	29
Lotsning i konvoj.....	29
Informationsutbyte, överenskommet språk och kommunikation på bryggan.....	30
Förfaranden vid lotsning eller biträde av lots.....	30
<b>10 kap. Övriga bestämmelser</b> .....	<b>31</b>
Särskilda villkor.....	31
Undantag.....	31

<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....</b>	<b>31</b>
<b>Bilaga 1. Lotspliktslinjer och risknivåer.....</b>	<b>33</b>
Lotsområde Luleå .....	34
Lotsområde Gävle.....	37
Lotsområde Stockholm .....	40
Lotsområde Södertälje .....	43
Lotsområde Kalmar .....	45
Lotsområde Malmö.....	48
Lotsområde Göteborg .....	49
Lotsområde Marstrand.....	50
Lotsområde Väner.....	52
<b>Bilaga 2. Kunskapskrav vid det teoretiska provet för lotsdispens.....</b>	<b>54</b>
<b>Bilaga 3. Kunskapskrav vid de praktiska proven för lotsdispens .....</b>	<b>57</b>
<b>Bilaga 4. Allmänna villkor för att få använda lotsdispensen .....</b>	<b>61</b>
<b>Bilaga 5. Områdesundantag.....</b>	<b>63</b>
Område, trafik, villkor .....	63
Utnyttjande av områdesundantag.....	63
Lotsområde Luleå .....	64
<i>Delar av lotsleden Rödkallen–Sandgrönfjärden–Luleå .....</i>	<i>64</i>
Lotsområde Gävle.....	65
<i>Väja (Bollstafjärden) .....</i>	<i>65</i>
<i>Iggesund (Skärnäs terminal).....</i>	<i>66</i>
<i>Norrundets hamn.....</i>	<i>67</i>
<i>Gävle Hamn, Östra hamnbassängen.....</i>	<i>68</i>
Lotsområde Stockholm.....	70
<i>Hargshamn.....</i>	<i>70</i>
<i>Hallstavik.....</i>	<i>72</i>
Lotsområde Södertälje .....	73
<i>Nynäshamn (Oljehamnen).....</i>	<i>73</i>
<i>Södertälje hamnar (Södertälje uthamn, Igelstakajen och</i>	
<i>Sydhamnen).....</i>	<i>74</i>
<i>Västerås hamnar (Djuphamnen, Oljehamnen och Östra hamnen) ....</i>	<i>76</i>
<i>Köpings hamn .....</i>	<i>78</i>
<i>Hässelbyverkets hamn.....</i>	<i>79</i>
<i>Bålsta (Kalmarviken).....</i>	<i>80</i>
<i>Oxelösunds Hamn, Stadshamnen .....</i>	<i>81</i>
<i>Norrköping (Norra kajen, Södra kajen och Öhmanskajen) .....</i>	<i>82</i>
<i>Norrköping (Pampushamnen).....</i>	<i>83</i>
Lotsområde Kalmar .....	84

<i>Jättersön (Mönsterås bruk)</i> .....	84
Lotsområde Malmö.....	85
<i>Helsingborg (Västhammen)</i> .....	85
<i>Helsingborg (Sydhamnen)</i> .....	86
Lotsområde Marstrand.....	87
<i>Uddevalla hamn</i> .....	87
Lotsområde Vänern.....	88
<i>Vänersborg (Norra änden av Vänersborgs yttre vågbrytare –     Vassbotten)</i> .....	88
<i>Lidköping</i> .....	89
<i>Otterbäcken</i> .....	90
<i>Kristinehamn</i> .....	91
<i>Karlstad</i> .....	92

Remiss

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning;

TSFS 2022:[XX]

Utkom från trycket  
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 4, 5 och 9 §§ förordningen (1982:569) om lotsning m.m. samt beslutar följande allmänna råd.

**SJÖFART**

### 1 kap. Allmänt

#### Syfte

1 § Syftet med dessa föreskrifter är att främja sjösäkerheten och förebygga de skador på miljön som sjöfarten kan orsaka.

#### Tillämpningsområde

2 § Dessa föreskrifter gäller alla fartyg, inklusive skjutbogserekipage, och bogserekipage på Sveriges sjöterritorium. Dessa föreskrifter gäller dock inte svenska statsfartyg.

#### Definitioner

3 § I dessa föreskrifter används följande termer och definitioner.

*assistans av bogserfartyg* bogserfartygs stöttning eller manövreringshjälp till ett *fartyg* eller *bogserekipage* samtidigt som fartyget använder sitt eget maskineri; dock inte under färd i farled

*bestrålat kärnbränsle* material som innehåller uranisotoper, toriumisotoper och/eller plutoniumisotoper och som har använts för att upprätthålla en självunderhållande nukleär kedjereaktion

*biträde av lots* åtgärder för navigering och manövrering som en lots anger utanför *lotsled* och som krävs för *fartygets* eller *bogserekipagets* säkra framförande

*bogserad enhet* farkost eller föremål som förflyttas och som inte har eller inte använder egen framdrivning

*bogserad enhets bredd* *bogserad enhets* största bredd, uttryckt i meter

<i>bogserade enheters sammanlagda bredd</i>	vid bogsering av flera <i>bogserade enheter</i> i bredd, summan av de enskilda <i>bogserade enheternas bredd</i> och bredden av anordningarna mellan dessa enheter, uttryckt i meter
<i>bogserad enhets längd</i>	<i>bogserad enhets</i> största längd, uttryckt i meter
<i>bogserade enheters sammanlagda längd</i>	summan av de enskilda <i>bogserade enheternas längd</i> och längden av de sammanlänkande anordningarna mellan dessa enheter, uttryckt i meter
<i>bogserekipage</i>	kombination av ett <i>fartyg</i> som bogserar och en eller flera <i>bogserade enheter</i>
<i>bordläggning</i>	yttersta beklädnad på sidor och botten av ett <i>fartygs</i> eller en <i>bogserad enhets</i> skrov
<i>bordningsplats</i>	plats i vattenområde där lotsen normalt embarkerar eller debarkerar
<i>brännolja</i>	olja som används som bränsle för framdrivnings- eller hjälpmaskineriet i det <i>fartyg</i> i vilket oljan förs
<i>ECDIS</i>	(Electronic Chart Display and Information System) elektroniskt sjökorts- och informationssystem som uppfyller kraven för <i>fartyg</i> byggda den 1 januari 2009 eller senare i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigations säkerhet och navigationsutrustning
<i>farkost</i>	transportmedel till sjöss för passagerare eller last
<i>fartyg</i>	farkost som har egen framdrivning och styrförmåga och som kan användas för transport på vattnet; inbegriper <i>skjutbogserekipage</i>
<i>fartyg på väg</i>	<i>fartyg</i> som inte ligger till ankars, inte är förtöjt vid land och inte står på grund <sup>1</sup>
<i>fartygs bredd</i>	<i>fartygs</i> mallade bredd, uttryckt i meter
<i>fartygs djupgående</i>	<i>fartygs</i> största aktuella djupgående, uttryckt i meter
<i>fartygs längd</i>	<i>fartygs</i> största längd, uttryckt i meter

<sup>1</sup> Motsvarar 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (de internationella sjövägsreglerna), regel 3 i.

<i>fartygs risknivå</i>	värde fastställt efter bedömning av ett <i>fartygs</i> last och konstruktion samt av mängd och placering av dess <i>brännolja</i>
<i>fartygsbefäl</i>	nautiker behörig för befälsbefattning på ett <i>fartyg</i>
<i>förordnad lots</i>	lots som Sjöfartsverket efter samråd med Transportstyrelsen tillhandahåller för att leda teoretiska och praktiska prov i samband med prövning för lotsdispens
<i>hamnansvarig</i>	av hamnen utsedd person med befogenhet att besluta om förflyttning med <i>fartyg</i> eller <i>bogserekipage</i> enligt <i>områdesundantag</i>
<i>högaktivt radioaktivt avfall</i>	– flytande avfall från det första extraktionssteget i en anläggning för upparbetning av <i>bestrålat kärnbränsle</i> eller koncentrerat avfall från efterföljande steg i en sådan anläggning, eller – fasta produkter som sådant flytande avfall har omformats till
<i>IGC-koden</i>	(The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk) den internationella koden om konstruktion av och utrustning på <i>fartyg</i> som transporterar kondenserade gaser i bulk <sup>2</sup>
<i>informationsresa</i>	<i>lotsning</i> under vilken en lots delger erfarenhetsmässig information om farleden och den lokala trafiken samt i tillämpliga fall information om rutiner och kunskapskrav vid prövningen för <i>lotsdispens</i>
<i>inre vatten</i>	vattenområden på land och i havet innanför riksgränsen och de baslinjer som framgår av bilaga 2 till lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner
<i>internationellt mätbrev</i>	(International Tonnage Certificate) dokument som anger ett <i>fartygs</i> dräktighet och igenkänningsmått enligt 1969 års internationella skeppsmättningskonvention
<i>internationellt säkerhetscertifikat för passagerarfartyg</i>	(Passenger Ship Safety Certificate) obligatoriskt intyg för passagerarfartyg som omfattas av <i>SOLAS</i> , vilket visar att <i>fartyget</i> är utrustat i enlighet med konventionen

<sup>2</sup> Antagen av IMO genom resolution MSC.5(48).

<i>internationellt säkerhetsutrustningscertifikat för lastfartyg</i>	(Cargo Ship Safety Equipment Certificate) obligatoriskt intyg för lastfartyg som omfattas av <i>SOLAS</i> , vilket visar att <i>fartyget</i> är utrustat i enlighet med konventionen
<i>kursbok</i>	samlad dokumentation som är upprättad för ett bestämt <i>fartyg</i> i kombination med en <i>lotsled</i> eller ett område, och som visar hur <i>fartyget</i> framförs säkert i lotsleden eller området
<i>lotsdispens</i>	befälhavares personliga undantag från skyldighet att anlita lots; kan också beviljas andra <i>fartygsbefäl</i> men får då endast användas om befälhavaren har beviljats ett likvärdigt undantag
<i>lotsled</i>	farled mellan de platser som anges i bilaga 1 samt mellan sådan farled och närliggande hamn, kaj, lastageplats eller ankarplats
<i>lotsleds risknivå</i>	värde fastställt efter bedömning av en <i>lotsleds</i> navigeringssvårighet, miljökänslighet och tillgänglighet
<i>lotsning</i>	åtgärder för navigering och manövrering som en lots anger och övervakar i <i>lotsled</i> och som krävs för <i>fartygets</i> eller <i>bogserekipagets</i> säkra framförande
<i>lotspliktslinje</i>	rät linje genom två angivna punkter vilken visar var skyldigheten att anlita lots inträder respektive upphör i en <i>lotsled</i> ; linjens längd motsvarar <i>lotsledens</i> hela navigerbara bredd för <i>fartyget</i> eller <i>bogserekipaget</i> i fråga, om inte <i>lotsledens</i> bredd avgränsas av en eller flera andra <i>lotspliktslinjer</i>
<i>MARPOL 73/78</i>	1973 års internationella konvention rörande förhindrande av förorening från <i>fartyg</i> och därtill hänförliga protokoll och ändringar från 1978, allt i gällande lydelse
<i>oljeprodukt</i>	petroleum i varje form, såsom råolja, <i>brännolja</i> , oljeslam, oljeavfall, bitumen, orimulsion och raffinerade produkter inklusive de ämnen som förtecknas i appendix I till <i>MARPOL 73/78</i> annex 1
<i>områdesundantag</i>	undantag från skyldighet att anlita lots i ett visst område enligt bilaga 5
<i>plutonium</i>	plutoniumisotopblandning som vid upparbetning extraheras ur <i>bestrålat kärnbränsle</i>
<i>provledare inom rederi</i>	person som har Transportstyrelsens godkännande att inom ett rederi leda teoretiska och praktiska prov för <i>lotsdispens</i> och därefter lämna ett utlåtande till Transportstyrelsen

<i>skjutbogs-ser-ekipage</i>	<i>fartyg</i> som utgörs av en fast förbunden kombination av en <i>skjutbogs-ser-are</i> och en <i>skjutbogs-ser-ad enhet</i>
<i>skjutbogs-ser-ad enhet</i>	<i>bogs-ser-ad enhet</i> som är konstruerad för att kunna förflyttas med hjälp av en <i>skjutbogs-ser-are</i>
<i>skjutbogs-ser-are</i>	<i>fartyg</i> som är konstruerat för att vara fast förbundet med en <i>skjutbogs-ser-ad enhet</i> och kunna skjuta denna framför sig
<i>SOLAS</i>	(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss
<i>statsfartyg</i>	<i>fartyg</i> som ägs eller brukas av en stat och som används för icke-kommersiella ändamål
<i>svenskt territorialhav</i>	enligt definitionen i 3 § lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner
<i>Sveriges sjöterritorium</i>	enligt definitionen i 1 § lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner
<i>tillfällig lotsdispens</i>	befälhavares personliga undantag från skyldighet att anlita lots, vilket gäller under en enstaka passage eller under en begränsad tidsperiod; kan också beviljas andra fartygsbefäl men får då endast användas om befälhavaren har beviljats ett likvärdigt undantag
<i>total risknivå</i>	summan av <i>fartygets risknivå</i> och <i>lotsledens risknivå</i>
<i>Trollhätte kanal med Göta älv</i>	vattenområdet som omfattas av farleden från Frihamnspiren i Göteborg till Bastungsgrunds kummel vid den yttre vågbrytaren i Vänersborg, och farleden från fyren Bommen till Vargön
<i>VTS (sjötrafik-informations-tjänst)</i>	(Vessel Traffic Services) en tjänst för övervakning och organisation av samt information och assistans till fartygstrafiken för att förbättra dess säkerhet och för att skydda miljön inom ett fastställt VTS-område
<i>VTS-central</i>	central från vilken sjötrafikinformationstjänst (VTS) utförs
<i>VTS-område</i>	område där sjötrafikinformationstjänst (VTS) utförs

### Farvatten där lots ska anlitas

4 § Om inget annat framgår av dessa föreskrifter ska befälhavaren anlita lots i dessa delar av Sveriges sjöterritorium:

1. Det inre vatten som finns utanför kusterna.
2. Väneren.
3. Mälaren.
4. Södertälje kanal.

5. Falsterbokanalen.
6. Trollhätte kanal med Göta älv.
7. Ångermanälven söder om Nyland.

### Lotspliktslinjer

**5 §** I en lotsled inträder respektive upphör skyldigheten att anlita lots när fartyget eller bogserekipaget passerar en lotspliktslinje. Skyldigheten att anlita lots inträder när fartyget eller bogserekipaget är på ingående i lotsleden och upphör när det är på utgående i lotsleden. Lotspliktslinjerna framgår av bilaga 1.

### Risknivåer

#### *Total risknivå*

**6 §** Möjligheten att utnyttja undantag från skyldigheten att anlita lots enligt 3 kap. 1 § och möjligheten att få lotsdispens enligt 4 kap., avgörs av den totala risknivån.

Den totala risknivån kan vara lägst 2 och högst 8, och utgör summan av lotsledens risknivå och fartygets risknivå.

#### *Lotsledens risknivå*

**7 §** En lotsleds risknivå fastställs efter bedömning av dess navigerings-svårighet, miljö känslighet och tillgänglighet. Risknivån är ett värde från 1 till 4, där 1 anger lägre risk och 4 anger högre risk.

Lotsledningarnas risknivåer finns angivna i kolumnen *risknivå* för respektive lotsled i bilaga 1.

Ett vattenområde utanför lotsled har alltid risknivå 4.

#### *Fartygets risknivå*

**8 §** Ett fartygs risknivå fastställs efter bedömning av fartygets last och konstruktion samt av mängd och placering av dess brännolja. Risknivån är ett värde från 1 till 4, där 1 anger lägre risk och 4 anger högre risk. Fartygets risknivå bestäms enligt följande.

1. Ett fartyg har risknivå 4 om

a) det för last i förpackad form bestående av bestrålat kärnbränsle, plutonium eller högaktivt radioaktivt avfall,

b) det för last i bulk bestående av kondenserad gas enligt bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:89) och allmänna råd om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden),

c) det för last i bulk bestående av ett eller flera skadliga flytande ämnen som tillhör kategori X, Y eller Z enligt 2 kap. 17 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, eller

d) det har en längd om 50 meter eller mer och för last av oljeprodukter i lasttankar som endast skyddas av fartygets bordläggning.

2. Ett fartyg har risknivå 3 om det inte för de laster som anges under 1, och om det

- a) för 400 m<sup>3</sup> brännolja eller mer i tankar som helt eller delvis endast skyddas av fartygets bordläggning, eller
- b) har fler än 12 passagerare ombord.

3. Ett fartyg har risknivå 2 om det har högst 12 passagerare ombord, inte för de laster som anges under 1, och om det

- a) för 100 m<sup>3</sup> brännolja eller mer, men mindre än 400 m<sup>3</sup>, i tankar som helt eller delvis endast skyddas av fartygets bordläggning, eller
- b) för last av oljeprodukter i lasttankar som skyddas av en dubbelbotten och fartygets bordläggning.

4. Ett fartyg har risknivå 1 om det har högst 12 passagerare ombord, inte för de laster som anges under 1, och om det

- a) för mindre än 100 m<sup>3</sup> brännolja i tankar som helt eller delvis endast skyddas av fartygets bordläggning, eller
- b) för last av oljeprodukter i lasttankar som skyddas av dubbelskrov.

### **Tillhandahållande av lots samt lotsavgifter**

**9 §** Bestämmelser om tillhandahållande av lots och om lotsavgifter finns i föreskrifter som ges ut av Sjöfartsverket.

## **2 kap. Skyldighet att anlita lots**

**1 §** Befälhavaren ska anlita lots för lotsning eller biträde av lots i de farvatten som anges i 1 kap. 4 § om fartyget eller bogserekipaget är på väg och om en eller flera av förutsättningarna i 1–8 råder:

1. Lasten består av bestrålat kärnbränsle, plutonium eller högaktivt radioaktivt avfall i förpackad form.
2. Fartyget eller den eller de bogserade enheterna
  - a) för last i bulk bestående av oljeprodukter eller har fört sådan last utan att lasttankarna har gjorts rena och gasfria efteråt,
  - b) saknar dubbelbotten under de lasttankar där lasten förs eller har förts, och
  - c) har
    - en längd eller, för flera bogserade enheter, en sammanlagd längd om 50 meter eller mer, eller
    - en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd om 14 meter eller mer.
3. Fartyget, eller den eller de bogserade enheterna
  - a) för last i bulk bestående av ett eller flera skadliga flytande ämnen som tillhör kategori X, Y eller Z enligt 2 kap. 17 § förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, eller
  - b) har fört sådan last utan att lasttankarna har gjorts rena och gasfria efteråt.
4. Fartyget, eller den eller de bogserade enheterna

a) för last bestående av en eller flera kondenserade gaser enligt bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:89) och allmänna råd om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden), eller

b) har fört sådan last utan att lasttankarna har gjorts rena och gasfria efteråt.

5. Den eller de bogserade enheterna har

a) en längd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd längd om 70 meter eller mer,

b) en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd om 14 meter eller mer, eller

c) en längd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd längd om 80 meter eller mer, eller en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd om 20 meter eller mer, och

– det bogserande fartyget är utrustat med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) i klass A, och

– AIS:en visar att bogsering pågår.

6. Bogserekipaget ska framföras i Trollhätte kanal med Göta älv och

a) bogserekipaget har en längd om 60 meter eller mer från fören på fartyget som bogserar till aktern på den eller de bogserade enheterna, inklusive eventuella sammanlänkande anordningar mellan dessa enheter, eller

b) den eller de bogserade enheterna har en längd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd längd om 35 meter eller mer, en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd om 9 meter eller mer, eller ett djupgående om 3 meter eller mer.

7. Fartyget ska framföras i Trollhätte kanal med Göta älv och har en längd om 60 meter eller mer, eller en bredd om 9 meter eller mer eller ett djupgående om 4 meter eller mer.

8. Fartyget har en längd om 70 meter eller mer, eller en bredd om 20 meter eller mer.

Om befälhavaren på fartyget eller bogserekipaget inte är skyldig att anlita lots enligt första stycket eller är undantagen skyldighet att anlita lots enligt 3 kap. 1–8 §§, men bedömer att det under rådande omständigheter ändå är nödvändigt att anlita lots för att trygga sjösäkerheten eller skyddet av miljön, ska befälhavaren anlita lots.

**2 §** Befälhavaren ska, utöver vad som anges i 1 §, anlita en eller två lotsar, om Transportstyrelsen i det enskilda fallet har beslutat att det är nödvändigt med hänsyn till sjösäkerheten eller skyddet av miljön. Ett sådant beslut kan innebära att en befälhavare som har lotsdispens blir skyldig att anlita lots.

### **3 kap. Undantag från skyldighet att anlita lots**

#### **Undantag i lotsled**

**1 §** En befälhavare som är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 8 behöver inte anlita lots vid färd i en lotsled om

1. fartyget inte är en del av ett bogserekipage, och

2. den totala risknivån
  - a) är 2, fartygets längd understiger 110 meter och dess bredd understiger 20 meter,
  - b) är 3, fartygets längd understiger 100 meter och dess bredd understiger 20 meter, eller
  - c) är 4, fartygets längd understiger 90 meter och dess bredd understiger 20 meter.

Detta undantag gäller inte vid passager i lotsledsavsnitt från en hamns angöring till en annan hamns angöring på sjön Vänern.

Om en befälhavare har en giltig lotsdispens för lotsleder i Vänern kan Transportstyrelsen dock besluta att han eller hon omfattas av undantaget.

## 2 § Befälhavaren får endast utnyttja undantag i lotsled enligt 1 § om

1. befälhavaren inom den senaste 12-månadersperioden har gjort en passage med fartyget i lotsleden och aktivt deltagit i fartygets navigering, med eller utan assistans av lots,

2. fartyget har fler än två fartygsbefäl mönstrade ombord,

3. den navigationsutrustning som fartyget ska ha enligt det internationella säkerhetsutrustningscertifikatet för lastfartyg, det internationella säkerhetscertifikatet för passagerarfartyg eller likvärdigt dokument, fungerar normalt, och

4. fartygets framdrivningsmaskineri eller manöverutrustning fungerar normalt.

En befälhavare ska, på Transportstyrelsens begäran, kunna verifiera

1. passagen enligt 2 § punkt 1,

2. uppgifter om fartygets längd och bredd genom fartygets internationella mätbrev, genom likvärdig dokumentation från en myndighet eller ett klassificeringssällskap, eller genom fartygsritningar, och

3. uppgifter om den mängd bunkerolja som funnits ombord och dess placering vid en angiven passage i lotsleden, genom noteringar i oljedagbok, kvittenser vid bunkringar eller genom annan dokumentation av tankpejlingar.

### *Allmänna råd*

*På Transportstyrelsens webbplats finns utbildning om lotsdispens. Befälhavare och andra fartygsbefäl bör, innan de trafikerar en lotsled för första gången, ha genomgått sådan utbildning.*

## **Undantag för etablerad trafik enligt tidtabell**

3 § Befälhavaren på ett fartyg eller bogserekipage som i etablerad trafik enligt tidtabell anlöper samma hamn minst fem gånger per dygn, är inte skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 5–8.

### **Undantag för utländska statsfartyg**

**4 §** Befälhavaren på ett utländskt statsfartyg är inte skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 1–8 när statsfartyget används

1. vid räddningstjänstinsatser, inklusive miljöräddningstjänstinsatser, eller vid övningar inför sådana insatser, eller

2. inom ramen för ett internationellt samarbete på Sveriges sjöterritorium för polisuppgifter, tulluppgifter eller isbrytarverksamhet.

### **Undantag på svenskt inre vatten vid färder till och från bordningsplatser för lots**

**5 §** Befälhavarens skyldighet att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 1–8 gäller inte då fartyget eller bogserekipaget färdas

1. från svenskt territorialhav till en plats på svenskt inre vatten där lots ska embarkera,

2. från en plats på svenskt inre vatten där lots har debarkerat till svenskt territorialhav,

3. från svenskt territorialhav till en lotsled där befälhavaren inte är skyldig att anlita lots och vice versa, eller

4. på inre vatten i Kalmarsund

a) från en plats där lots har debarkerat till en plats där lots ska embarkera,

b) mellan lotsleder där befälhavaren inte är skyldig att anlita lots, eller

c) mellan lotsleder där befälhavaren är skyldig att anlita lots i någon av lotslederna.

**6 §** Färder till eller från svenskt territorialhav enligt 5 § ska göras kortast möjliga väg med hänsyn till sjösäkerheten, farvattnets beskaffenhet, rådande trafiksituation samt väder- och isförhållanden.

Sådana färder får inkludera avbrott för ankring i ett ankringsområde som ligger i anslutning till en lotsled, om området är beläget utanför lotsledens lotspliktslinje.

### **Områdesundantag**

**7 §** Befälhavaren är undantagen skyldigheten att anlita lots i vissa områden, om de förutsättningar i form av trafikbegränsningar och villkor som anges i bilaga 5 för respektive område, är uppfyllda.

### **Undantag genom lotsdispens**

**8 §** En befälhavare som har en lotsdispens eller en tillfällig lotsdispens är undantagen skyldigheten att anlita lots vid framförande av de fartyg eller bogserekipage som anges i lotsdispensen, i de farleder, farledsavsnitt eller områden som anges i lotsdispensen.

**9 §** Ett annat fartygsbefäl som har en lotsdispens eller en tillfällig lotsdispens som är likvärdig med befälhavarens lotsdispens, får framföra fartyget eller bogserekipaget i befälhavarens ställe utan att lots behöver anlitas.

## 4 kap. Lotsdispens

### Allmänt

1 § Endast befälhavare och andra fartygsbefäl kan beviljas lotsdispens. Den som inte är befälhavare får dock endast använda sin lotsdispens om fartygets befälhavare har en likvärdig dispens.

2 § Transportstyrelsens beslut om lotsdispens kan innehålla särskilda medgivanden om undantag från de allmänna villkoren för att få använda lotsdispensen i bilaga 4 samt särskilda begränsningar.

3 § En lotsdispens får endast användas om de allmänna villkoren i bilaga 4 är uppfyllda, såvida inte Transportstyrelsen har beslutat om ett eller flera särskilda medgivanden om undantag enligt 2 §, och om eventuella särskilda begränsningar i lotsdispensen iakttas.

4 § För att en sökande ska beviljas lotsdispens för framförande av fartyg eller bogserekipage i och utanför lotsled, ska den sökande och fartyget eller bogserekipaget ha blivit godkända i en prövning enligt 13 § eller 19 §.

5 § Om en sökande i samband med proven för en ny lotsdispens också ansöker om lotsdispens för assistans av bogserfartyg gäller det som anges i 5 kap. 17–20 §§, i relevanta delar.

6 § Om befälhavaren är skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 8, kan en ansökan om lotsdispens prövas antingen genom förenklat förfarande enligt 13–16 §§ eller genom fullständigt förfarande enligt 17–35 §§.

7 § En befälhavare som är skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 och 4, kan i vissa fall beviljas lotsdispens för framförande av fartyg som ska föra last i bulk bestående av

1. skadliga flytande ämnen som tillhör kategorierna Y och Z enligt 2 kap. 17 § förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, eller
2. kondenserade gaser enligt bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021-89) och allmänna råd om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden).

Efter ansökan gör Transportstyrelsen då en samlad riskbedömning enligt 19 § 1, och kan därefter pröva ansökan vidare genom fullständigt förfarande. Om lotsdispensen beviljas, utfärdas den med ett särskilt medgivande om undantag från delar av det allmänna villkoret 2 i bilaga 4.

8 § En lotsdispens gäller i tre år från och med den dag den utfärdas, om Transportstyrelsen inte beslutar något annat.

### Informationsresor

9 § En förutsättning för att den sökande ska bli beviljad lotsdispens är att han eller hon har genomfört en informationsresa i farledens båda riktningar på det fartyg eller bogserekipage som ansökan avser. Informationsresan får också genomföras på ett systerfartyg eller ett likvärdigt fartyg eller bogserkipage.

- 10 §** Flera personer får delta i en informationsresa, förutsatt att
1. samtliga deltagare kan informeras på ett tydligt sätt under säkra former, och
  2. resans syfte i övrigt inte påverkas.

**11 §** De informationsresor som den sökande åberopar vid ansökan om lotsdispens ska ha utförts högst sex månader innan ansökan kommer in till Transportstyrelsen.

### **Ansökan**

**12 §** Ansökan om lotsdispens ska lämnas till Transportstyrelsen i elektronisk form eller i pappersform.

Till ansökan ska följande bifogas:

1. Uppgifter om farled eller område utanför farled.
2. Uppgifter om den sökande:
  - a) Namn.
  - b) Svenskt personnummer, kopia av pass eller kopia av nationellt identitetskort giltigt inom Schengenområdet.
  - c) Nationalitet.
  - d) Befattning ombord.
  - e) Nautisk behörighet och eventuella specialbehörigheter.
  - f) Annan relevant information.
3. Uppgifter om fartyget och eventuell bogserad enhet:
  - a) Namn.
  - b) Signalbokstäver.
  - c) Flaggstat.
  - d) IMO-nummer.
  - e) Dimensioner.
  - f) Konstruktion.
  - g) Brännoljans mängd och placering.
  - h) Maskinstyrka.
  - i) Maskinarrangemang.
  - j) Propellerarrangemang.
  - k) Roderarrangemang.
  - l) Bogpropellrar och andra tvärpropellrar.
  - m) Navigationsutrustning.
  - n) Annan relevant information.
4. Uppgifter om den last som ska föras då lotsdispensen används.
5. Dokumentation av rutiner för bryggans bemanning och organisation då fartyget eller bogserekipaget ska framföras med utnyttjande av en lotsdispens.
6. Uppgifter om fartygets totala bemanning avseende fartygsbefäl och däcksmanskap samt vaktschema.
7. Dokumentation av rutiner för reseplanering i farleden.
8. Intyg om genomförda informationsresor.
9. Kopia av kursbok för farleden.

10. Uppgifter om den sökandes erfarenhet, såsom simulatorträning och resor i farleden då den sökande aktivt har deltagit i fartygets eller bogserkipagets framförande.

11. Vid ansökan om undantag från de allmänna villkoren i bilaga 4:

- a) Uppgifter om vilket villkor som avses.
- b) Skäl till ansökan om undantag.
- c) Annan relevant information.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera sin ansökan med ytterligare uppgifter.

#### **Allmänna råd**

*På Transportstyrelsens webbplats finns en e-tjänst för ansökan om lotsdispens. På webbplatsen finns även dokument och formulär som bör användas om ansökan skickas in på annat sätt.*

### **Lotsdispens genom förenklat förfarande**

#### *Prövning*

**13 §** För att den sökande ska kunna beviljas lotsdispens genom förenklat förfarande, ska han eller hon vid ansökningstillfället ha en giltig lotsdispens.

Den sökande och fartyget eller bogserkipaget ska även ha genomgått en prövning och blivit godkända i prövningens samtliga delar. Prövningen omfattar

1. en samlad riskbedömning av farleden, fartyget eller bogserkipaget och den sökande,
2. Transportstyrelsens onlineprov för lotsdispens, och
3. en kursbok för farleden.

Om den sökande har blivit godkänd på onlineprovet för lotsdispens någon gång under den senaste 12-månadersperioden, är resultatet giltigt som underlag i en ansökan.

**14 §** Vid riskbedömningen enligt 13 § 1 bedöms följande faktorer:

1. Farledens risknivå enligt bilaga 1.
2. Lastens skadlighet för hälsa och miljö vid en sjöolycka.
3. Lastens skydd genom fartygets eller den bogserade enhetens konstruktion.
4. Brännoljans mängd och hur brännoljan skyddas genom fartygets konstruktion.
5. Fartygets eller bogserkipagets dimensioner och manöverförmåga i förhållande till farleden och hamnen.
6. Fartygets navigations- och manöverutrustning.
7. Fartygets bemanning, vaktschema och rutiner för bryggjtjänsten under den tid då lotsdispensen kommer att användas.
8. Den sökandes behörigheter för sin befattning ombord.
9. Den sökandes erfarenhet av och kunskap om manövrering och navigering.
10. Den sökandes erfarenhet av assistans av bogserfartyg och kunskap om riskerna med detta, om relevant.

11. Andra faktorer av betydelse för sjösäkerheten och miljön.

*Fartyg aktuella för förenklat förfarande*

**15 §** I fråga om fartyg är det endast för framförande av sådana fartyg som anges i 2 kap. 1 § första stycket 8, som en ansökan om lotsdispens kan prövas genom förenklat förfarande. Lotsdispensen kan då endast beviljas om

1. den totala risknivån är 2, fartygets längd understiger 140 meter och dess bredd understiger 28 meter,
2. den totala risknivån är 3, fartygets längd understiger 130 meter och dess bredd understiger 28 meter, eller
3. den totala risknivån är 4, fartygets längd understiger 120 meter, dess bredd understiger 28 meter och fartyget är utrustat med ECDIS.

*Bogserekipage aktuella för förenklat förfarande*

**16 §** I fråga om bogserekipage är det endast för framförande av sådana bogserekipage som anges i 2 kap. 1 § första stycket 5, som en ansökan om lotsdispens kan prövas genom förenklat förfarande. Lotsdispensen kan då endast beviljas om

1. förutsättningarna i 2 kap. 1 § första stycket 1–4 inte råder,
2. det bogserande fartyget är utrustat med ett automatiskt identifierings-system (AIS) i klass A, och
3. lotsledens risknivå
  - a) är 1 och den eller de bogserade enheterna har en längd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd längd som understiger 110 meter, och en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd som understiger 26 meter, eller
  - b) är 2 och den eller de bogserade enheterna har en längd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd längd som understiger 100 meter, och en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd som understiger 23 meter, eller
  - c) är 3 och den eller de bogserade enheterna har en längd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd längd som understiger 90 meter, och en bredd eller, för flera bogserade enheter, sammanlagd bredd som understiger 20 meter.

**Lotsdispens genom fullständigt förfarande**

*Allmänt*

**17 §** Om förenklat förfarande enligt 13 § första stycket eller 15 eller 16 § inte är aktuellt, eller om Transportstyrelsen efter sin samlade riskbedömning enligt 13 § 1 inte beviljar lotsdispens, kan den sökande och fartyget eller bogserekipaget i stället prövas genom fullständigt förfarande.

**18 §** Informationsresor enligt 9 och 10 §§ får vid fullständigt förfarande ersättas av ett rederis internutbildning om denna utbildning har godkänts av Transportstyrelsen enligt 7 kap. 1 §.

*Prövning*

**19 §** För att en sökande ska beviljas lotsdispens genom fullständigt förfarande, ska den sökande och fartyget eller bogserkipaget ha genomgått en prövning och blivit godkända i prövningens samtliga delar. Prövningen omfattar

1. en samlad riskbedömning av farleden, fartyget eller bogserkipaget och den sökande,
2. ett teoretiskt prov, och
3. praktiska prov i farledens båda riktningar.

**20 §** Vid riskbedömningen enligt 19 § 1 bedöms följande faktorer:

1. Farledens risknivå enligt bilaga 1.
2. Lastens skadlighet för hälsa och miljö vid en sjöolycka.
3. Lastens skydd genom fartygets eller den bogserade enhetens konstruktion.
4. Brännolja mängd och hur brännolja skyddas fartygets konstruktion.
5. Fartygets eller bogserkipagets dimensioner och manöverförmåga i förhållande till farleden och hamnen.
6. Fartygets navigations- och manöverutrustning.
7. Fartygets bemanning, vaktschema och rutiner för bryggjätten under den tid då lotsdispensen kommer att användas.
8. Den sökandes behörigheter för sin befattning ombord.
9. Den sökandes erfarenhet av och kunskap om manövrering och navigering.
10. Den sökandes erfarenhet av assistans av bogserfartyg och kunskap om riskerna med detta, om relevant.
11. Andra faktorer av betydelse för sjösäkerheten och miljön.

**21 §** Transportstyrelsen beslutar efter en samlad riskbedömning enligt 19 § 1 om ett examinationstillstånd kan utfärdas till den sökande och ansökan därmed kan prövas vidare enligt 19 § 2–3.

Ett examinationstillstånd är giltigt i sex månader från beslutsdatumet, om Transportstyrelsen inte beslutar något annat. De praktiska proven ska dock genomföras inom 12 månader från det teoretiska provets genomförande.

**22 §** Vid det teoretiska provet enligt 19 § 2 ska den sökande visa goda kunskaper om följande moment i den omfattning som krävs för farleden:

1. Farleden och hamnen (T1).
  2. Rapportering m.m. (T2).
  3. Väderpåverkan (T3).
  4. Allmänna villkor (T4).
  5. Assistans av bogserfartyg (T5), om relevant.
- Beskrivningar av vad moment T1–T5 omfattar finns i bilaga 2.

**23 §** Vid de praktiska proven enligt 19 § 3 ska den sökande visa praktisk kunskap om följande moment i den omfattning som krävs för farleden:

1. Farleden och hamnen (P1).
2. Navigering och manövrering (P2).
3. Optisk navigering (P3).
4. Radarnavigering (P4).

5. Handhavande av utrustning (P5).
  6. Kommunikation (P6).
  7. Samarbete (P7).
  8. Assistans av bogserfartyg (P8), om relevant.
- Beskrivningar av vad moment P1–P8 omfattar finns i bilaga 3.

**24 §** Varje del av det teoretiska provet och de praktiska proven ska vara godkänd av Transportstyrelsen för att den sökande ska kunna godkännas i proven som helhet. Om den sökande underkänns vid det första provtillfället får han eller hon göra ett omprov. Då gäller följande:

1. Om den sökande blir underkänd i någon del av teoriprovet, ska den sökande göra den delen av provet på nytt.
2. Om den sökande blir underkänd i någon del av de praktiska proven, ska den sökande genomföra hela det praktiska provet på nytt, men endast i den riktning i vilken han eller hon blev underkänd.
3. På Transportstyrelsens begäran ska den sökande genomföra nya informationsresor före omprovet.

**25 §** Om den sökande underkänns i ett eller båda omproven avslås ansökan om lotsdispens, om det inte finns särskilda skäl för Transportstyrelsen att besluta om att den sökande får genomföra ytterligare omprov.

**26 §** Innan en sökande som har gjort omprov en eller flera gånger får genomföra prov inom ramen för en ny ansökan, ska han eller hon ha genomfört ytterligare resor med lots i farleden för att få mer kunskap om och erfarenhet av leden. Transportstyrelsen avgör om det redovisade antalet resor är tillräckligt med hänsyn till tidigare provresultat.

#### *Genomförande av det teoretiska provet*

**27 §** Det teoretiska provet ska ledas av en förordnad lots eller en provledare inom ett rederi. En eller flera tjänstemän från Transportstyrelsen ska, på myndighetens begäran, ges möjlighet att delta vid provets genomförande.

**28 §** Provet omfattar moment T1–T4 i bilaga 2. Om lotsdispensen ska omfatta assistans av bogserfartyg ingår även moment T5.

**29 §** Den sökande ska under provet följa de anvisningar som den förordnade lotsen eller provledaren inom rederiet ger.

#### *Genomförande av de praktiska proven*

**30 §** De praktiska proven ska ledas av en förordnad lots eller en provledare inom ett rederi. En eller flera tjänstemän från Transportstyrelsen ska, på myndighetens begäran, ges möjlighet att delta vid ett eller flera tillfällen av provens genomföranden.

**31 §** Proven ska genomföras i farledens båda riktningar. Proven får normalt inte genomföras i fast isränna.

**32 §** Den utrustning som har betydelse för provens genomförande ska fungera när proven genomförs.

**33 §** Proven omfattar moment P1–P7 i bilaga 3. Om ansökan omfattar assistans av bogserfartyg ingår även moment P8.

**34 §** Den sökande ska under proven följa de anvisningar som den förordnade lotsen eller provledaren inom rederiet ger. Detta kan innebära att delar av proven ska genomföras med handstyrning.

**35 §** Under proven ska den sökande praktiskt tillämpa innehållet i kursboken. Kursboken ska finnas tillgänglig under proven, så att den förordnade lotsen eller provledaren inom rederiet kan utvärdera dess innehåll.

### Återkallelse

**36 §** Transportstyrelsen kan återkalla en lotsdispens om

1. dispensinnehavaren inte iakttar de allmänna villkoren för att få använda lotsdispensen eller inte iakttar dispensens särskilda begränsningar,
2. dispensinnehavaren har brutit i omdöme, kompetens eller hänsyn så att sjösäkerheten, skyddet av miljön eller den allmänna säkerheten har äventyrats,
3. dispensinnehavaren i övrigt har brutit mot gällande regler för sjötrafiken, eller
4. dispensinnehavaren har varit inblandad i en sjöolycka eller en annan allvarlig incident till sjöss.

Om Transportstyrelsen återkallar en lotsdispens enligt första stycket kan dispensinnehavarens övriga lotsdispenser och tillfälliga lotsdispenser också återkallas.

**37 §** Transportstyrelsen kan återkalla en lotsdispens om fartyget eller bogserekipaget har genomgått betydande förändringar enligt 5 kap. 23 §.

**38 §** Om en lotsdispens återkallas enligt 36 § får en ny ansökan om lotsdispens göras tidigast efter sex månader, om inte Transportstyrelsen beslutar något annat.

## 5 kap. Förnyelse och komplettering av lotsdispens samt betydande förändringar rörande fartyget eller bogserekipaget

### Förnyelse av lotsdispens

#### *Villkor*

**1 §** För att Transportstyrelsen ska förnya en lotsdispens, ska den sökande ha gjort minst en passage i farleden med fartyget eller bogserekipaget under den senaste 12-månadersperioden samt genomfört Transportstyrelsens onlineprov för lotsdispens med godkänt resultat. Om lotsdispensen omfattar flera farleder och fartyg eller bogserekipage, ska den sökande ha gjort minst en passage i varje farled och med varje fartyg eller bogserekipage.

Om den sökande inte har gjort någon sådan passage ska han eller hon, på Transportstyrelsens begäran, vidta en eller flera av följande åtgärder:

1. Göra en eller flera passager under ledning av befälhavare med lotsdispens.

2. Göra en eller flera passager med lots.
3. Genomföra delar av provningen för ny lotsdispens.

**2 §** Om en lotsdispens som ska förnyas innehåller ett medgivande om assistans av bogserfartyg, ska den sökande ha nyttjat assistans av bogserfartyg minst en gång under lotsdispensens giltighetstid för att även medgivandet ska förnyas.

**3 §** En lotsdispens får förnyas tidigast sex månader innan den upphör att gälla. Dispensen gäller sedan i högst tre år från och med den dag den förnyas. Om en ansökan om förnyelse kommer in efter lotsdispensens sista giltighetsdag, kan Transportstyrelsen besluta att lotsdispensen förnyas för en kortare tid än tre år.

Om en ansökan om förnyelse kommer in mer än tre år efter lotsdispensens sista giltighetsdag behandlar Transportstyrelsen denna ansökan som en ny ansökan om lotsdispens.

**4 §** Om den sökande har blivit godkänd på onlineprovet för lotsdispens någon gång under den senaste 12-månadersperioden, är resultatet giltigt som underlag i en ansökan om förnyelse.

#### *Allmänna råd*

*En ansökan om förnyelse av lotsdispens bör vara Transportstyrelsen till handa senast en månad innan lotsdispensens sista giltighetsdag.*

#### *Ansökan*

**5 §** Ansökan om förnyelse av lotsdispens ska lämnas till Transportstyrelsen i elektronisk form eller i pappersform. Till ansökan ska följande bifogas:

1. Uppgifter enligt 4 kap. 12 § första stycket 3, 5 och 6 i tillämpliga delar. Om de uppgifter om fartyget eller bogserekipaget, bryggrutinerna och bemanningen som lämnades vid den senaste ansökan om lotsdispens är oförändrade, behöver dessa uppgifter inte lämnas igen. Den sökande ska då hänvisa till de uppgifter som lämnades förra gången.

2. En kopia av den sökandes nautiska behörighet och eventuell specialbehörighet som krävs för fartyget och befattningen, om behörigheterna inte är utfärdade av Transportstyrelsen.

3. Redovisning av att den sökande har gjort minst en passage med fartyget eller bogserekipaget i farleden under den senaste 12-månadersperioden. Dessutom gäller följande:

a) Om ansökan avser flera fartyg, bogserekipage eller farleder, ska den sökande redovisa en passage för varje fartyg, bogserekipage och farled.

b) Om ansökan avser systerfartyg, eller likartade fartyg eller bogserekipage är en passage med ett av dessa fartyg eller bogserekipage tillräckligt.

c) Om ansökan avser etablerad färjetrafik är uppgifter om den sökandes tjänstgöringsperioder för respektive fartyg tillräckligt.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

**Allmänna råd**

*På Transportstyrelsens webbplats finns en e-tjänst för ansökan om förnyelse av lotsdispens. På webbplatsen finns även dokument och formulär som bör användas om ansökan skickas in på annat sätt.*

**Komplettering av lotsdispens**

**6 §** En lotsdispens kan efter ansökan kompletteras med

1. ett eller flera fartyg eller bogserekipage,
2. en eller flera farleder eller farledsavsnitt,
3. ett eller flera områden,
4. assistans av bogserfartyg, och
5. undantag från de allmänna villkoren 5–11 i bilaga 4.

Om Transportstyrelsen beviljar en komplettering, utökas lotsdispensens giltighet i enlighet med kompletteringen.

*Fartyg eller bogserekipage*

**7 §** En lotsdispens kan kompletteras med fartyg eller bogserekipage för vilkas framförande lotsdispens kan beviljas genom förenklat förfarande. Då gäller följande:

1. Om kompletteringen avser ett systerfartyg, behöver den sökande inte uppfylla några ytterligare krav.

2. Om kompletteringen avser ett likartat fartyg eller bogserekipage, ska den sökande och fartyget eller bogserekipaget som kompletteringen avser, godkännas i en samlad riskbedömning enligt 4 kap. 13 § 1. Den sökande ska, på Transportstyrelsens begäran, efter en sådan riskbedömning redovisa en kursbok med uppgifter som har uppdaterats för det fartyg eller bogserkipage som kompletteringen avser.

3. Om kompletteringen avser ett fartyg eller bogserekipage som skiljer sig betydligt från det eller de fartyg eller bogserekipage som dispensen omfattar ska den sökande, på Transportstyrelsens begäran, utöver det som anges i 2 genomföra en informationsresa i farledens ena eller båda riktningar.

**8 §** En lotsdispens som har beviljats genom förenklat förfarande kan också kompletteras med fartyg eller bogserekipage för vilkas framförande lotsdispens inte kan beviljas genom förenklat förfarande. För att en sådan komplettering ska beviljas, ska den sökande och fartyget eller bogserekipaget godkännas i en prövning enligt 4 kap. 19 §.

**9 §** En lotsdispens som har beviljats genom fullständigt förfarande kan kompletteras med ytterligare fartyg eller bogserekipage som fordrar fullständigt förfarande. Då gäller följande:

1. Om kompletteringen avser ett systerfartyg, behöver den sökande inte uppfylla några ytterligare krav.

2. Om kompletteringen avser ett likartat fartyg eller bogserekipage, ska den sökande, på Transportstyrelsens begäran, genomföra en eller flera resor under ledning av en lots eller en befälhavare med lotsdispens.

3. Om kompletteringen avser ett fartyg eller bogserekipage som skiljer sig betydligt från det eller de fartyg eller bogserekipage som dispensen omfattar ska den sökande, på Transportstyrelsens begäran, utöver det som anges i 2 genomföra hela eller delar av prövningen för ny lotsdispens genom fullständigt förfarande.

**10 §** Vid ansökan om komplettering med ett fartyg eller bogserekipage ska följande uppgifter bifogas:

1. Den sökandes namn.
2. Nummer på den dispens som kompletteringen avser.
3. Uppgifter om fartyget eller bogserekipaget enligt 4 kap. 12 § första stycket 3.
4. Uppgifter om den last som fartyget eller bogserekipaget ska föra.
5. Dokumentation av bryggrutiner och bemanning enligt 4 kap. 12 § första stycket 5 och 6.
6. Övrig relevant information.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

#### *Farled eller farledsavsnitt*

**11 §** En lotsdispens som har beviljats genom förenklat förfarande, kan kompletteras med farleder eller farledsavsnitt i nära anslutning till en farled som omfattas av dispensen. Transportstyrelsen gör då en samlad riskbedömning enligt 4 kap. 13 § 1 av farleden, fartyget eller bogserekipaget och den sökande.

Den sökande ska, på Transportstyrelsens begäran, genomföra en informationsresa i farledens eller farledsavsnittets ena eller båda riktningar, eller redovisa en uppdaterad kursbok för fartyget eller bogserekipaget där farleden eller farledsavsnittet ingår, eller både och.

**12 §** En lotsdispens som har beviljats genom fullständigt förfarande, kan kompletteras med farleder eller farledsavsnitt i nära anslutning till en farled som omfattas av dispensen. Transportstyrelsen gör då en samlad riskbedömning enligt 4 kap. 19 § 1 av farleden, fartyget eller bogserekipaget och den sökande.

Den sökande ska, på Transportstyrelsens begäran, genomföra en informationsresa eller en passage med en befälhavare med lotsdispens i farledens eller farledsavsnittets ena eller båda riktningar, eller redovisa en uppdaterad kursbok för fartyget eller bogserekipaget där farleden eller farledsavsnittet ingår, eller både och. På Transportstyrelsens begäran ska den sökande genomföra hela eller delar av prövningen för ny lotsdispens.

**13 §** Vid ansökan om komplettering med farled eller farledsavsnitt ska följande uppgifter bifogas:

1. Den sökandes namn.
2. Nummer på den dispens som kompletteringen avser.
3. Uppgifter om de farleder eller farledsavsnitt som avses.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

*Område*

**14 §** En lotsdispens kan kompletteras med angränsande områden utanför en lotsled. En sådan komplettering kan beviljas efter en samlad riskbedömning enligt 4 kap 19 § 1.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande i samband med detta genomföra hela eller delar av prövningen för ny lotsdispens.

**15 §** Om det inom området som dispensen ska kompletteras med finns lotsleder eller lotsledsavsnitt, ska den sökande, på Transportstyrelsens begäran, genomgå en prövning i dessa lotsleder eller lotsledsavsnitt på samma sätt som vid en ansökan om en ny lotsdispens genom fullständigt förfarande.

**16 §** Vid ansökan om komplettering med ett område ska följande uppgifter bifogas:

1. Den sökandes namn.
2. Nummer på den dispens som kompletteringen avser.
3. Uppgifter om vilket område som avses.
4. Skäl till att dispensen ska kompletteras med området.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

*Assistans av bogserfartyg*

**17 §** En lotsdispens kan efter en samlad riskbedömning enligt 4 kap. 19 § 1 kompletteras med ett särskilt medgivande om undantag från det allmänna villkoret 3 i bilaga 4 så att den gäller även vid assistans av bogserfartyg. För att en sådan komplettering ska beviljas, ska den sökande ha blivit godkänd i det teoretiska provet och de praktiska proven med bogserfartyg enligt momenten T5 i bilaga 2 och P8 i bilaga 3.

**18 §** Innan de praktiska proven enligt 17 § genomförs, ska den sökande, på Transportstyrelsens begäran, vidta en eller flera av följande åtgärder:

1. Visa att han eller hon har tagit kontakt med bogserfartygsföretaget och mottagit information om
  - a) möjliga assisteringsmetoder,
  - b) hur det egna fartyget och bogserfartyget bör kommunicera, inklusive vedertaget språkbruk, och
  - c) annat som är relevant för samarbetet mellan fartyg och bogserfartyg.
2. Redovisa rutiner för bryggbemanningens organisation och uppgifter vid assistans av bogserfartyg.
3. Redovisa sin erfarenhet av att under assistans av bogserfartyg aktivt ha deltagit i framförandet av fartyget, ett systerfartyg eller ett likvärdigt fartyg i farleden och hamnen.

**19 §** Om en lotsdispens har kompletterats så att den gäller vid assistans av bogserfartyg, kan Transportstyrelsen besluta att dispensinnehavarens övriga lotsdispenser också får omfattas av kompletteringen. Ett villkor för detta är att farleden, hamnen och bogserfartyget överensstämmer med förutsättningarna för den ursprungliga kompletteringen. Den sökande ska då redovisa att

information har inhämtats enligt 18 § 1 från bogserfartygsföretaget i hamnen.

**20 §** Vid ansökan om komplettering med assistans av bogserfartyg ska följande uppgifter bifogas:

1. Den sökandes namn.
2. Nummer på den lotsdispens som kompletteringen avser.
3. Uppgifter om vilket bogserfartygsföretag som ska tillhandahålla bogserassistansen.
4. Övrig relevant information.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

*Undantag från de allmänna villkoren för att få använda lotsdispensen*

**21 §** Transportstyrelsen kan efter ansökan, utöver de särskilda medgivande enligt 17 § samt 4 kap. 7 §, bevilja komplettering med särskilt medgivande om undantag från ett eller flera av de allmänna villkoren 5–11. De allmänna villkoren för att få använda lotsdispens anges i bilaga 4.

**22 §** Vid ansökan om komplettering med särskilt medgivande om undantag enligt 21 § ska följande uppgifter bifogas:

1. Den sökandes namn.
2. Nummer på den lotsdispens som kompletteringen avser.
3. Vilket villkor som avses.
4. Skäl till att undantaget ska medges.
5. Övrig relevant information.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

**Allmänna råd**

*På Transportstyrelsens webbplats finns en e-tjänst för ansökan om komplettering av lotsdispens. På webbplatsen finns även dokument och formulär som bör användas om ansökan skickas in på annat sätt.*

**Betydande förändringar rörande fartyget eller bogserekipaget**

**23 §** Om en dispensinnehavares fartyg eller bogserekipage förändras i fråga om storlek, maskinstyrka, nationalitet, namn eller antal mönstrade fartygsbefäl eller genomgår någon annan betydande förändring, ska detta omgående anmälas till Transportstyrelsen.

Dispensinnehavaren är då skyldig att anlita lots tills Transportstyrelsen har godkänt fortsatt användning av lotsdispensen. Om Transportstyrelsen på grund av förändringens omfattning bedömer att det är nödvändigt, ska den sökande för att få ett sådant godkännande genomgå

1. en eller flera resor under ledning av befälhavare med lotsdispens för framförande av det förändrade fartyget eller bogserekipaget,
2. en eller flera resor under ledning av lots, eller
3. delar av prövningen för ny lotsdispens.

De anmälda förändringarna kan medföra att den befintliga lotsdispensen ändras eller återkallas enligt 4 kap. 37 § eller 6 kap. 5 §.

## 6 kap. Tillfällig lotsdispens

### Allmänt

**1 §** För att en sökande ska beviljas tillfällig lotsdispens för framförande av fartyg eller bogserekipage i och utanför lotsled, ska den sökande och fartyget eller bogserekipaget ha blivit godkända i en samlad riskbedömning enligt 13 § 1 eller 19 § 1. Den som inte är befälhavare får dock endast använda sin tillfälliga lotsdispens om fartygets befälhavare har en likvärdig dispens.

**2 §** En tillfällig lotsdispens gäller för framförande av ett angivet fartyg eller bogserekipage, under en angiven tidsperiod och i en angiven farled eller ett angivet område utanför en farled.

### Ansökan

**3 §** Ansökan om tillfällig lotsdispens ska lämnas till Transportstyrelsen i elektronisk form eller i pappersform.

Till ansökan ska följande bifogas:

1. Uppgifter om farled eller område utanför farled.
2. Uppgifter om den sökande:
  - a) Namn.
  - b) Svenskt personnummer, kopia av pass eller kopia av nationellt identitetskort giltigt inom Schengenområdet.
  - c) Befattning ombord.
  - d) Nautisk behörighet och eventuella specialbehörigheter.
  - e) Annan relevant information.
3. Uppgifter om fartyget och eventuell bogserad enhet:
  - a) Namn.
  - b) Signalbokstäver.
  - c) Flaggstat.
  - d) IMO-nummer.
  - e) Dimensioner.
  - f) Annan relevant information.
4. Uppgifter om den last som ska föras då lotsdispensen används.
5. Dokumentation av rutiner för bryggans bemanning och organisation då fartyget eller bogserekipaget ska framföras med utnyttjande av lotsdispensen.
6. Dokumentation av rutiner för reseplanering i farleden, om relevant.
7. Uppgifter om fartygets totala bemanning avseende fartygsbefäl och däcksmanskap samt vaktschema, om relevant.
8. Uppgifter om den sökandes erfarenhet, såsom resor i farleden eller liknande då den sökande aktivt har deltagit i fartygets eller bogserekipagets framförande.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

**Allmänna råd**

*På Transportstyrelsens webbplats finns en e-tjänst för ansökan om tillfällig lotsdispens. På webbplatsen finns även dokument och formulär som bör användas om ansökan skickas in på annat sätt.*

**Återkallelse**

**4 §** Transportstyrelsen kan återkalla en tillfällig lotsdispens om

1. dispensinnehavaren inte uppfyller de villkor som anges på den tillfälliga lotsdispensen,
2. dispensinnehavaren har brutit i omdöme, kompetens eller hänsyn så att sjösäkerheten, skyddet av miljön eller den allmänna säkerheten har äventyrats,
3. dispensinnehavaren i övrigt har brutit mot gällande regler för sjötrafiken, eller
4. dispensinnehavaren har varit inblandad i en sjöolycka eller en annan allvarlig incident till sjöss.

Om Transportstyrelsen återkallar en tillfällig lotsdispens enligt första stycket kan dispensinnehavarens övriga tillfälliga lotsdispenser och lotsdispenser också återkallas.

**5 §** Transportstyrelsen kan återkalla en tillfällig lotsdispens om fartyget eller bogserekipaget har genomgått betydande förändringar enligt 5 kap. 23 §.

**6 §** Om en tillfällig lotsdispens återkallas enligt 4 § får en ny ansökan om tillfällig lotsdispens göras tidigast efter sex månader, om inte Transportstyrelsen beslutar något annat.

**7 kap. Internutbildning och provledare inom rederi**

**Internutbildning inom rederi**

*Allmänt*

**1 §** Ett rederi kan ansöka om godkännande av internutbildning för anställda inom rederiet som ansöker om lotsdispens. Ett sådant godkännande innebär att internutbildningen får ersätta informationsresor på ett eller flera fartyg eller bogserekipage i en eller flera farleder enligt 4 kap. 18 §.

Om Transportstyrelsen beslutar om ett godkännande enligt första stycket, kan beslutet förenas med villkor.

**2 §** När ett rederi ansöker om godkännande av sin internutbildning enligt 1 §, ska rederiet visa

1. att vart och ett av dess aktuella fartyg eller bogserekipage har gjort minst åtta resor per månad under den senaste 12-månadersperioden i den eller de aktuella farledernas båda riktningar, om inte Transportstyrelsen beslutar något annat,

2. att det finns dokumenterade rutiner för internutbildningens genomförande och omfattning,

3. att det inom rederiet finns fartygsbefäl med lotsdispens som kan leda internutbildningen,

4. att fartygens eller bogserekipagens bemanning är tillräcklig för att säkerställa att internutbildningen kan genomföras utan att åsidosätta sjösäkerheten eller arbetsmiljön, och

5. vilken last fartygen eller bogserekipagen för.

Transportstyrelsen gör en bedömning av underlaget enligt första stycket 1–5 och beslutar därefter om internutbildningen är godkänd.

**3 §** Ett beslut om godkännande enligt 1 § är giltigt i två år, om inte Transportstyrelsen beslutar något annat.

**4 §** Ett beslut om godkännande enligt 1 § kan återkallas av Transportstyrelsen, om rederiet inte följer de rutiner som angetts vid ansökan, bryter mot beslutets villkor, eller brister i hänsyn så att sjösäkerheten, skyddet av miljön eller den allmänna säkerheten äventyras.

**5 §** En eller flera tjänstemän från Transportstyrelsen ska, på myndighetens begäran, ges möjlighet att delta vid ett eller flera tillfällen under rederiets internutbildning.

#### *Ansökan*

**6 §** En ansökan enligt 1 § ska lämnas till Transportstyrelsen i elektronisk form eller i pappersform. Till ansökan ska följande bifogas:

1. Uppgifter om de farleder och fartyg eller bogserekipage inklusive last som ansökan avser.

2. Uppgifter om hur ofta de aktuella fartygen eller bogserekipagen trafikerar de aktuella farlederna.

3. Rutinbeskrivningar, checklistor eller annan dokumentation som beskriver rederiets internutbildning.

4. Uppgifter om rederiets personella resurser för att leda internutbildningen.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

#### **Provledare inom rederi**

##### *Tillstånd för rederier att hålla prov för lotsdispens*

**7 §** Transportstyrelsen kan bevilja tillstånd för ett rederi att hålla det teoretiska och de praktiska proven för lotsdispens under ledning av en provledare inom rederiet.

**8 §** Ett tillstånd enligt 7 § får endast utnyttjas om

1. rederiets internutbildning för lotsdispens har godkänts enligt 1 §, och

2. rederiet har minst ett anställt fartygsbefäl som är godkänt som provledare enligt 13 §.

**9 §** Ett tillstånd enligt 7 § är giltigt i två år, om inte Transportstyrelsen beslutar något annat.

**10 §** Transportstyrelsen kan återkalla ett tillstånd enligt 7 § om rederiet inte följer de rutiner som angetts vid ansökan eller bryter mot tillståndets villkor.

**11 §** Om ett rederi planerar att hålla prov för lotsdispens med en provledare inom rederiet, ska Transportstyrelsen informeras om detta minst 14 dagar före det planerade provdatumet.

**12 §** En eller flera tjänstemän från Transportstyrelsen eller en förordnad lots ska på Transportstyrelsens begäran ges möjlighet att delta vid ett eller flera provtillfällen.

*Tillstånd för provledare inom rederi att leda prov för lotsdispens*

**13 §** Transportstyrelsen kan bevilja ett personligt tillstånd att verka som provledare inom ett rederi. För att få ett sådant tillstånd för en eller flera farleder och ett eller flera fartyg eller bogserekipage ska den sökande

1. vara anställd som fartygsbefäl inom det rederi där han eller hon ska verka som provledare,

2. ha en lotsdispens som är utfärdad enligt ett fullständigt förfarande för den typ av fartyg eller bogserekipage och för de farleder där han eller hon ska verka som provledare,

3. ha använt sin lotsdispens enligt 2 för minst två passager i farledens eller farledernas vardera riktning under den senaste 12-månadersperioden, och

4. ha mycket god kunskap om det som anges i 4 kap. om det teoretiska och de praktiska proven för lotsdispens.

**14 §** Ett tillstånd enligt 13 § får endast utnyttjas om

1. provledarens lotsdispens enligt 13 § 2 är giltig,

2. provledaren inte samtidigt använder sin lotsdispens för att fullgöra befälhavarens skyldighet att anlita lots, och

3. det rederi där provledaren är anställd har ett tillstånd enligt 7 §.

**15 §** Ett tillstånd enligt 13 § är giltigt i två år, om inte Transportstyrelsen beslutar något annat.

**16 §** Transportstyrelsen kan återkalla ett tillstånd enligt 13 § om provledaren inte fullgör sina skyldigheter eller om provledarens lotsdispens har återkallats.

*Ansökan om tillstånd för rederier att hålla prov för lotsdispens*

**17 §** En ansökan om tillstånd enligt 7 § ska lämnas till Transportstyrelsen i elektronisk form eller i pappersform. Till ansökan ska följande bifogas:

1. Uppgifter om de farleder och fartyg eller bogserekipage inklusive last som ansökan avser.

2. Uppgifter om hur ofta de aktuella fartygen eller bogserekipagen trafikerar de aktuella farlederna.

3. Rutinbeskrivningar, checklistor eller annan dokumentation som beskriver hur det teoretiska och de praktiska proven ska genomföras för att uppfylla moment T1–T5 i bilaga 2 och P1–P8 i bilaga 3.

4. Uppgifter om rederiets krav gällande kvalifikationer och erfarenhet för provledare inom rederiet.

På Transportstyrelsens begäran ska rederiet komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

#### *Ansökan om tillstånd för provledare inom rederi att leda prov för lotsdispens*

**18 §** En ansökan om tillstånd enligt 13 § ska lämnas till Transportstyrelsen i elektronisk form eller i pappersform. Till ansökan ska följande uppgifter om den sökande bifogas:

1. Namn.
2. Svenskt personnummer, kopia av pass eller kopia av nationellt identitetskort giltigt inom Schengenområdet.
3. Uppgifter om den eller de lotsdispenser som åberopas för tillståndet.
4. Verifikation av att den sökande har använt sin eller sina lotsdispenser enligt 3 för minst två passager i farledens eller farledernas vardera riktning under den senaste 12 månadersperioden.
5. Intyg om anställning i det rederi där tillståndet ska användas.
6. Intyg från rederiet att den sökande rekommenderas som provledare inom rederiet.

På Transportstyrelsens begäran ska den sökande komplettera ansökan med ytterligare uppgifter.

## **8 kap. Öppensjölotsar på Sveriges sjöterritorium som är certifierade av andra stater än Sverige m.m.**

### **Östersjön**

**1 §** En öppensjölots (Deep-Sea Pilot), som är certifierad av en annan stat än Sverige och som har ett giltigt öppensjölotsningscertifikat (Red Card) utfärdat av en stat vid Östersjön, får biträda fartyg från gränsen för Sveriges sjöterritorium längst till närmaste bordsningsplats för svensk lots med de begränsningar som framgår av 2 och 3 §§ samt de regler som anges i 4 och 5 §§. Detta gäller när fartyget ska till svensk hamn eller svenskt inre vatten i Östersjöområdet avgränsat av linjen Skagen–Vinga.

En sådan lots får med samma begränsningar även biträda fartyg genom svenskt territorialhav som inte är lotsled, om fartyget inte ska anlöpa svensk hamn.

### Kattegatt

2 § Utöver svenska lotsar får endast danska öppensjölotsar biträda fartyg på Sveriges sjöterritorium i Kattegatt (mellan linjen Skagen–Vinga och linjen Gilbjerg Hoved–Kullen).

### Bottniska viken

3 § Utöver svenska lotsar får endast finska öppensjölotsar biträda fartyg på Sveriges sjöterritorium i Bottniska viken norr om latituden 59°30'N. I svenskt territorialhav i Bottniska viken får fartyg, som ska till finsk hamn, biträdas av finska öppensjölotsar, dock endast utanför lotsled.

### Öresund

4 § I 3 § förordningen (1982:569) om lotsning m.m. föreskrivs att följande författningar gäller för lotsning i Öresund i vissa hänseenden:

1. deklARATIONEN (1873:46) angående svenska och danska undersåtars tillkommande rätt till lotsning i Öresund, och
2. tillägget (1911:107) till deklARATIONEN.

5 § I artikel 1 deklARATIONEN (1873:46) angående svenska och danska undersåtars tillkommande rätt till lotsning i Öresund anges

1. att lotsning med lika rätt tillkommer Sverige och Danmark i de delar av Öresund som på ena sidan begränsas av danskt och på den andra sidan av svenskt land,
2. att om båda stränderna tillhör samma land tillkommer lotsningsrätten uteslutande det landet, och
3. att Sverige och Danmark förbehåller sig lotsning in i och ur sina egna hamnar.

#### *Allmänna råd<sup>3</sup>*

*Befälhavare på följande fartyg bör anlita lots vid gång i Öresund:*

1. Lastade oljetankfartyg med ett djupgående av 7 meter eller mer.
2. Lastade kemikalie- eller gastankfartyg.
3. Fartyg som för last av bestrålat kärnbränsle, plutonium eller högaktivt radioaktivt avfall.

### Nordsjön

6 § En öppensjölots (Deep-Sea Pilot), som är certifierad av en annan stat än Sverige och som har ett giltigt öppensjölotsningscertifikat utfärdat av en behörig lotsningsorganisation som har godkänts av en stat vid Nordsjön, får biträda fartyg

<sup>3</sup> Motsvarar delvis IMO-resolution MSC.138(76).

1. från gränsen för Sveriges sjöterritorium längst till närmaste bordningsplats för svensk lots, om fartyget ska till svensk hamn eller svenskt inre vatten i Skagerrak norr om linjen Skagen–Vinga,
2. fram till bordningsplatsen vid fyren Trubaduren söder om linjen Skagen–Vinga, och
3. genom svenskt territorialhav som inte är lotsled, norr om linjen Skagen–Vinga, om fartyget inte ska anlöpa svensk hamn.

## **9 kap. Fartyg under lotsning eller biträde av lots**

### **Embarkering och debarkering av lots**

**1 §** I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning föreskrivs vilken utrustning fartyg som kan komma att använda lots ska ha för att kunna embarkera och debarkera lots.

**2 §** När en lots ska embarkera eller debarkera ett fartyg, ska befälhavaren vidta sådana åtgärder att riskerna i samband med embarkeringen eller debarkeringen minimeras.

**3 §** Om en lots hindras från att embarkera ett fartyg på ett säkert sätt på grund av exempelvis hårt väder eller rådande isförhållanden, får fartyget, om Sjöfartsverket bedömer att det är möjligt, vägledas av lotsen från en lotsbåt eller på annat lämpligt sätt.

Med stöd av sådan vägledning får befälhavaren besluta att framföra fartyget till en alternativ bordningsplats. Den alternativa bordningsplatsen anvisas av Sjöfartsverket och får i undantagsfall vara belägen innanför en lotspliktslinje. Om anvisningen till den alternativa bordningsplatsen föranleds av rådande isförhållanden, får fartyget vägledas i lotsleden av statsisbrytare.

**4 §** Om en lots hindras från att debarkera ett fartyg på ett säkert sätt på grund av exempelvis hårt väder eller rådande isförhållanden utanför en lotspliktslinje, kan Sjöfartsverket i undantagsfall anvisa en debarkeringsplats belägen innanför linjen. Efter det att lotsen har debarkerat ska fartyget, om Sjöfartsverket bedömer att det är möjligt, under fortsatt färd vägledas av lotsen från en lotsbåt eller på annat lämpligt sätt.

Med stöd av sådan vägledning får befälhavaren besluta att framföra fartyget från en sådan anvisad debarkeringsplats till lotsledens lotspliktslinje. Om anvisningen från den alternativa debarkeringsplatsen föranleds av rådande isförhållanden, får fartyget vägledas i lotsleden av statsisbrytare.

### **Lotsning i konvoj**

**5 §** Om det finns särskilda skäl får Sjöfartsverket anvisa att lotsning ska ske i konvoj. Vid lotsning i konvoj vägleder lotsen ett eller flera fartyg från ett annat fartyg i konvojen.

## **Informationsutbyte, överenskommet språk och kommunikation på bryggan**

**6 §** Innan lotsningen eller biträdet av lots påbörjas, ska befälhavaren och lotsen utbyta information om alla förhållanden av betydelse för fartygets säkra framförande och vid behov gå igenom en resplan (Voyage Plan eller Passage Plan).

**7 §** För att uppnå en säker resa ska lotsen, befälhavaren och bryggpersonalen verka för ett effektivt samarbete med avseende på kommunikationen, informationsutbytet och den ömsesidiga förståelsen för varandras uppgifter och skyldigheter. I detta samarbete ska de även beakta fartygets system och den utrustning som är tillgänglig för lotsen.

### *Allmänna råd till 6 och 7 §§<sup>4</sup>*

*Befälhavarens och lotsens informationsutbyte bör omfatta åtminstone följande:*

*1. en skriftlig sammanställning om fartyget (Pilot Card) med följande uppgifter: fartygets fart vid vissa givna propellervarvtal; djupgående förut och akterut; längd; bredd; masthöjd; girhastighet vid olika fart; girradie; stoppsträcka; squat; andra lämpliga uppgifter,*

*2. en övergripande överenskommelse om planering och rutiner för den förestående resan inklusive en handlingsplan för oförutsedda händelser,*

*3. information om förhållanden som rör väder, vattendjup, tidvattenströmmar och övrig sjötrafik som kan förväntas under resan,*

*4. information om eventuella avvikande manöveregenskaper och begränsningar i maskineriet, navigationsutrustningen eller bemanningen som skulle kunna påverka fartygets drift, handhavande eller säkra manövrering, och*

*5. information om kajplats och förtöjningsarrangemang samt hur, om så är fallet, bogserfartyg kommer att användas.*

**8 §** Kommunikationen på bryggan mellan lotsen, befälhavaren och bryggpersonalen ska ske på ett överenskommet bryggspråk. Detta språk ska vara engelska eller ett annat språk som behärskas av de parter ombord som måste kunna delta i kommunikationen för fartygets säkra framförande.

Lotsen, befälhavaren eller någon av bryggpersonalen ska snarast förmedla det som har sagts, om kommunikationen med parter som inte befinner sig ombord sker på ett annat språk än det överenskomna bryggspråket.

## **Förfaranden vid lotsning eller biträde av lots**

**9 §** Lotsen får åtföljas av lotsar eller andra tjänstemän från Transportstyrelsen eller Sjöfartsverket i samband med lotsning eller biträde av lots.

<sup>4</sup> Motsvarar delvis IMO-resolution A.960(23) annex 2.

**10 §** Om ett fartyg ska lotsas eller biträdas av två eller flera lotsar, ska en av lotsarna vara ansvarig för lotsningen eller biträdet. Befälhavaren ska alltid hållas underrättad om vilken lots som är ansvarig.

**11 §** Det ska klart framgå när lotsen påbörjar, avslutar och eventuellt avbryter lotsningen eller biträdet av lots.

**12 §** I 6 § andra stycket förordningen (1982:569) om lotsning m.m. finns bestämmelser om att befälhavaren uttryckligen ska meddela lotsen vilket fartygsbefäl som svarar för framförandet av fartyget.

**13 §** Befälhavaren ska ge lotsen möjlighet att vid lotsning eller biträde av lots kunna vända sig direkt till det ansvariga fartygsbefälet eller till rorsmannen, om inte befälhavaren anser att det är olämpligt.

**14 §** I 7 § förordningen (1982:569) om lotsning m.m. finns bestämmelser om att lotsens ansvar och uppgifter ombord inte inskränker befälhavarens ansvar för fartyget och dess framförande.

**15 §** Befälhavaren ska se till att lotsen inte blir störd under sitt arbete och kontrollera att givna order utförs på ett snabbt och riktigt sätt samt att lotsen har tillgång till all nödvändig bryggutrustning.

***Allmänna råd***

*För att förhindra att lotsen blir störd bör tobaksrökning på bryggan undvikas under den tid lotsen är ombord.*

**16 §** Om inte lotsen säkert kan lotsa eller biträda ett fartyg, ska lotsen omedelbart underrätta befälhavaren. Lotsen ska även informera om vilka åtgärder som är påkallade med hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för miljön.

***Allmänna råd***

*Om lotsen eller lotsens medhjälpare enligt befälhavarens uppfattning har brutit i sina skyldigheter, bör befälhavaren meddela detta till Sjöfartsverket.*

## **10 kap. Övriga bestämmelser**

### **Särskilda villkor**

**1 §** Transportstyrelsens beslut enligt dessa föreskrifter kan innehålla särskilda villkor.

### **Undantag**

**2 §** Transportstyrelsen får, om det finns särskilda skäl, medge undantag från dessa föreskrifter.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna författning träder i kraft den 15 november 2023.

2. Genom författningen upphävs Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning.

3. Beslut om undantag från skyldighet att anlita lots enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning är fortsatt giltiga efter att denna författning har trätt i kraft. Ett sådant beslut gäller tills Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller beslutets giltighetstid går ut.

4. Till och med den 31 augusti 2024 får befälhavare som åberopar undantag enligt 3 kap. 1 § tillgodoräkna sig resor med eller utan lots under den senaste 18-månadersperioden för att uppfylla resekravet 3 kap. 3 § 1. På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Joakim Lindvall  
(Sjö- och luftfart)

## **Bilaga 1. Lotspliktslinjer och risknivåer**

Denna bilaga innehåller en förteckning över lotspliktslinjer och risknivå för respektive lotsled. Lotsledens risknivå kan vara lägst 1 och högst 4, där 1 anger lägre risk och 4 anger högre risk.

Lotslederna fastställs i Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter. Varje lotsled har en eller flera lotspliktslinjer och en risknivå. Koordinaterna för de punkter som definierar lotspliktslinjernas läge anges i geodetiskt datum WGS 84.

Bilagan är indelad efter Sjöfartsverkets lotsområden i geografisk ordning längs kusten med början i lotsområde Luleå.

I tabellen används följande symboler:

- ‡ = Lotsleden är belägen inom ett område där lots ska anlitas.
- \* = Skyldighet att anlita lots gäller från avgångsort till ankomstort.

Remiss

**TSFS 2022:**
*Bilaga 1*
**Lotsområde Luleå**

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Riskenivå
till/från	via	från/till		
Axelsvik		Malören	65°34,60'N 023°13,00'E 65°34,60'N 023°37,20'E	2
Karlsborg		Malören	65°34,60'N 023°13,00'E 65°34,60'N 023°37,20'E	3
Luleå		Farstugrunden	65°28,30'N 022°30,30'E 65°26,80'N 022°30,30'E	2
Luleå	Sandgrönn- fjärden	Rödkillen	65°20,40'N 022°17,00'E 65°19,50'N 022°20,75'E	3
Sandholmen	via Pitsundet	Nygrån	65°06,60'N 021°36,50'E 65°07,50'N 021°40,50'E	4
Haraholmen		Nygrån	65°06,60'N 021°36,50'E 65°07,50'N 021°40,50'E	2
Skelleftehamn		Gåsören	64°39,30'N 021°22,10'E 64°37,80'N 021°22,10'E	2
Rönnskärsverken		Gåsören	64°39,30'N 021°22,10'E 64°37,80'N 021°22,10'E	2
Umeå (Holmsund)		Väktaren	63°35,80'N 020°25,10'E 63°37,10'N 020°26,35'E	2
Obbola		Väktaren	63°35,80'N 020°25,10'E 63°37,10'N 020°26,35'E	2
Rundvik		Väktaren	63°24,60'N 019°36,35'E 63°24,95'N 019°37,40'E	1
Rundvik		Skagsudde	63°24,60'N 019°36,35'E 63°24,95'N 019°37,40'E	1
Husum	inre vägen	Skagsudde	63°11,25'N 019°02,60'E 63°11,45'N 019°06,60'E	3
Husum	mellersta vägen	Skagsudde	63°11,25'N 019°02,60'E 63°11,45'N 019°06,60'E 63°19,10'N 019°13,50'E 63°15,70'N 019°15,05'E	1
Husum	yttre vägen	Skagsudde	63°19,10'N 019°13,50'E 63°15,70'N 019°15,05'E	1

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Riskenivå
till/från	via	från/till		
Örnsköldsvik		Skagsudde	63°11,15'N 018°55,15'E	3
			63°11,60'N 018°56,90'E	
			63°07,15'N 018°48,20'E	
			63°05,70'N 018°46,00'E	
Örnsköldsvik	inomskärs	Gnäggen/ Högbonden	62°58,35'N 018°33,90'E	3
			62°58,90'N 018°36,00'E	
			62°50,70'N 018,25,00'E	
			62°51,20'N 018°27,80'E	
Köpmanholmen		Skagsudde	63°11,15'N 018°55,15'E	3
			63°11,60'N 018°56,90'E	
			63°07,15'N 018°48,20'E	
			63°05,70'N 018°46,00'E	
Köpmanholmen	inomskärs	Högbonden	62°50,70'N 018,25,00'E 62°51,20'N 018°27,80'E	3
Högbonden	inomskärs	Skagsudde	62°50,70'N 018,25,00'E	3
			62°51,20'N 018°27,80'E	
			63°11,15'N 018°55,15'E	
			63°11,60'N 018°56,90'E	
Bollsta		nord/syd Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E	3
Bollsta	Sannasundet	Härnön/Lungön	62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Väja		nord/syd Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E	3
Väja	Sannasundet	Härnön/Lungön	62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Lugnvik		nord/syd Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E	3
Lugnvik	Sannasundet	Härnön/Lungön	62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Utansjö		nord/syd Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E	3
Utansjö	Sannasundet	Härnön/Lungön	62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3

**TSFS 2022:***Bilaga 1*

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
til/från	via	från/till		
Härnösand	Sannasundet/ nord/syd Storön	Skagsudde	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E	3
Härnösand	Härnön/Lungön	Skagsudde	62°39,30'N 017°58,60'E 62°38,85'N 017°58,60'E	1

Remiss

Lotsområde Gävle

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Bollsta		Härnön/Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Bollsta		Sundsvallsbukten	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Väja		Härnön/Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Väja		Sundsvallsbukten	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Lugnvik		Härnön/Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Lugnvik		Sundsvallsbukten	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Utansjö		Härnön/Storön	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Utansjö		Sundsvallsbukten	62°47,00'N 018°09,30'E 62°45,10'N 018°09,30'E 62°39,30'N 017°58,60'E 62°39,40'N 018°00,20'E	3
Härnösand		Sundsvallsbukten	62°39,30'N 017°58,60'E 62°38,85'N 017°58,60'E	1
Härnösand		Härnön	62°39,30'N 017°58,60'E 62°38,85'N 017°58,60'E	1
Söråker	ost Alnö	Sundsvallsbukten	62°25,30'N 017°33,35'E 62°24,75'N 017°32,55'E 62°22,80'N 017°33,70'E 62°22,40'N 017°32,80'E	3

# TSFS 2022:

## Bilaga 1

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Söråker	väst Alnö	Sundsvallsbukten	62°21,85'N 017°33,40'E 62°21,30'N 017°34,25'E 62°19,55'N 017°32,80'E 62°18,50'N 017°31,60'E	3
Östrand	ost Alnö	Sundsvallsbukten	62°25,30'N 017°33,35'E 62°24,75'N 017°32,55'E 62°22,80'N 017°33,70'E 62°22,40'N 017°32,80'E	2
Östrand	väst Alnö	Sundsvallsbukten	62°21,85'N 017°33,40'E 62°21,30'N 017°34,25'E 62°19,55'N 017°32,80'E 62°18,50'N 017°31,60'E	3
Tunadal	ost Alnö	Sundsvallsbukten	62°25,30'N 017°33,35'E 62°24,75'N 017°32,55'E 62°22,80'N 017°33,70'E 62°22,40'N 017°32,80'E	3
Tunadal	väst Alnö	Sundsvallsbukten	62°21,85'N 017°33,40'E 62°21,30'N 017°34,25'E 62°19,55'N 017°32,80'E 62°18,50'N 017°31,60'E	2
Sundsvall		Sundsvallsbukten	62°21,85'N 017°33,40'E 62°21,30'N 017°34,25'E 62°19,55'N 017°32,80'E 62°18,50'N 017°31,60'E	2
Kubikenborg		Sundsvallsbukten	62°21,85'N 017°33,40'E 62°21,30'N 017°34,25'E 62°19,55'N 017°32,80'E 62°18,50'N 017°31,60'E	2
Stockvik		Sundsvallsbukten	62°21,85'N 017°33,40'E 62°21,30'N 017°34,25'E 62°19,55'N 017°32,80'E 62°18,50'N 017°31,60'E	1
Hudiksvall		sjön syd Hornslandet	61°37,20'N 017°19,90'E 61°34,60'N 017°19,60'E 61°37,20'N 017°19,90'E 61°37,25'N 017°20,90'E	3
Hudiksvall	Kråksundet	sjön syd Hällgrund	61°32,50'N 017°17,30'E 61°32,50'N 017°19,60'E	3
Iggesund (Skärnäs)		sjön syd Hornslandet	61°37,20'N 017°19,90'E 61°34,60'N 017°19,60'E 61°37,20'N 017°19,90'E 61°37,25'N 017°20,90'E	2
Iggesund (Skärnäs)	Kråksundet	sjön syd Hällgrund	61°32,50'N 017°17,30'E 61°32,50'N 017°19,60'E	3

<b>Lotsled</b>			<b>Lotspliktslinje(r)</b>	<b>Riskenivå</b>
<b>till/från</b>	<b>via</b>	<b>från/till</b>		
Stugsund		sjön syd Hällgrund	61°16,60'N 017°19,30'E 61°15,40'N 017°19,15'E	4
Långrör/Sandarne	Prästholmen	sjön syd Hällgrund	61°16,60'N 017°19,30'E 61°15,40'N 017°19,15'E	3
Långrör/Sandarne	Myrskär	sjön syd Hällgrund	61°16,60'N 017°19,30'E 61°15,40'N 017°19,15'E	3
Ala		sjön syd Hällgrund	61°12,20'N 017°15,50'E 61°10,75'N 017°12,40'E	3
Orrskär		sjön syd Hällgrund	61°12,20'N 017°15,50'E 61°10,75'N 017°12,40'E	2
Vallvik		sjön syd Hällgrund	61°12,20'N 017°15,50'E 61°10,75'N 017°12,40'E	3
Norrsundet		sjön syd Hällgrund	60°58,50'N 017°14,15'E 60°57,35'N 017°15,55'E	3
Norrsundet		Gräsjälsbådan	60°58,50'N 017°14,15'E 60°57,35'N 017°15,55'E 60°44,60'N 017°22,60'E 60°44,60'N 017°25,60'E	3
Bönan		Gräsjälsbådan	60°46,75'N 017°27,25'E 60°45,60'N 017°27,25'E 60°44,60'N 017°22,60'E 60°44,60'N 017°25,60'E 60°44,60'N 017°22,60'E 60°39,70'N 017°24,10'E	1
Gävle		Gräsjälsbådan	60°46,75'N 017°27,25'E 60°45,60'N 017°27,25'E 60°44,60'N 017°22,60'E 60°44,60'N 017°25,60'E 60°44,60'N 017°22,60'E 60°39,70'N 017°24,10'E	2
Skutskär		Gräsjälsbådan	60°44,60'N 017°22,60'E 60°39,70'N 017°24,10'E	2

**TSFS 2022:**

*Bilaga 1*

**Lotsområde Stockholm**

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Forsmark		Öregrundsgrepen	60°23,35'N 018°20,15'E 60°22,75'N 018°20,15'E	4
Forsmark	inomskärs	Svartklubben	60°13,00'N 018°51,30'E 60°12,35'N 018°50,70'E ----- 60°10,65'N 018°50,10'E 60°10,40'N 018°49,50'E	4
Öregrund		Öregrundsgrepen	60°22,30'N 018°22,70'E 60°22,60'N 018°23,85'E	1
Öregrund	inomskärs	Svartklubben	60°13,00'N 018°51,30'E 60°12,35'N 018°50,70'E ----- 60°10,65'N 018°50,10'E 60°10,40'N 018°49,50'E	2
Hargshamn	inomskärs	Öregrundsgrepen	60°22,30'N 018°22,70'E 60°22,60'N 018°23,85'E	3
Hargshamn		Svartklubben	60°13,00'N 018°51,30'E 60°12,35'N 018°50,70'E ----- 60°10,65'N 018°50,10'E 60°10,40'N 018°49,50'E	3
Hallstavik	inomskärs	Öregrundsgrepen	60°22,30'N 018°22,70'E 60°22,60'N 018°23,85'E	3
Hallstavik		Svartklubben	60°13,00'N 018°51,30'E 60°12,35'N 018°50,70'E ----- 60°10,65'N 018°50,10'E 60°10,40'N 018°49,50'E	3
Kapellskär		Simpnäsklubb	59°53,70'N 019°04,00'E 59°53,77'N 019°05,51'E ----- 59°53,77'N 019°05,51'E 59°52,30'N 019°06,85'E	3
Kapellskär		Tjärven	59°46,30'N 019°18,10'E 59°45,30'N 019°19,85'E	2
Kapellskär	Möja	Kanholmsfjärden	‡	4
Stockholm		Tjärven	59°46,30'N 019°18,10'E 59°45,30'N 019°19,85'E	4
Stockholm		Simpnäsklubb	59°53,70'N 019°04,00'E 59°53,77'N 019°05,51'E ----- 59°53,77'N 019°05,51'E 59°52,30'N 019°06,85'E	4
Stockholm		Sandhamn	59°15,10'N 019°00,95'E 59°15,50'N 019°02,00'E	4

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Stockholm		Kanholmsfjärden	‡ ‡	4
Stockholm	Hammarby-slussen	Södertälje	*	4
Kanholmsfjärden	Saxarfjärden	Tjärven	59°46,30'N 019°18,10'E 59°45,30'N 019°19,85'E	4
Kanholmsfjärden		Sandhamn	59°15,10'N 019°00,95'E 59°15,50'N 019°02,00'E	4
Kanholmsfjärden	Möja	Tjärven	59°46,30'N 019°18,10'E 59°45,30'N 019°19,85'E	4
Kanholmsfjärden	Mysingen	Nynäshamn/Norvik	*	4
Kanholmsfjärden	Mysingen	Landsort	58°44,00'N 017°52,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°49,90'N 018°00,23'E	4
Landsort	Tvären (inomskärs)	Gustaf Dalén	58°44,90'N 017°49,35'E 58°45,30'N 017°50,20'E	3
Studsvik		Gustaf Dalén	58°41,05'N 017°26,70'E 58°40,85'N 017°27,65'E	3
Vinterklasen		Gustaf Dalén	58°38,00'N 017°22,35'E 58°36,80'N 017°23,30'E 58°37,90'N 017°04,65'E 58°37,35'N 017°05,40'E	1
Oxelösund		Vinterklasen	58°38,70'N 017°07,05'E 58°38,40'N 017°07,75'E 58°38,40'N 017°07,75'E 58°38,40'N 017°08,95'E	2
Oxelösund (SSAB)	Lillhammarsgrund	Gustaf Dalén	58°38,80'N 017°23,40'E 58°39,25'N 017°24,00'E	2
Oxelösund (SSAB)	Mellskärsleden	Gustaf Dalén	58°35,30'N 017°19,45'E 58°36,15'N 017°21,25'E 58°40,75'N 017°11,05'E 58°40,90'N 017°11,80'E	3
Marviken		Vinterklasen	58°37,90'N 017°04,65'E 58°37,35'N 017°05,40'E	4
Djurön		Vinterklasen	58°37,90'N 017°04,65'E 58°37,35'N 017°05,40'E	3
Braviken		Vinterklasen	58°37,90'N 017°04,65'E 58°37,35'N 017°05,40'E	3

**TSFS 2022:***Bilaga 1*

<b>Lotsled</b>			<b>Lotspliktslinje(r)</b>	<b>Riskenivå</b>
<b>till/från</b>	<b>via</b>	<b>från/till</b>		
Norrköping		Vinterklasen	58°37,90'N 017°04,65'E 58°37,35'N 017°05,40'E	3

Remiss

**Lotsområde Södertälje**

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Kanholmsfjärden	Mysingen	Nynäshamn/Norvik	*	4
Kanholmsfjärden	Mysingen	Landsort	58°44,00'N 017°52,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°49,90'N 018°00,23'E	4
Nynäshamn/ Norvik		Landsort	58°44,00'N 017°52,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°49,90'N 018°00,23'E	2
Nynäshamn/ Norvik	Gunnar- stenarna	Gunnarstenarna VLCC	58°44,00'N 017°52,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°43,50'N 017°53,00'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°47,30'N 017°58,40'E 58°49,90'N 018°00,23'E	2
Södertälje		Landsort	58°44,90'N 017°49,35'E 58°45,30'N 017°50,20'E	4
Stora Vika		Landsort	58°44,90'N 017°49,35'E 58°45,30'N 017°50,20'E	3
Södertälje		Nynäshamn/Norvik	*	4
Södertälje		Stora Vika	*	4
Stockholm	Hammarby- slussen	Södertälje	*	4
Vårby		Södertälje	*	4
Vårby	Hammarby- slussen	Stockholm	*	4

**TSFS 2022:***Bilaga 1*

<b>Lotsled</b>			<b>Lotspliktslinje(r)</b>	<b>Riskenivå</b>
<b>till/från</b>	<b>via</b>	<b>från/till</b>		
Hässelby		Södertälje	*	4
Hässelby	Hammarby-slussen	Stockholm	*	4
Löten		Södertälje	*	4
Bålsta		Södertälje	*	4
Bålsta	Hammarby-slussen	Stockholm	*	4
Strängnäs	södra leden	Södertälje	*	4
Strängnäs	södra leden	Stockholm	*	4
Strängnäs	norra leden	Södertälje	*	4
Strängnäs	norra leden	Stockholm	*	4
Västerås	södra leden	Södertälje	*	4
Västerås	norra leden	Södertälje	*	4
Västerås	södra leden	Stockholm	*	4
Västerås	norra leden	Stockholm	*	4
Köping		Västerås	*	4
Köping	södra leden	Södertälje	*	4
Köping	norra leden	Södertälje	*	4
Köping	södra leden	Stockholm	*	4
Köping	norra leden	Stockholm	*	4

## Lotsområde Kalmar

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Visby		Visby redd	57°38,20'N 018°15,50'E 57°37,60'N 018°15,20'E	2
Kappelshamn		Kappelshamnsviken	57°51,60'N 018°47,10'E 57°51,75'N 018°48,70'E	1
Storugns		Kappelshamnsviken	57°51,60'N 018°47,10'E 57°51,75'N 018°48,70'E	2
Strå (Färösund)		Bungeör	Embarkering: 57°49,30'N 019°06,15'E 57°49,40'N 019°06,85'E Debarkering: 57°49,60'N 019°05,85'E 57°49,65'N 019°06,80'E	2
Slite		syd Magö	Embarkering: 57°40,65'N 018°49,25'E 57°40,65'N 018°50,85'E Debarkering: 57°41,50'N 018°49,25'E 57°41,50'N 018°50,50'E	2
Klintehamn		utanför Klintehamn	57°22,95'N 018°09,20'E 57°22,60'N 018°09,60'E	2
Västervik		Västerviks angöring	57°45,15'N 016°47,55'E 57°43,40'N 016°47,55'E	2
Flivik		Strupö Ljungskär	Embarkering: 57°31,10'N 016°48,90'E 57°27,65'N 016°47,50'E Debarkering: 57°30,80'N 016°47,70'E 57°30,50'N 016°47,70'E	4
Simpevarp		Bredgrund	57°24,90'N 016°42,75'E 57°24,35'N 016°42,75'E	4
Oskarshamn		Furö	57°16,80'N 016°34,80'E 57°15,75'N 016°34,00'E	3

**TSFS 2022:**
*Bilaga 1*

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Jättersön		Lillgrund	<i>Embarkering:</i> 57°09,80'N 016°34,50'E 57°09,40'N 016°35,90'E  <i>Debarkering:</i> 57°09,05'N 016°34,05'E 57°08,85'N 016°34,60'E	2
Jättersön	syd Vällö	Dämman	57°05,00'N 016°38,30'E 57°04,30'N 016°37,75'E	3
Kalmar		Krongrundet	56°41,70'N 016°23,50'E 56°41,00'N 016°25,40'E	3
Kalmar		Trädgårdsgrund	56°39,10'N 016°21,30'E 56°38,70'N 016°23,50'E	2
Krongrundet		Trädgårdsgrund	56°41,70'N 016°23,50'E 56°41,00'N 016°25,40'E 56°39,10'N 016°21,30'E 56°38,70'N 016°23,50'E	3
Degerhamn		utanför Degerhamn	56°20,75'N 016°23,30'E 56°20,20'N 016°24,05'E	3
Bergkvara		utanför Bergkvara	56°23,10'N 016°07,95'E 56°22,35'N 016°07,20'E	2
Karlskrona (handelshamnen)		Karlskrona angöring	56°04,85'N 015°32,20'E 56°04,50'N 015°35,20'E	3
Karlskrona (Verköhamnen)		Karlskrona angöring	56°04,85'N 015°32,20'E 56°04,50'N 015°35,20'E	2
Ronnebyhamn		Gåsfeten	56°07,40'N 015°11,80'E 56°07,00'N 015°14,20'E	3
Karlshamn (Centralhamnen/ Kölö/Oxhaga/ Stilleryd)		Karlshamns redd	56°06,15'N 014°47,60'E 56°07,70'N 014°49,60'E 56°07,70'N 014°52,10'E 56°08,20'N 014°54,45'E	2
Stärnö vindhamn (Karlshamn)		Karlshamns redd	56°07,70'N 014°52,10'E 56°08,20'N 014°54,45'E	3
Elleholm		Karlshamns redd	56°06,15'N 014°47,60'E 56°07,70'N 014°49,60'E	2
Sölvesborg		Spättgrund	<i>Embarkering:</i> 55°58,95'N 014°35,75'E 55°57,70'N 014°35,15'E  <i>Debarkering:</i> 55°59,15'N 014°34,40'E 55°58,65'N 014°34,10'E	3

<b>Lotsled</b>			<b>Lotspliktslinje(r)</b>	<b>Riskenivå</b>
<b>till/från</b>	<b>via</b>	<b>från/till</b>		
Åhus		Pållagrund	55°56,40'N 014°26,95'E 55°54,60'N 014°25,75'E	2
Simrishamn		Nedjan	55°34,25'N 014°21,90'E 55°33,00'N 014°21,90'E	3

Remiss

**Lotsområde Malmö**

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Ystad		Ystads redd	55°24,75'N 013°47,30'E 55°24,15'N 013°49,15'E	2
Trelleborg		Trelleborgs redd	55°21,40'N 013°07,20'E 55°21,05'N 013°10,50'E	2
Malmö		Malmö redd	55°37,65'N 012°58,15'E 55°38,00'N 012°58,95'E	2
Malmö (Swede Harbour / oljehamnen)		Malmö redd	55°40,60'N 012°56,25'E 55°40,77'N 012°56,55'E 55°40,77'N 012°56,55'E 55°38,97'N 013°00,07'E 55°40,60'N 012°56,25'E 55°38,80'N 012°59,77'E	2
Malmö (Swede Harbour / oljehamnen)		Vikhögsbojen	55°40,60'N 012°56,25'E 55°40,77'N 012°56,55'E 55°40,77'N 012°56,55'E 55°38,97'N 013°00,07'E 55°40,60'N 012°56,25'E 55°38,80'N 012°59,77'E	2
Malmö (Swede Harbour / oljehamnen)		Pinhättan	55°40,60'N 012°56,25'E 55°40,77'N 012°56,55'E 55°40,77'N 012°56,55'E 55°38,97'N 013°00,07'E 55°40,60'N 012°56,25'E 55°38,80'N 012°59,77'E	2
Barsebäckverket		Malmö redd	55°44,10'N 012°55,50'E 55°43,50'N 012°56,80'E	4
Landskrona		Landskrona redd	55°53,25'N 012°47,10'E 55°52,60'N 012°46,30'E	3
Helsingborg		Helsingborgs redd	56°02,65'N 012°40,75'E 56°02,15'N 012°41,20'E 56°01,60'N 012°41,05'E 55°59,35'N 012°42,35'E 55°59,35'N 012°42,35'E 55°59,50'N 012°43,25'E	2
Höganäs		Höganäs redd	56°12,50'N 012°30,20'E 56°11,35'N 012°31,05'E	2
Halmstad		Halmstads redd	56°38,25'N 012°47,60'E 56°37,35'N 012°49,95'E	2
Falkenberg		Falkenbergs redd	56°52,40'N 012°26,00'E 56°51,90'N 012°28,40'E	3
Varberg		Varbergs redd	57°05,60'N 012°12,40'E 57°04,75'N 012°13,70'E	2
Ringhals		Varbergs redd	57°15,05'N 012°03,80'E 57°13,80'N 012°04,10'E	4

**Lotsområde Göteborg**

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Göteborg: Skandiahamnen (inklusive hamnar väster därom)	Böttöleden (södra leden)/ Torshamnsleden (norra leden)	Trubaduren	57°38,00'N 011°35,50'E	2
			57°37,00'N 011°36,50'E	
			57°37,00'N 011°36,50'E	
			57°37,00'N 011°39,50'E	
			57°36,35'N 011°40,20'E	
Göteborg: Frihamnen (inklusive hamnar väster om Frihamns- piren till Skandia- hamnen)		Rivöfjorden	57°41,60'N 011°52,23'E 57°41,10'N 011°51,93'E	3
Göteborg: Lärjeåns mynning (inklusive hamnar väster om Lärjeåns mynning till Frihamnspiren)		Tångudden	57°42,60'N 011°57,43'E 57°42,47'N 011°57,47'E	4
Göteborg	nord Vinga	väst Vinga	57°39,05'N 011°36,30'E 57°38,00'N 011°35,50'E 57°39,00'N 011°41,50'E 57°38,50'N 011°41,50'E	2
Danafjorden (ankarsättning)		Trubaduren	57°38,00'N 011°35,50'E	2
			57°37,00'N 011°36,50'E	
			57°37,00'N 011°36,50'E	
			57°37,00'N 011°39,50'E	
			57°36,35'N 011°40,20'E	
Rivöfjorden (ankarsättning)		Trubaduren	57°38,00'N 011°35,50'E	2
			57°37,00'N 011°36,50'E	
			57°37,00'N 011°36,50'E	
			57°37,00'N 011°39,50'E	
			57°36,35'N 011°40,20'E	

**TSFS 2022:**

*Bilaga 1*

**Lotsområde Marstrand**

Lotsled			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Marstrand		Hätteberget	57°53,45'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°51,05'N 011°29,60'E	2
Rönnäng/Ängholmen		Hätteberget	57°58,75'N 011°27,75'E 57°56,85'N 011°27,75'E	3
Skärhamn		Hätteberget	57°58,75'N 011°27,75'E 57°56,85'N 011°27,75'E	2
Wallhamn		Hätteberget	57°53,45'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°51,05'N 011°29,60'E	2
Stenungsund		Hätteberget	57°53,45'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°51,05'N 011°29,60'E	3
Uddevalla		Hätteberget	57°53,45'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°52,10'N 011°26,20'E 57°51,05'N 011°29,60'E	3
Uddevalla	Malö strömmar	Brofjordens angöring	58°12,15'N 011°18,60'E 58°11,30'N 011°17,60'E	4
Uddevalla	Malö strömmar	Lysekil	*	4
Lysekil		Brofjordens angöring	58°19,45'N 011°12,40'E 58°17,30'N 011°13,50'E 58°17,30'N 011°13,50'E 58°15,35'N 011°17,95'E	2
Brofjordens oljehamn		Brofjordens angöring	58°19,45'N 011°12,40'E 58°17,30'N 011°13,50'E 58°17,30'N 011°13,50'E 58°15,35'N 011°17,95'E	2
Brofjordens angöring		riksgränsen vid Nord-Hällsö	58°30,90'N 011°03,80'E 58°26,00'N 011°08,20'E 58°45,40'N 011°00,05'E 58°44,60'N 011°05,10'E 58°57,95'N 011°04,35'E 58°57,00'N 011°01,50'E	2
Kungshamn		Brofjordens angöring	58°19,45'N 011°12,40'E 58°17,30'N 011°13,50'E 58°17,30'N 011°13,50'E 58°15,35'N 011°17,95'E	2

<b>Lotsled</b>			<b>Lotspliktslinje(r)</b>	<b>Riskenivå</b>
<b>till/från</b>	<b>via</b>	<b>från/till</b>		
Strömstad		Brofjordens angöring	58°30,90'N 011°03,80'E 58°26,00'N 011°08,20'E 58°45,40'N 011°00,05'E 58°44,60'N 011°05,10'E	2
Strömstad		Ramskär	58°45,40'N 011°00,05'E 58°44,60'N 011°05,10'E	2
Strömstad		riksgränsen vid Nord-Hällsö	58°57,95'N 011°04,35'E 58°57,00'N 011°01,50'E	2
Krokstrand		Ramskär	58°45,40'N 011°00,05'E 58°44,60'N 011°05,10'E	3
Krokstrand		riksgränsen vid Nord-Hällsö	58°59,05'N 011°04,35'E 58°57,95'N 011°04,35'E	3

Remiss

### Lotsområde Vänern

Lotslederna i Vänern är uppdelade i lotsledsavsnitt med lotspliktslinjer för respektive lotsledsavsnitt.

Lotsledsavsnitt			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Vänersborg (inkl. Vargön, Trollhättan/ Stallbacka, Lilla Edet, Göta, Lödöse, Nol, Bohus, Surte)		Göteborg (Tångudden)	57°42,60'N 011°57,43'E 57°42,47'N 011°57,47'E 58°23,57'N 012°18,90'E 58°23,57'N 012°19,10'E	4
Passage på sjön Vänern i lotsledsavsnitt från en hamns angöring till en annan hamns angöring				1
Vänersborg		Vänersborgs angöring	58°26,80'N 012°22,90'E 58°26,15'N 012°24,10'E	4
Åmål		Åmåls angöring	59°01,70'N 012°44,05'E 59°02,00'N 012°45,60'E	4
Gruvön (Grums)		Gruvöns angöring	59°13,80'N 013°13,40'E 59°13,35'N 013°09,80'E	4
Älvenäs		Älvenäs angöring	59°13,80'N 013°13,40'E 59°13,35'N 013°09,80'E	4
Skoghall		Skoghalls angöring	59°15,85'N 013°24,45'E 59°15,85'N 013°27,80'E	4
Karlstad		Karlstads angöring	59°17,80'N 013°38,05'E 59°17,90'N 013°40,78'E	4
Skattkärr		Skattkärrs angöring	59°17,80'N 013°38,05'E 59°17,90'N 013°40,78'E	4
Kristinehamn		Kristinehamns angöring	59°14,30'N 013°56,95'E 59°12,45'N 013°55,35'E 59°12,45'N 013°55,35'E 59°11,40'N 013°59,75'E	4
Otterbäckens		Otterbäckens angöring	58°55,35'N 013°53,35'E 58°53,80'N 013°53,25'E	4
Brommöundet nord		Brommöundet syd	58°52,10'N 013°42,15'E 58°51,95'N 013°45,55'E 58°48,15'N 013°40,65'E 58°46,55'N 013°40,50'E	4

Lotsledsavsnitt			Lotspliktslinje(r)	Risknivå
till/från	via	från/till		
Hönsäter		Hönsäters angöring	58°38,95'N 013°25,75'E 58°38,75'N 013°25,05'E	4
Lidköping		Lidköpings angöring	58°32,35'N 013°11,00'E 58°32,05'N 013°12,30'E	4
Trellevarvet		Trellevarvets angöring	58°44,55'N 013°09,75'E 58°44,15'N 013°10,95'E	4

Remiss

## Bilaga 2. Kunskapskrav vid det teoretiska provet för lotsdispens

T1

### *Farleden och hamnen*

Den sökande ska visa goda kunskaper om

- största tillåtna längd, bredd och djupgående för fartyg och bogserekipage med hänsyn till avdrift samt squat- och bankeffekter,
- vilka kurser, passageavstånd, begränsningslinjer och frimärken som kan användas,
- vilka enslinjer, fyrar, bojar och prickar som finns, och deras namn, karaktärer och färger,
- relevanta uppgrundningar och friliggande grund,
- relevanta djupkurvor och djupangivelser,
- ankringsförbud och lämpliga ankarplatser,
- förekommande trafik,
- eventuella broar och slussar,
- lämpliga, olämpliga och förbjudna mötesplatser, och
- gällande trafikföreskrifter, fartbegränsningar och restriktioner.

Den sökande ska dessutom redovisa en kursbok med

- planerade rutter för in- och utgående (motsvarar en reseplanering, det vill säga Voyage Plan) inklusive information om huvudkurser, girmärken, girlinjer, ”no go areas” och radaravstånd,
- information om hamnen, såsom kajlängder och kajnummer, och
- annan relevant information.

T2

### *Rapportering m.m.*

Den sökande ska visa goda kunskaper om

- hur rapportering görs i VTS-områden, hamnar m.m.,
- vilka rapporteringspunkter och rapporteringslinjer som finns i området,
- vilka VHF-kanaler som används i området,
- hur rapportering görs vid sjöolyckor och tillbud,
- hur kontakt tas med trosshalare och bogserfartyg samt vid broar och slussar, och
- gällande hamnordning och andra relevanta bestämmelser i området.

- T3 *Väderpåverkan*
- Den sökande ska visa goda kunskaper om
- hur man kan få lokal information om vindstyrka, strömriktning, vattenstånd och väderuppgifter,
  - vilken påverkan olika vindar och strömmar kan ha vid passage i farleden och hamnområdet, och
  - vilka väder-, sikt- och mörkerrestriktioner som förekommer i området.
- T4 *Allmänna villkor*
- Den sökande ska visa goda kunskaper om de allmänna villkoren för att få använda lotsdispens och vad de innebär.
- T5 *Assistans av bogserfartyg*
- Den sökande ska visa goda kunskaper om
- vilka typer av bogserfartyg som är tillgängliga i området samt deras möjligheter och begränsningar,
  - hur påverkan av vind på det egna fartyget eller bogserekipaget beräknas samt vilken bogserfartygs-kapacitet som då krävs,
  - vilka assisteringsmetoder som är lämpliga vid olika vind- och strömförhållanden,
  - vilket resultat olika manövrar ger,
  - hur koppling kan göras på olika sätt,
  - samarbete och kommunikation, inklusive vedertaget språkbruk, mellan bogserfartyg och det egna fartyget eller bogserekipaget, och
  - vilka risker som förknippas med assistans av bogserfartyg.



### Bilaga 3. Kunskapskrav vid de praktiska proven för lotsdispens

#### P1 *Farleden och hamnen*

Den sökande ska, om relevant, visa

- hur kurser, passageavstånd, frimärken och begränsningslinjer används,
- hur enslinjer, fyrar, fyrsektorer, bojar och prickar används, med angivande av deras namn, karaktärer och färger,
- var uppgrundningar och friliggande grund finns,
- var ankringsförbud och lämpliga ankarplatser finns,
- var lämpliga, olämpliga och förbjudna mötesplatser finns, och
- hur gällande trafikföreskrifter, fartbegränsningar och restriktioner tillämpas.

#### P2 *Navigering och manövrering*

Den sökande ska, om relevant,

- framföra och manövrera fartyget eller bogserekipaget på ett säkert sätt med hänsyn till vind-, ström- och siktförhållanden,
- hålla sig informerad om annan trafik och planera möten i farleden och hamnen,
- placera sig i farleden och hamnen med hänsyn till annan trafik,
- planera och placera sig för större girar,
- genomföra girar på ett säkert sätt, inklusive girkontroll,
- anpassa fart med hänsyn till squat- och bankeffekter,
- planera och framföra fartyget eller bogserekipaget på ett säkert sätt vid passage av broar och slussar,
- visa kunskap om hur man inhämtar information om hamnen, såsom kajlängder och kajnummer,
- tillämpa sin redovisade kursbok med planerade rutter för in- och utgående, och
- tillämpa annan kunskap.

#### P3 *Optisk navigering*

Den sökande ska, om relevant

- använda farledens enslinjer, frimärken, fyrar, fyrsektorer, bojar och prickar, och
- använda girmärken och girkontroller.

#### P4 *Radarnavigering*

Den sökande ska, om relevant,

- tolka radarbilden,
- använda girkontroller,
- använda säkerhetsavstånd, passageavstånd, frimärken och be-

gränsningslinjer,

- ha god kunskap om BEACON:s karaktärer, och
- ha god kunskap om begränsningar i farledens och hamnens radarekon.

*P5 Handhavande av utrustning*

Den sökande ska, om relevant

- koppla in och ur autopiloten,
- flytta manöver från en manöverplats till en annan,
- ställa in och använda radarn,
- ställa in AIS:ens information,
- ställa in och använda radio- och kommunikationsutrustningen,
- ställa in och använda det elektroniska sjökortssystemet,
- ha god kunskap om vilka möjligheter och begränsningar som radar, AIS och elektroniska sjökortssystem har, och
- ställa in och använda annan relevant utrustning.

*P6 Kommunikation*

Den sökande ska, om relevant,

- kommunicera på engelska alternativt svenska och engelska,
- rapportera enligt gällande regler för området, inklusive vid fastställda rapporteringspunkter, samt samverka med VTS och hamn,
- använda vedertaget språkbruk<sup>5</sup>,
- visa god radiodisciplin, inklusive användning av rätt VHF-kanal,
- kommunicera och samverka med andra fartyg och bogserekipage,
- ta kontakt på rätt sätt inför passage av broar och slussar, och
- kontakta trosshalare och bogserfartyg.

*P7 Samarbete*

Den sökande ska, om relevant,

- använda sig av de delar av fartygets eller bogserekipagets säkerhetsledningssystem (SMS) som rör fartygets eller bogserekipagets framfart,
- göra en genomgång (briefing) med besättningen inför passage i farleden eller anlöp i hamnen,
- organisera och använda bryggans bemanning och utrustning, så att fartyget eller bogserekipaget kan framföras säkert med hänsyn

<sup>5</sup> Enligt ITU Radio Regulations (Edition 2020) samt IMO resolution A.918(22), IMO Standard Marine Communication Phrases.

till sjösäkerheten och miljön,

- använda sig av ett co-pilotsystem, och
- samordna besättning och trosshalare inför manövrering till och från kaj, inklusive förtöjning.

*P8 Assistans av bogserfartyg*

Den sökande ska, om relevant,

- ha beräknat påverkan av vind på det egna fartyget eller bogser- ekipaget,
- beakta påverkan av vind och ström på fartyget eller bogsereki- paget,
- säkerställa att bogserfartyget har tillräcklig kapacitet för den planerade manövern och rådande vind- och strömförhållanden,
- välja assisteringsmetod utifrån rådande vind- och strömförhåll- anden, och utifrån vilken manöver som planeras,
- göra en genomgång (briefing) med besättningen inför assistans av bogserfartyg,
- samarbeta och kommunicera med bogserfartyget genom en kor- rekt ordergivning för en säker manövrering, och
- vidta åtgärder för att minimera de risker som finns med assistans av bogserfartyg.



#### **Bilaga 4. Allmänna villkor för att få använda lotsdispensen**

I denna bilaga anges de allmänna villkor som gäller för att dispensinnehavaren ska få använda sin lotsdispens. Samtliga villkor ska vara uppfyllda, om inte Transportstyrelsen har beslutat om ett eller flera särskilda medgivanden i samband med utfärdande av lotsdispensen.

##### **Allmänna villkor:**

1. För att ett annat fartygsbefäl än befälhavaren ska få använda sin lotsdispens, ska även befälhavaren ha lotsdispens för fartyget eller bogserekipaget och farleden.

2. En lotsdispens får inte användas om befälhavaren är skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 1–4.

3. En lotsdispens får inte användas vid assistans av bogserfartyg.

4. En lotsdispens beviljad genom förenklat förfarande får endast användas om brännoljans faktiska mängd och placering överensstämmer med motsvarande uppgifter i ansökan om lotsdispens.

5. Enligt det internationella säkerhetsutrustningscertifikatet för lastfartyg, det internationella säkerhetscertifikatet för passagerarfartyg eller likvärdigt dokument, ska ett fartyg ha viss navigationsutrustning. En lotsdispens får endast användas om denna utrustning fungerar normalt.

6. En lotsdispens får endast användas om fartygets eller bogserekipagets framdrivning och manöverutrustning fungerar i den omfattning som krävs för fartygets eller bogserekipagets säkra navigering och manövrering under rådande förhållanden.

7. En lotsdispens får användas i högst sex timmar under en 12-timmarsperiod.

8. Om fartyget eller bogserekipaget ska framföras inom ett VTS-område ska dispensinnehavaren meddela VTS-centralen sitt dispensnummer och den tidpunkt då lotsdispensen kommer att börja användas. Om fartyget eller bogserekipaget ska framföras utanför VTS-områden ska dessa uppgifter meddelas genom ett allmänt anrop på VHF-kanal 16. I båda fallen ska anropet göras på engelska.

9. Den som använder sin lotsdispens ska hela tiden befinna sig på den plats varifrån fartyget eller bogserekipaget manövreras och aktivt delta i dess framförande.

10. Om 12 månader eller mer har förflutit sedan dispensinnehavarens senaste passage i farleden, ska lots anlitas i minst en av farledens riktningar. För Trollhätte kanal är motsvarande tid sex månader, och lots ska då anlitas i farledens vardera riktning.

11. Om fartyget är en del av ett bogserekipage och ska vara utrustat med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) enligt 4 kap. 16 § 2, ska AIS:en visa att bogsering pågår.



## Bilaga 5. Områdesundantag

Denna bilaga innehåller en förteckning över områden där undantag från befälhavarens skyldighet att anlita lots gäller för viss trafik med vissa villkor. Undantagen gäller för förflyttningar och passager i båda riktningar i dessa områden, om inget annat anges.

Bilagan är indelad efter Sjöfartsverkets lotsområden i geografisk ordning längs kusten med början i lotsområde Luleå.

### Område, trafik, villkor

I förteckningen nedan används benämningarna *område*, *trafik* och *villkor*.

*Område* avser en eller flera sträckor mellan två eller flera platser, såsom ankarplatser, kajplatser eller delar av hamnar; det kan också vara en farled eller ett farledsavsnitt.

Bilderna i förteckningen nedan är sjökortsutsnitt, där områdena markeras med ett grönt mönster (▨). Markeringen är endast ungefärlig och pekar inte ut ett exakt geografiskt område.

*Trafik* avser fartyg och bogserekipage vars befälhavare får utnyttja områdesundantaget under förutsättning att specifika *villkor* för det aktuella områdesundantaget är uppfyllda.

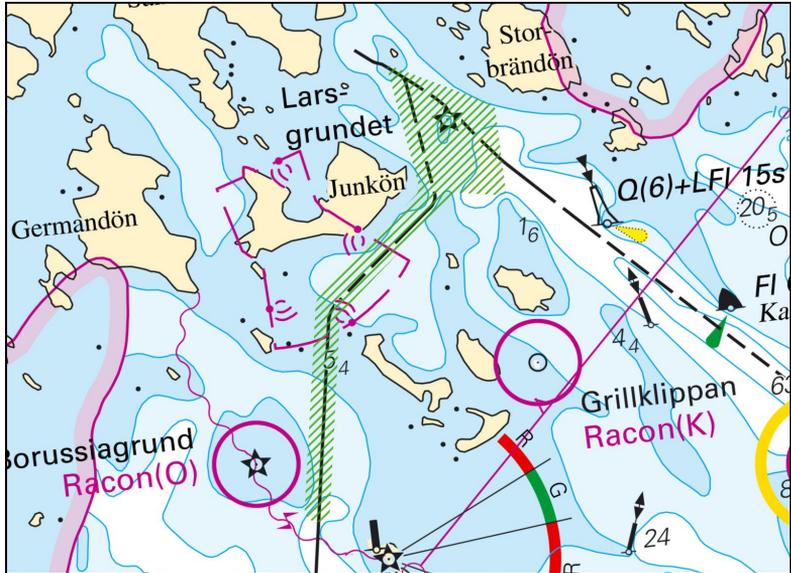
### Utnyttjande av områdesundantag

Den som utnyttjar områdesundantag ska göra förflyttningen kortast möjliga väg med hänsyn till sjösäkerheten, den rådande trafiksituationen och nödvändigt manöverutrymme.

### Lotsområde Luleå

*Delar av lotsleden Rödkallen–Sandgrönnfjärden–Luleå*

Område: Lotsledsavsnittet Larsgrundet/Junköfjärden–Rödkallen via Sandgrönnfjärden.



*Får inte användas för navigering.*

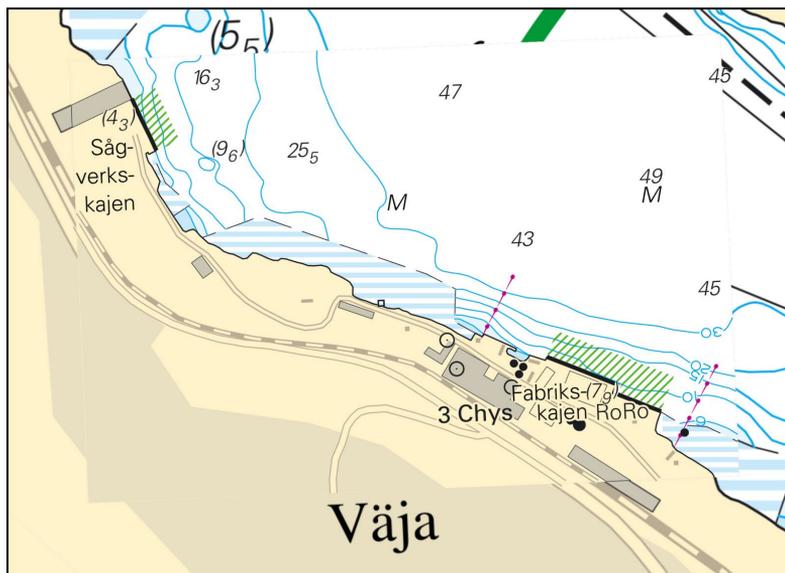
© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 1–8.

Villkor: Undantaget gäller vid passage i lotsledsavsnitten i konvoj under ledning av statsisbrytare under issäsong.

**Lotsområde Gävle***Väja (Bollstafjärden)*

- Område:
1. Från kajplatser vid Sågverkskajen till kajplatser vid Fabrikskajen och RoRokajen, och vice versa.
  2. Mellan kajplatser längs Fabrikskajen och RoRokajen.
  3. Mellan kajplatser längs Sågverkskajen.



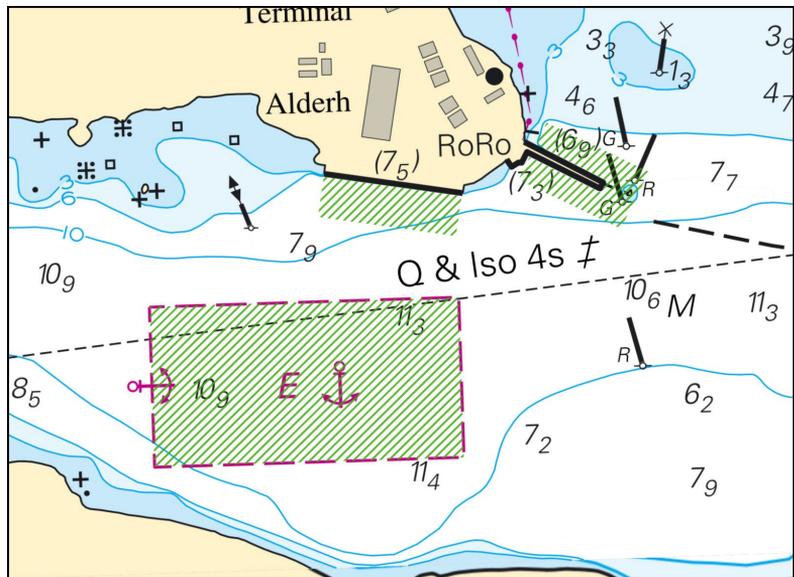
*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

- Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och
1. där fartygets längd understiger 120 meter, eller
  2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 120 meter.
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 16 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

*Iggesund (Skärnäs terminal)*

- Område:
1. Från ankarplats E i Gårdsfjärden till kajplatser i Skärnäs terminal, och vice versa.
  2. Mellan kajplatser i Skärnäs terminal.



Får inte användas för navigering.

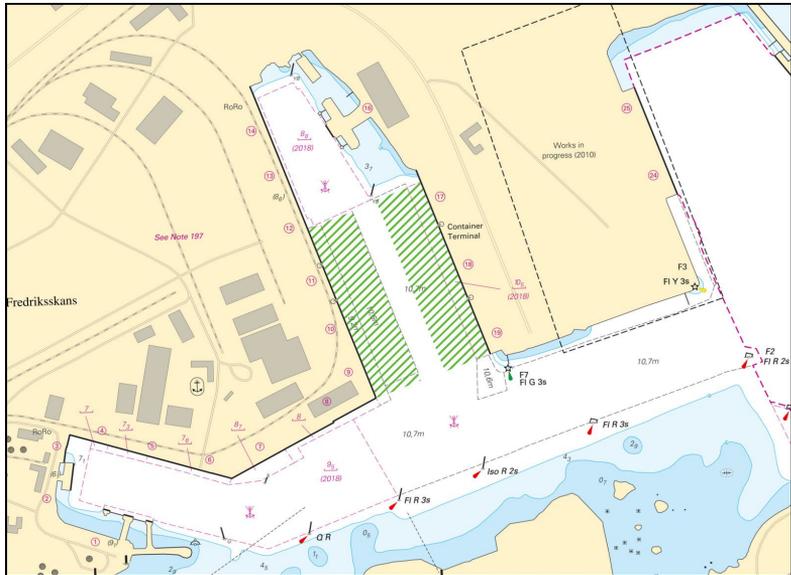
© Sjöfartsverket

- Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 16 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.



*Gävle Hamn, Östra hamnbassängen*

- Område: 1. Från kajplats 9–12 till kajplats 17–19, och vice versa.  
2. Mellan kajplats 9–12.  
3. Mellan kajplats 17–19.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

1. där fartygets längd understiger 120 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 120 meter.

- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Undantaget får inte utnyttjas vid förflyttning från en kajplats till en annan, om det finns förtöjda fartyg vid en eller flera mellanliggande kajplatser.
  3. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 16 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  4. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela Gävle hamns trafikkontor att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela trafikkontoret när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med trafikkontoret.

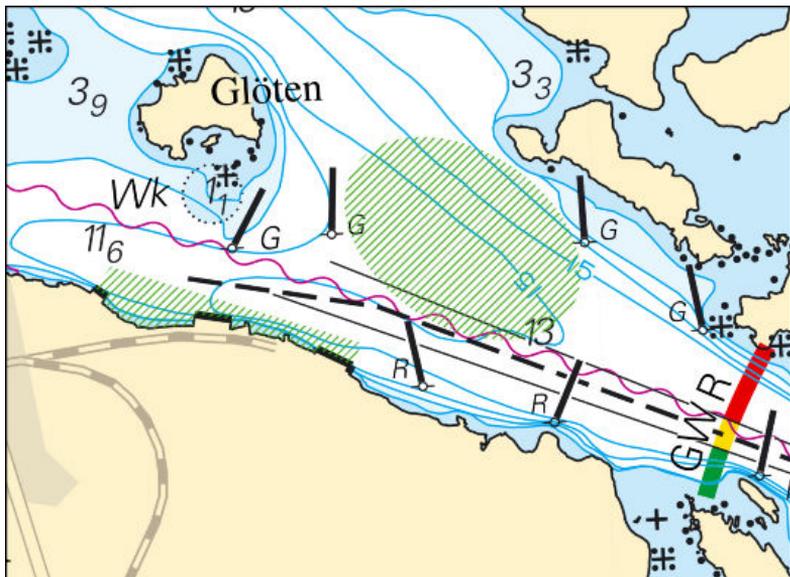
5. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

Remiss

## Lotsområde Stockholm

### Hargshamn

- Område:
1. Från ankarplatsen öster om Glöten till kajplatser vid Lilla kajen, Malmkajen, Färjeläget och Stora kajen, och vice versa.
  2. Mellan Lilla kajen, Malmkajen, Färjeläget och Stora kajen.
  3. Mellan kajplatser längs Lilla kajen, Malmkajen, Färjeläget respektive Stora kajen.



Får inte användas för navigering.

© Sjöfartsverket

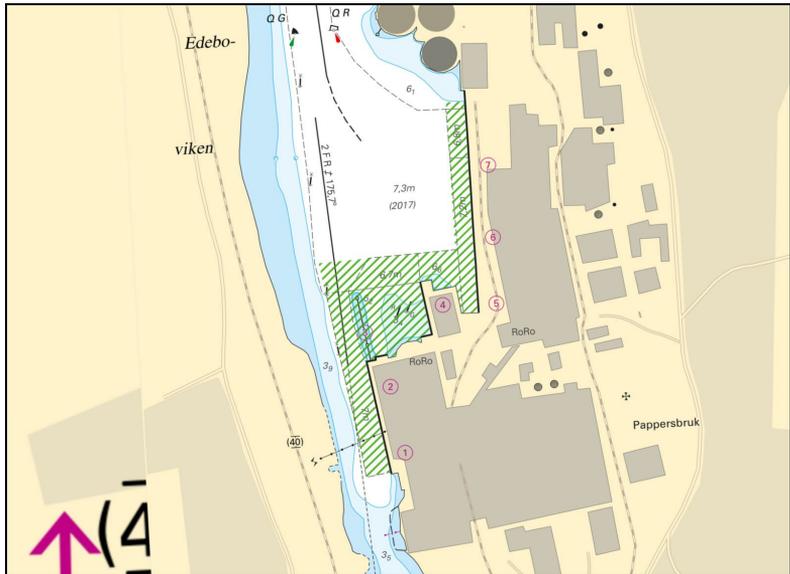
- Trafik:
- Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och
1. där fartygets längd understiger 130 meter, eller
  2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 130 meter.

- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela berörd VTS-central när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

Remiss

*Hallstavik*

Område: Mellan kajplatser i Hallstaviks hamn.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserkipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

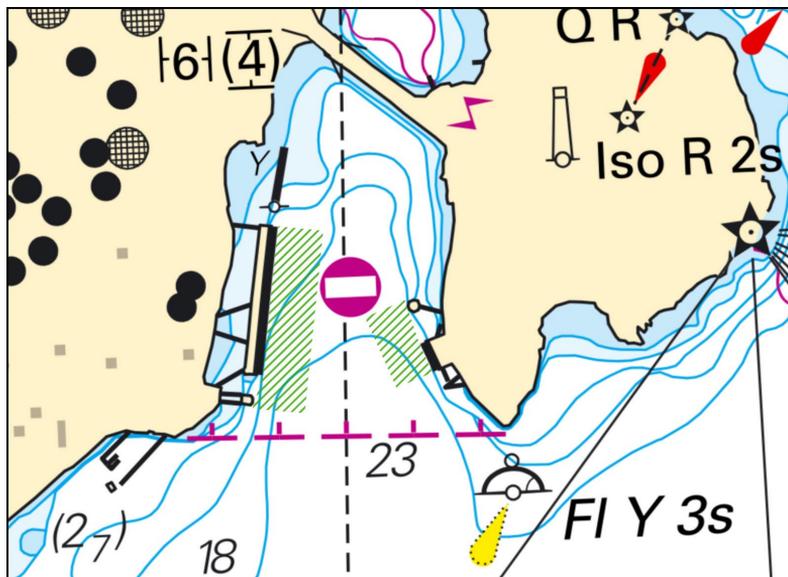
1. där fartygets längd understiger 130 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 130 meter.

Villkor:

1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

**Lotsområde Södertälje***Nynäshamn (Oljehamnen)*

Område: Mellan kajplats 1–4 i Oljehamnen.

*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogser ekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

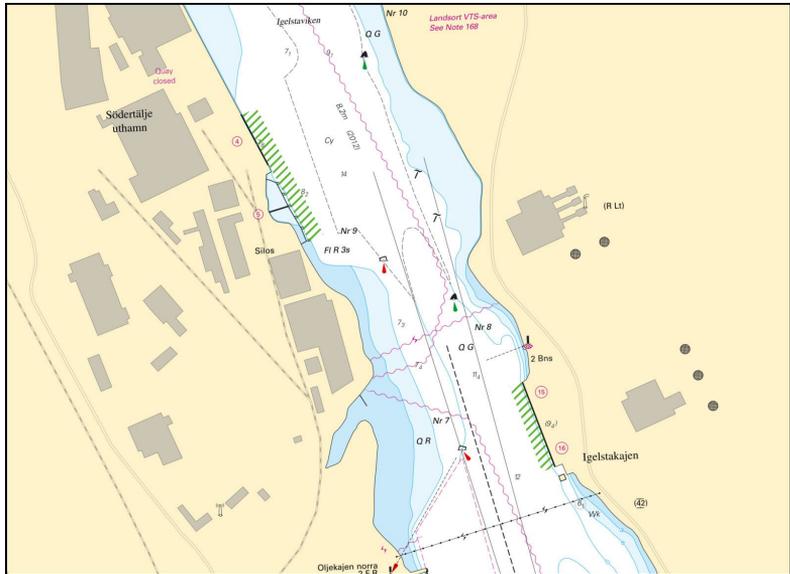
1. där fartygets längd understiger 130 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 130 meter.

Villkor:

1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

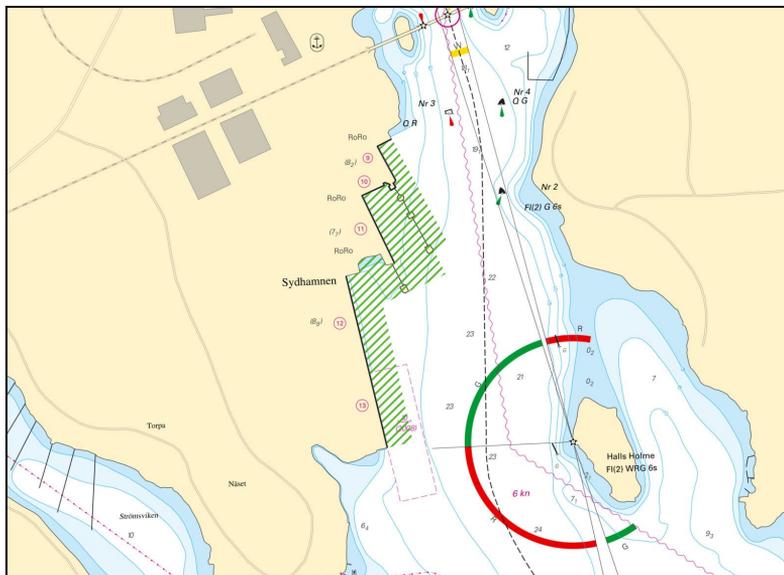
*Södertälje hamnar (Södertälje uthamn, Igelstakajen och Sydhamnen)*

- Område:    1. Mellan kajplatser i Södertälje uthamn.  
              2. Mellan kajplatser längs Igelstakajen.  
              3. Mellan kajplatser i Sydhamnen.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket



Får inte användas för navigering.

© Sjöfartsverket

**Trafik:** Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

1. där fartygets längd understiger 120 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 120 meter.

**Villkor:**

1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
2. Undantaget får inte utnyttjas av fartyg eller bogserekipage som vänder i huvudfarleden till och från Södertälje sluss (farled nr 511).
3. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.





*Får inte användas för navigering.*

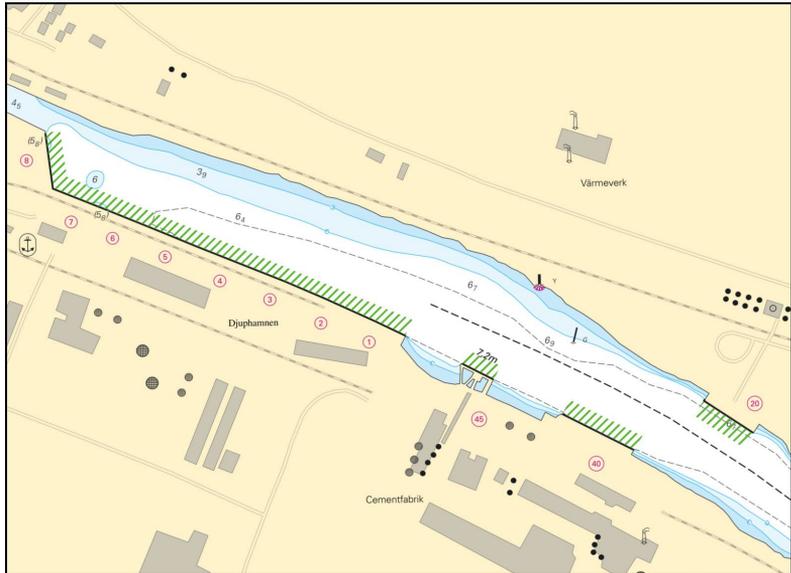
© Sjöfartsverket

**Trafik:** Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.

- Villkor:**
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogsarfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överens mellan befälhavaren och hamnansvarig.

### *Köpings hamn*

Område: Mellan kajplatser i Köpings hamn, förutom Oljepiren.



*Får inte användas för navigering.*

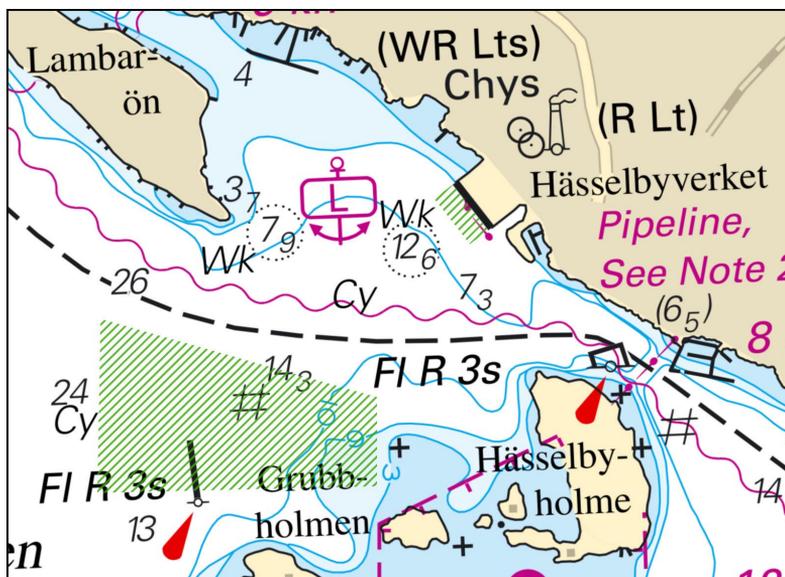
© Sjöfartsverket

**Trafik:** Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.

- Villkor:**
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

## Hässelbyverkets hamn

- Område:
1. Från ankarplatsen utanför Hässelbyverkets hamn till kajplatser vid Hässelbyverkets hamn, och vice versa.
  2. Mellan kajplatser vid Hässelbyverkets hamn.



Får inte användas för navigering.

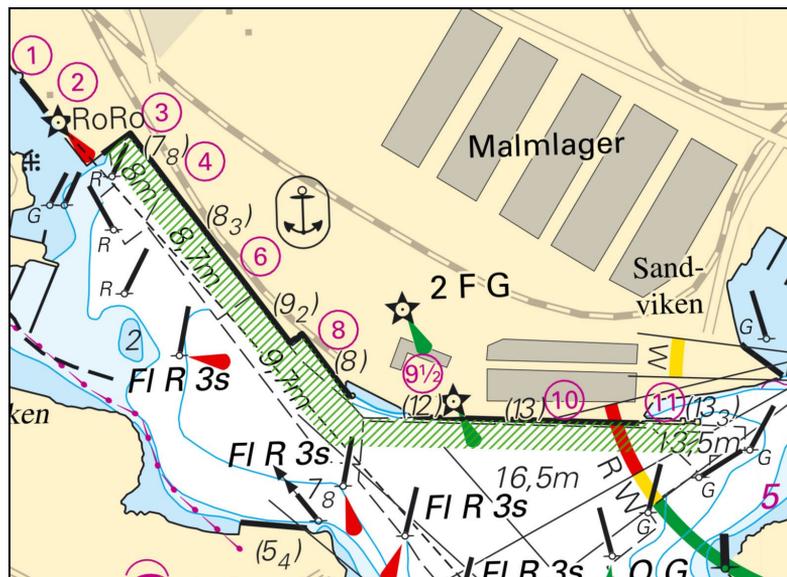
© Sjöfartsverket

- Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.



## Oxelösunds Hamn, Stadshamnen

Område: Mellan kajplats 3–11 i Stadshamnen.



Får inte användas för navigering.

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

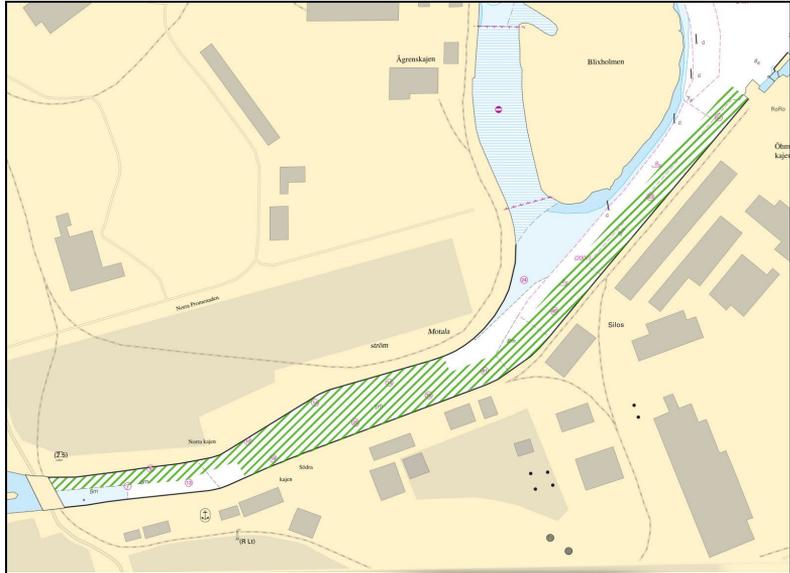
1. där fartygets längd understiger 130 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 130 meter.

Villkor:

1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogsarfartyg.
2. Undantaget får inte utnyttjas vid förflyttning från en kajplats till en annan, om det finns förtöjda fartyg vid en eller flera mellanliggande kajplatser.
3. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

*Norrköping (Norra kajen, Södra kajen och Öhmanskajen)*

- Område:
1. Mellan jämna kajplatser 4–20.
  2. Mellan udda kajplatser 17–59.
  3. Från jämna kajplatser 4–20 till udda kajplatser 17–59, och vice versa.



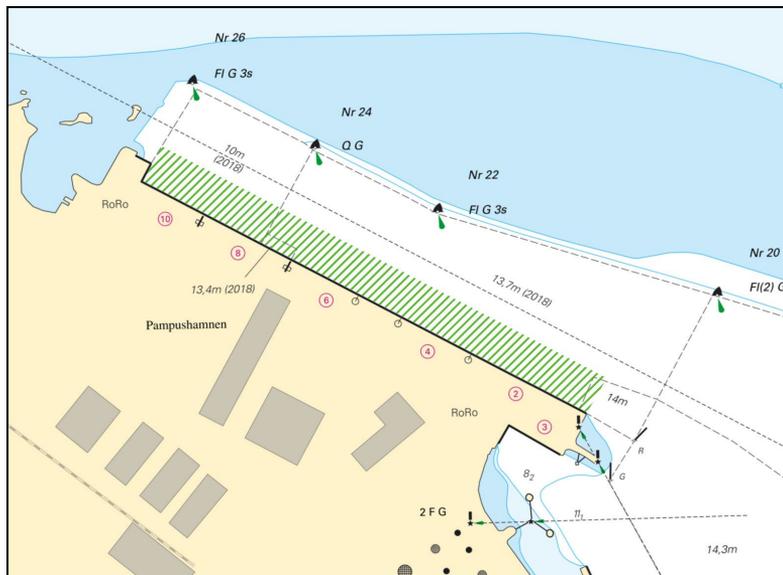
*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

- Trafik:
- Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och
1. där fartygets längd understiger 120 meter, eller
  2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 120 meter.
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

## Norrköping (Pampushammen)

Område: Mellan kajplatser längs Pampushammens torrlastkaj, förutom kajplats P1 och P3.



Får inte användas för navigering.

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

1. där fartygets längd understiger 150 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 150 meter.

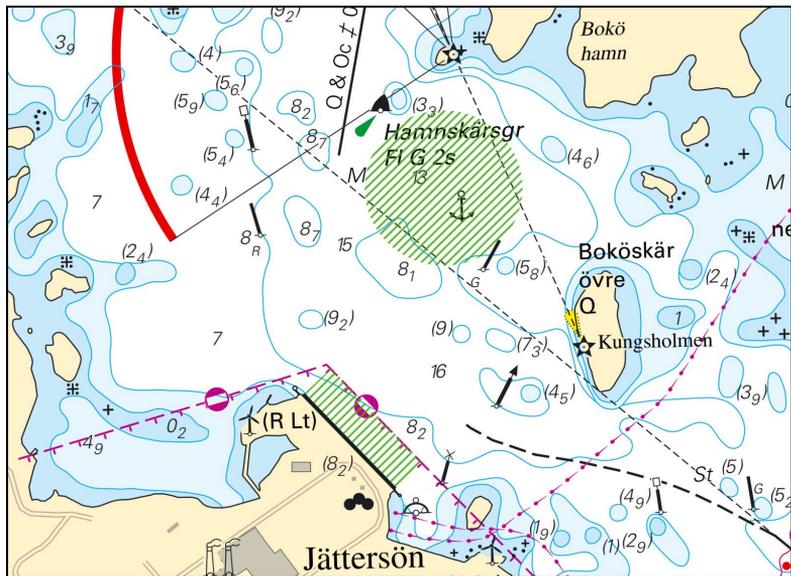
Villkor:

1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
2. Undantaget får inte utnyttjas vid förflyttning från en kajplats till en annan, om det finns förtöjda fartyg vid en eller flera mellanliggande kajplatser.
3. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

## Lotsområde Kalmar

### Jättersön (Mönsterås bruk)

- Område:
1. Från ankarplatsen vid Hamnskårsgrund till kajplatser vid Mönsterås bruk, och vice versa.
  2. Mellan kajplatser vid Mönsterås bruk.



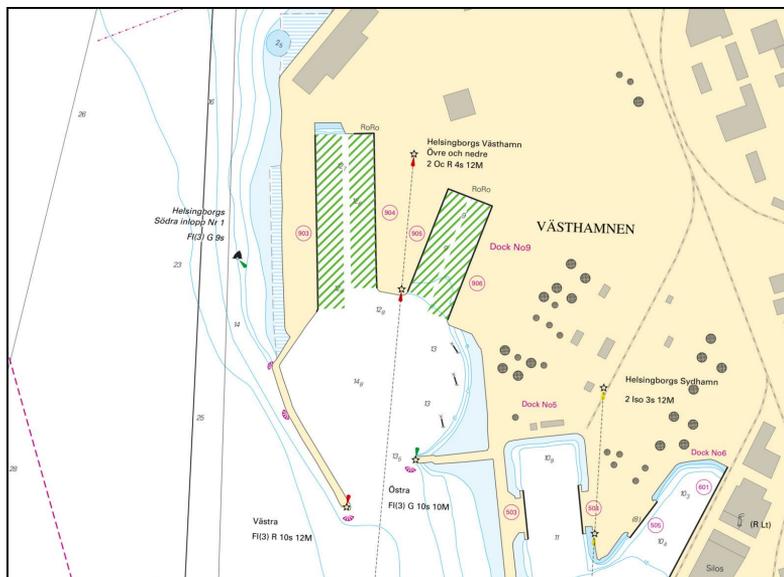
Får inte användas för navigering.

© Sjöfartsverket

- Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 16 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

**Lotsområde Malmö***Helsingborg (Västhammen)*

Område: Mellan kajplats 903–906 i Västhammen.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

**Trafik:** Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

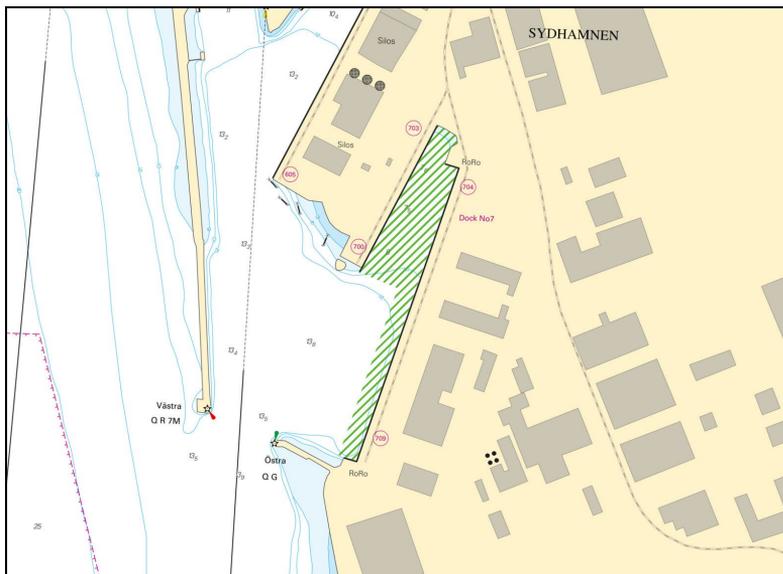
1. där fartygets längd understiger 150 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 150 meter.

**Villkor:**

1. Fartyget ska vara utrustat med minst två propellrar inklusive bogpropeller.
2. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
3. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela Helsingborgs hamns trafikcentral att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela trafikcentralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med trafikcentralen.
4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

*Helsingborg (Sydhamnen)*

Område: Mellan kajplats 700–709 i Sydhamnen.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och

1. där fartygets längd understiger 120 meter, eller
2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 120 meter.

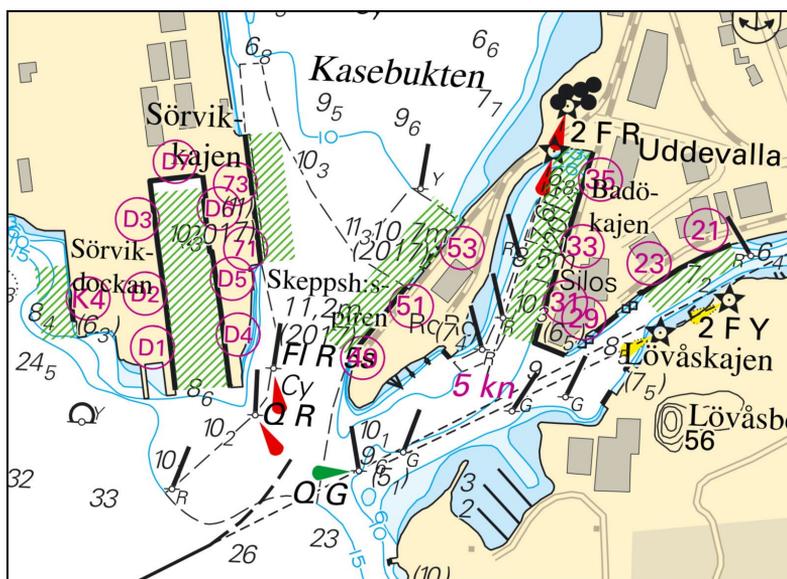
Villkor:

1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
2. Fartyget ska vara utrustat med minst två propellrar inklusive bogpropeller.
3. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela Helsingborgs hamns trafikcentral att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela trafikcentralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med trafikcentralen.
4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

## Lotsområde Marstrand

### Uddevalla hamn

- Område:
1. Mellan kajplatser K4, D1–D6 och 71–73 i Sörvik.
  2. Mellan kajplats 49–53 längs Skeppsholmspiren.
  3. Mellan kajplats 31–35 längs Badökajen.
  4. Mellan kajplats 20–23 längs Bävökajen.
  5. Mellan Sörvik, Skeppsholmspiren, Badökajen och Bävökajen, dock endast mellan de kajplatser som anges ovan.



Får inte användas för navigering.

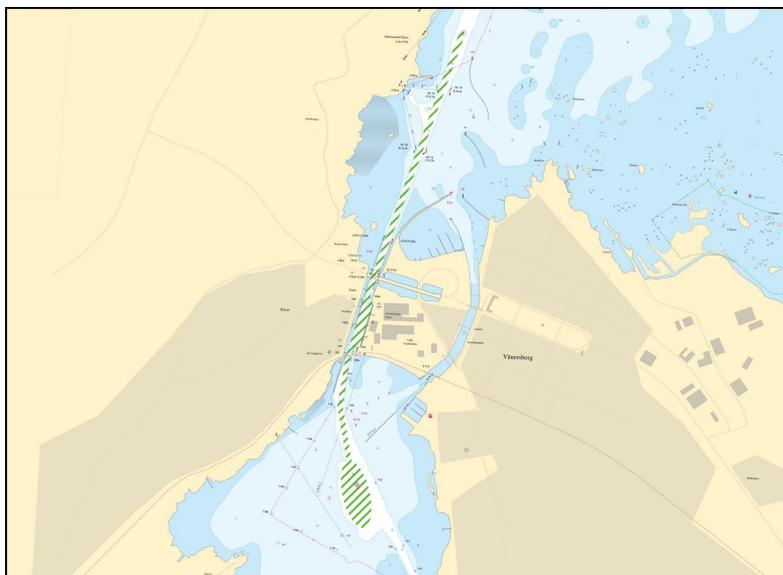
© Sjöfartsverket

- Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8, och
1. där fartygets längd understiger 100 meter, eller
  2. där den bogserade enhetens längd eller de bogserade enheternas sammanlagda längd understiger 100 meter.
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela berörd VTS-central att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela VTS-centralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med VTS-centralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

### **Lotsområde Vänern**

*Vänersborg (Norra änden av Vänersborgs yttre vågbrytare – Vassbotten)*

- Område:
1. Kanalsträckan från latituden genom norra änden av Vänersborgs yttre vågbrytare till kajplatser i Nya hamnen i Vänersborg inklusive väntekajen söder om Järnvägsbron.
  2. Mellan kajplatser i Nya hamnen i Vänersborg inklusive väntekajen söder om Järnvägsbron.
  3. Kanalsträckan från väntekajen söder om Järnvägsbron till latituden genom märke 116c (Vassbotten).



*Får inte användas för navigering.*

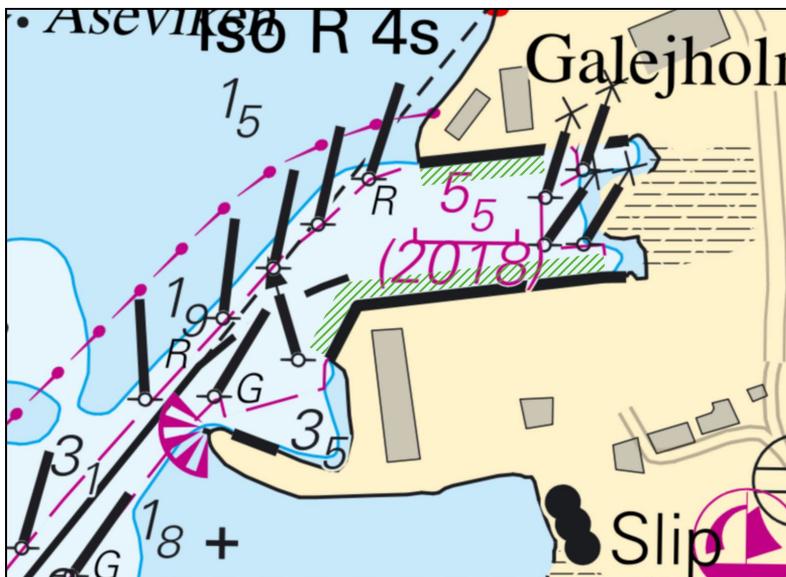
© Sjöfartsverket

- Trafik:
1. Fartyg vars befälhavare inte är skyldiga att anlita lots i Vänern, men i Trollhätte kanal (i område 1 och 2).
  2. Fartyg vars befälhavare är skyldiga att anlita lots i Trollhätte kanal under issäsong (i område 1, 2 och 3).
- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Minst 30 minuter innan förflyttningen påbörjas, ska befälhavaren meddela kanalcentralen i Trollhättan att förflyttning ska göras och informera sig om trafiksituationen. Befälhavaren ska även meddela kanalcentralen när förflyttningen påbörjas och avslutas. Under förflyttningen ska samband upprätthållas med kanalcentralen.
  3. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och kanalcentralen.



*Otterbäcken*

- Område:
1. Mellan kajplatser vid Galejkajen.
  2. Mellan kajplatser vid Malmkajen.
  3. Från kajplatser vid Galejkajen till kajplatser vid Malmkajen, och vice versa.



*Får inte användas för navigering.*

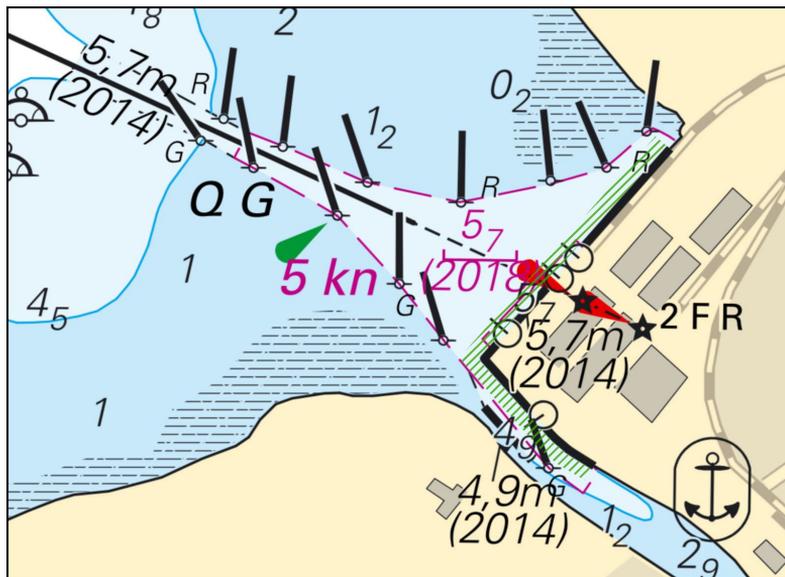
© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.

- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Undantaget får inte utnyttjas om vindstyrkan överstiger 12 m/s.
  3. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 14 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

## Kristinehamn

Område: Mellan kajplatser 17-25.



Får inte användas för navigering.

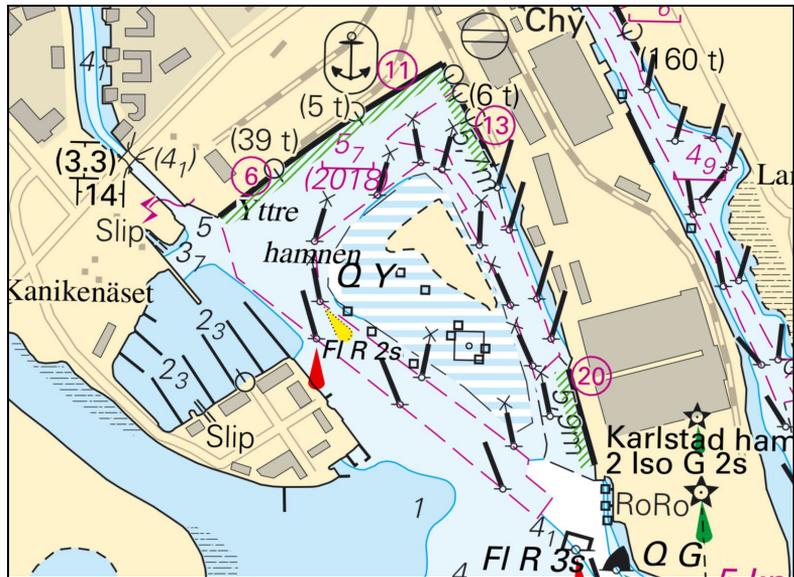
© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.

- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Undantaget får inte utnyttjas om vindstyrkan överstiger 12 m/s.
  3. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 14 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

*Karlstad*

- Område:
1. Mellan kajplats 5-14.
  2. Mellan kajplats 20-21.
  3. Från kajplats 5-14 till kajplats 20-21 och vice versa, men endast längsmed Yttre hamnens östra sida.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

Trafik: Fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av längd eller bredd enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 eller 8.

- Villkor:
1. Undantaget får inte utnyttjas vid assistans av bogserfartyg.
  2. Undantaget får inte utnyttjas om vindstyrkan överstiger 12 m/s.
  3. Allmänt anrop ska göras på VHF-kanal 14 innan förflyttningen påbörjas. Anropet ska göras på engelska.
  4. Undantaget får endast utnyttjas efter överenskommelse mellan befälhavaren och hamnansvarig.

## **Riskvärdering av lotsleder**

Föreskriftsarbetet med Transportstyrelsens föreskrifter och  
allmänna råd om lotsning



© Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Infrastrukturenheten

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning 2016-2857  
Författare Lindvall Joakim  
Månad År Maj 2020

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Sammanfattning

Som en del i arbetet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning har en riskvärdering utförts av Sveriges samtliga lotsleder.

Arbetet med riskvärderingen har utförts i två steg, först genom en kvantitativ bedömning där tjugotvå olika riskparametrar har bedömts och sammanställts följt av en kvalitativ riskbedömning av lotslederna som utfördes av en grupp medarbetare på Transportstyrelsen med olika erfarenheter från arbete med sjöfartsrelaterade frågor. Gruppens uppgift var att som en förlängning av den kvantitativa bedömningen göra en mer nyanserad bedömning av lotslederna där bland annat olika riskparametrars inverkan på varandra utvärderades.

Ett riskvärde fastställdes för samtliga lotsleder under den kvalitativa riskbedömningen och riskvärdet är avsett att användas för att avgöra när en befälhavare kan fräntas sin skyldighet att anlita lots enligt den nya föreskriften.

## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>INNEHÅLL .....</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar .....	6
1.3 Avgränsningar.....	7
<b>2 KVANTITATIV RISKBEDÖMNING .....</b>	<b>8</b>
2.1 Risknivå, viktning och riskpoäng.....	8
2.2 Beräkna lotsledens risk.....	9
2.3 Definition av riskparametrar .....	9
2.3.1 Farledsbredd (S1).....	10
2.3.2 Antal stora girar (S2) .....	10
2.3.3 Antal kursändringar (S3) .....	11
2.3.4 Manövreringsutrymme vid kaj och vändplats (S4) .....	11
2.3.5 Bro- eller slusspassage (S5) .....	12
2.3.6 Passage av färja (S6).....	12
2.3.7 Lotsled inom VTS-område (S7).....	13
2.3.8 Strömkänslighet (S8).....	13
2.3.9 Vindkänslighet och sjöhävning (S9) .....	13
2.3.10 Trafikintensitet yrkesfartyg (S10).....	14
2.3.11 Påverkan trafikintensitet fritidsfartyg (S11) .....	14
2.3.12 Lotsledens längd (S12) .....	15
2.3.13 Utmärkning (S13) .....	15
2.3.14 Sjökort (S14).....	16
2.3.15 Förekomst av is (S15) .....	16
2.3.16 Närhet till maritimt naturskyddat område (K1).....	17
2.3.17 Skyddad strandlinje inom 2 nautiska mil buffert (K2).....	18
2.3.18 Strandtyp känslighet (K3) .....	19
2.3.19 Konsekvens vid blockering av farled (K4) .....	20
2.3.20 Konsekvens vid skada på infrastruktur (K5).....	20
2.3.21 Strandnära bebyggelse (K6) .....	21
2.3.22 Lotsleden passerar dricksvattentäkt (K7).....	21
<b>3 KVALITATIV BEDÖMNING .....</b>	<b>22</b>
3.1 Kvalitativ bedömning av ny sannolikhet.....	22
3.2 Slutgiltig bedömning .....	24
<b>4 ANALYS .....</b>	<b>26</b>
<b>5 RESULTAT .....</b>	<b>28</b>



# 1 Inledning

Som en del i arbetet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning har Transportstyrelsen utfört en riskvärdering av Sveriges samtliga lotsleder. Riskvärderingen har utförts i två steg och inleddes med en kvantitativ riskbedömning där olika riskparametrar undersöktes för respektive lotsled, följt av en kvalitativ riskbedömning av lotslederna. Den kvalitativa riskbedömningen utfördes av en riskanalysgrupp som bedömde olika riskparametrars inverkan på navigationen i lotslederna med underlaget från den kvalitativa riskbedömningen som grund.

Riskvärderingen avser att bedöma risken vid färd med ett fartyg i en lotsled med avseende på de svårigheter i navigationen som kan innebära risk för kollision eller grundstötning. Riskvärderingen bedömer också de konsekvenser som en olycka kan orsaka såsom skada på människa och miljö, skada på egendom eller påverkan på transportsystemet.

Resultatet från riskvärderingen beskriver lotsledernas relativa risk till varandra och beskriver inte den faktiska risken att en olycka ska inträffa eller de faktiska konsekvenserna av en olycka.

## 1.1 Bakgrund

Dagens lotsningsföreskrift och gällande lotspliktsgränser är etablerade för cirka fyrtio år sedan med endast små förändringar. Det har under den perioden skett stora förändringar i sjöfarten både vad avser teknikutveckling och krav på fartygs utrustning och konstruktion samt även på besättningarnas samansättning och utbildning. Vi ser ett behov av att se över dagens regler kring lotsning och inte minst bedömningen av lotslederna som i stort är den samma som när dagens regler infördes.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Riskvärderingen av lotslederna syftar till att få en aktuell, nyanserad och enhetlig bedömning av lotslederna för att i förlängningen ge en mer rättvis bedömning av på vilka fartyg befälhavaren ska vara skyldig att anlita lots. Detta för att tillse att rederier inte får onödiga kostnader och att samhällets resurser i form av lotstjänst används där de gör mest nytta.

För att kunna göra bedömningen om en befälhavare kan undantas från skyldigheten att anlita lots ställs i förslaget till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning lotsledens risk i samband med ett fartygs risk mot en befälhavares erfarenheter och kunskap om lotsleden. Riskvärderingen av lotslederna avser att för denna jämförelse dela upp lotslederna enligt en fyrgradig skala som beskriver lotsledernas relativa risk till varandra. Indelningen avser att svara på den relativa sannolikheten mellan lotslederna för att en olycka i form av kollision eller grundstötning ska inträffa, samt de konsekvenser som en olycka kan få för människa och miljö, transportsystemet och annan infrastruktur samt egendom i anslutning till lotslederna.

### 1.3 Avgränsningar

Riskbedömningen har utförts för samtliga lotsleder där lotsplikt råder och som finns beskrivna i Sjöfartsverkets föreskrifter<sup>1</sup> förutom lotslederna i Vänern, lotsleden till Norrköping och lotslederna till Norrtälje. I de fallen har lotslederna bedömts enligt:

- För lotslederna i Vänern har riskbedömningen utförts genom att undersöka lotsledsavsnitten för varje hamn samt för passage över sjön.
- Lotsleden till Norrköping har riskbedömts i två avsnitt, ett för passage från Vinterklasen till Sandviksfjärden och ett från Sandviksfjärden in till Norrköping.
- De lotsleder som går till Norrtälje har inte riskbedömts då lederna ska upphöra.

Även det nya lotsledsavsnittet till Norvik vid Nynäshamn samt lotsledsavsnittet till Sandholmen har riskbedömts.

Områden utanför lotsleder har inte riskbedömts.

---

<sup>1</sup> Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (SJÖFS 2019:4)

## 2 Kvantitativ riskbedömning

I den kvantitativa riskbedömningen har vi utrett lotsledernas risk genom att identifiera 22 riskparametrar och vikta deras betydelse i förhållande till varandra. Riskparametrarna tog vi fram i samråd med en referensgrupp bestående av deltagare från akademien (Chalmers och Linnéuniversitetet), myndigheter (Försvarsmakten, Länsstyrelser, Sjöfartsverket och Trafikverket) och intresseorganisationer (Lighthouse, Lotsförbundet, Sjöbefälsföreningen, Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar och Sveriges Skeppsmäklareförening).

Riskparametrarna har delats upp i sannolikhetsparametrar samt konsekvensparametrar. Femton riskparametrar, S1 till S15, har vi kategoriserat som sannolikhetsparametrar vilka bedömer olika faktorer som inverkar på navigationen och framförandet av fartyg i lotslederna. Resterande 7 riskparametrar, K1 till K7, har vi kategoriserat som konsekvensparametrar som bedömer effekterna av utsläpp och skador på eller blockering av infrastruktur som kan uppstå vid grundstötning eller kollision mellan fartyg eller annat andra föremål. Riskparametrarna beskrivs mer ingående under kapitel 2.3.

Riskparametrarna är så långt det är möjligt objektiva och mätbara för att vi vill undvika ett subjektivt och godtyckligt system. Exempel på objektiva riskparametrar är lotsledens längd och förekomst av VTS (Vessel Traffic Service). Vissa riskparametrar där en subjektiv bedömning är oundviklig har vi dock i samråd med referensgruppen bedömt som angelägna att ha med i riskvärderingen. Exempel på mer subjektiva riskparametrar är strömkänslighet samt vindkänslighet och sjöhävning.

Resultatet från den kvantitativa bedömningen av lotslederna presenteras i Tabell 25 under kapitel 5.

### 2.1 Risknivå, viktning och riskpoäng

Riskparametrarna bedöms efter risknivåer från 1 till 4 där 1 innebär lägre risk och 4 innebär högre risk samt en viktning gentemot varandra från 1 till 3 där 1 innebär att riskparameterna har en lägre påverkan och 3 innebär en högre påverkan. Risknivån i samband med riskparameterns viktning ger ett riskpoäng enligt Tabell 1.

Risknivå	Viktning		
	3	2	1
4	5	4	3
3	4	3	2
2	3	2	1
1	0	0	0

Tabell 1. Riskpoäng efter risknivå och viktning

Det är riskpoängen som används för att beräkna lotsledens risknivå enligt kapitel 2.2. Närmare beskrivning av risknivåerna och viktningen för

samtliga riskparametrar beskrivs i kapitel 2.3.

## 2.2 Beräkna lotsledens risk

För att bestämma lotsledens risk i den kvantitativa riskbedömningen har summan av sannolikhetsparametrarna enligt

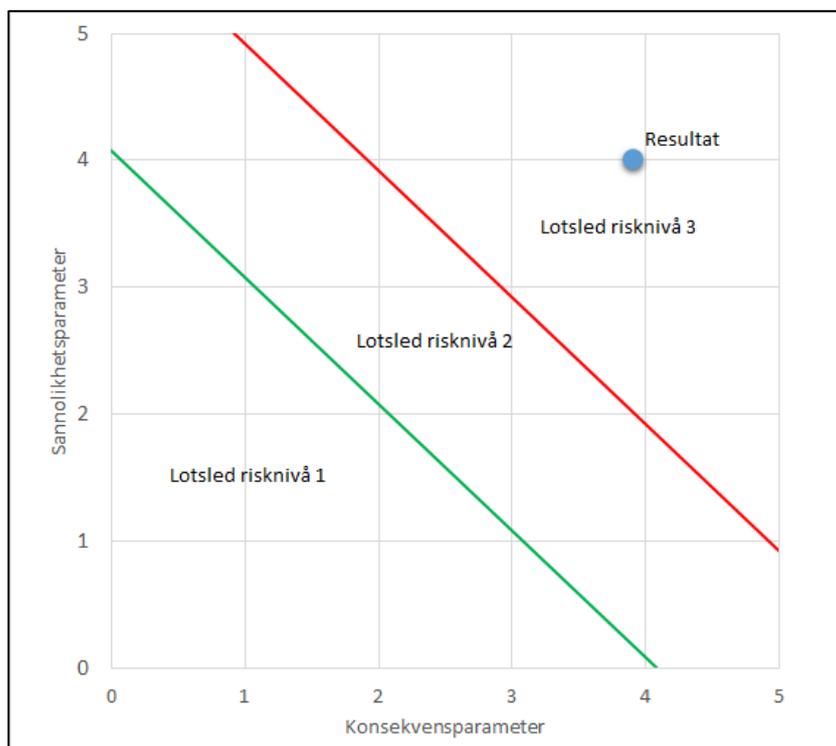
$$\frac{\text{Summan av riskpoäng S1 till S15}}{\text{Summan av riskpoäng för risknivå 4 för S1 till S15}} * 5$$

och konsekvensparametrarna enligt

$$\frac{\text{Summan av riskpoäng K1 till K7}}{\text{Summan av riskpoäng för risknivå 4 för K1 till K7}} * 5$$

beräknats och placerats på respektive axel i matrisen enligt Figur 1.

Lotsledens risknivå bestäms av i vilket fält i matrisen resultatet hamnar och bestäms med ett värde från 1 till 3 där 1 innebär lägre risk och 3 innebär högre risk. Fördelningen av risknivåernas ytor är gjord med ekvivalenta ytor i riskmatrisen.



Figur 1. Riskmatris.

## 2.3 Definition av riskparametrar

Detta kapitel beskriver hur bedömningen av riskparametrarna har utförts och de olika risknivåerna som har använts som bedömningsgrunder samt

riskparametrarnas inbördes viktning.

### 2.3.1 Farledsbredd (S1)

Riskenivån bestäms utifrån bredden (B) för ett dimensionerande fartyg vilket har en storlek som motsvarar nuvarande lotspliktsgräns i lotsleden och bygger på rekommendationerna från PIANC<sup>2</sup>. Farledsbredden har bestämts genom manuell mätning i digitala sjökort.

Farledsbreddens riskenivåer har definierats enligt Tabell 2.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket smal farled	$\leq 2 \times B$
3	Smal farled	$> 2 \times B$ och $\leq 4 \times B$
2	Medelbred farled	$> 4 \times B$ och $\leq 6 \times B$
1	Bred farled	$> 6 \times B$

Tabell 2. Riskenivåer för riskparameter Farledsbredd.

Riskenparameter farledsbredd har viktning 3.

### 2.3.2 Antal stora girar (S2)

Riskenivån bestäms utifrån antalet girar större än eller lika med 30 grader. Antalet stora girar har bestämts genom manuell mätning i digitala sjökort.

Antal stora girars riskenivåer har definierats enligt Tabell 3.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket stort	$> 8$ st
3	Stort	6-8 st
2	Måttligt	1-5 st
1	Saknas	0 st

Tabell 3. Riskenivåer för riskparameter Antal stora girar.

Riskenparameter antal stora girar har viktning 3.

<sup>2</sup> PIANC REPORT N° 121, Harbour Approach Channels Design Guidelines (2014)

### 2.3.3 Antal kursändringar (S3)

Riskenivån bestäms utifrån antalet kursändringar i lotsleden. Antalet kursändringar har bestämts genom manuell bedömning i digitala sjökort. Mycket små kursförändringar har likställas med korrigerig av kurs och är inte med räknade.

Antal kursändringars riskenivåer har definierats enligt Tabell 4.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket stort	> 20 st
3	Stort	11-20 st
2	Måttligt	3-10 st
1	Saknas	≤ 2 st

Tabell 4. Riskenivåer för riskparameter Antal kursändringar.

Riskenparameter antal kursändringar har viktning 3.

### 2.3.4 Manövreringsutrymme vid kaj och vändplats (S4)

Manövreringsutrymmet i hamnbassänger och vid vändplatser har bestämts genom manuell mätning i digitala sjökort utifrån fartygets längd (LOA) för ett dimensionerande fartyg vilket har en storlek som motsvarar nuvarande lotspliktsgräns i lotsleden. Riskenivån bygger på rekommendationerna från PIANC

- att vändplatsen ska ha en minsta diameter på 2 x fartygets längd, och
- att i områden med stor vindpåverkan och/eller kraftig ström skall denna vara 3 x fartygets längd.

Manövreringsutrymme vid kaj och vändplats riskenivåer har definierats enligt Tabell 5.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Litet utrymme	≤ 2 x LOA
3	Måttligt utrymme	> 2 x LOA och ≤ 3 x LOA
2	Stort utrymme	> 3 x LOA och ≤ 4 x LOA
1	Mycket stort utrymme	> 4 x LOA

Tabell 5. Riskenivåer för riskparameter Manövreringsutrymme vid kaj och vändplats.

Riskenparameter manövreringsutrymme vid kaj och vändplats har viktning 3.

### 2.3.5 Bro- eller slusspassage (S5)

Riskenivån bestäms utifrån bredden (B) för ett dimensionerande fartyg vilket har en storlek som motsvarar nuvarande lotspliktsgräns i farleden och bygger på rekommendationer från PIANC. Bro- och slusspassager i lotslederna har identifierats genom granskning av digitala sjökort.

Bro- och slusspassage riskenivåer har definierats enligt Tabell 6.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket begränsat manöverutrymme	$\leq 2 \times B$
3	Begränsat manöverutrymme	$> 2 \times B \leq 4 \times B$
2	Stort manöverutrymme	$> 4 \times B$
1	Finns ej	-

Tabell 6. Riskenivåer för riskparameter Bro- eller slusspassage.

Riskenparameter bro- eller slusspassage har viktning 3.

### 2.3.6 Passage av färja (S6)

Riskenivån bestäms av om lotsleden korsar en färjepassage med tät och regelbunden trafik som passerar lotsleden flera gånger dagligen. Passager av färjor i lotslederna har identifierats genom granskning av digitala sjökort.

Passage av färjas riskenivåer har definierats enligt Tabell 7.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Ja	-
3	-	-
2	-	-
1	Nej	-

Tabell 7. Riskenivåer för riskparameter Passage av färja.

Riskenparameter passage av färja har viktning 2.

### 2.3.7 Lotsled inom VTS-område (S7)

Riskenivån bestäms av om en lotsled helt eller delvis går i ett VTS-område. Lotsleder inom VTS-områden har identifierats genom granskning av digitala sjökort samt Transportstyrelsens föreskrifter<sup>3</sup>.

Lotsled inom VTS-områdes riskenivåer har definierats enligt Tabell 8.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Nej	Lotsled utanför VTS-områden
3	-	-
2	-	-
1	Ja	Lotsled helt eller delvis inom VTS-område

Tabell 8. Riskenivåer för riskparameter Lotsled inom VTS-område.

Riskenparameter lotsled inom VTS-område har viktning 2.

### 2.3.8 Strömkänslighet (S8)

Strömkänsligheten i lotslederna har bedömts genom granskning av digitala sjökort samt från information på Sjöfartsverkets webbplats<sup>4</sup> och i Svensk lots<sup>5</sup>.

Strömkänslighetens riskenivåer har definierats enligt Tabell 9.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	Farleden alltid utsatt för kraftig ström
3	Hög	Farleden utsatt för ström beroende på årstid/dammar
2	Måttlig	Farleden utsatt för svag ström
1	Låg	Farleden strömfri

Tabell 9. Strömkänslighet.

Riskenparameter strömkänslighet har viktning 3.

### 2.3.9 Vindkänslighet och sjöhävning (S9)

För att avgöra vindkänsligheten och sjöhävningen har Sjöfartsverkets lotsområden förfrågats genom ett utskick 2019-04-29. Samtliga lotsområden har uttalat sig om vindkänsligheten i respektive lotsområde.

Vindkänsligheten och sjöhävningen i lotslederna har bedömts efter uttalanden från lotsområdena i kombination med granskning av digitala sjökort.

<sup>3</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:56) om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS).

<sup>4</sup> Sjöfartsverket: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Lotsning/Lotsomraden/>

<sup>5</sup> Sjöfartsverket 1996, Svensk Lots del I: Västkusten - Sydkusten - Vänern - Kust- och hamnbeskrivning samt Sjöfartsverket 1998, Svensk Lots del II: Ostkusten - Gotland - Mälaren - Kust- och hamnbeskrivning

Vindkänslighet och sjöhävnings risknivåer har definierats enligt Tabell 10.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	Farledssträckning över helt öppna vatten
3	Hög	Farledssträckning över mestadels öppna vatten
2	Måttlig	Farledssträckning över mestadels skyddade vatten
1	Låg	Farledssträckning över helt skyddade vatten

Tabell 10. Risknivåer för riskparameter Vindkänslighet och sjöhävning.

Riskparameter vindkänslighet och sjöhävning har viktning 2.

### 2.3.10 Trafikintensitet yrkesfartyg (S10)

Riskenivån bestäms utifrån genomsnittligt antal passager per år av fartyg med en längd över 50 meter för åren 2016 t.o.m. 2018. Antal passager har fastställts med AIS-data genom passagelinjer i Sjöfartsverkets system RAIS.

Trafikintensitet yrkesfartygs risknivåer har definierats enligt Tabell 11.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	$\geq 1826$ passager per år
3	Hög	731-1825 passager per år
2	Måttlig	366-730 passager per år
1	Låg	$\leq 365$ passager per år

Tabell 11. Risknivåer för riskparameter Trafikintensitet yrkesfartyg.

Riskparameter trafikintensitet yrkesfartyg har viktning 2.

### 2.3.11 Påverkan trafikintensitet fritidsfartyg (S11)

Riskenivån bestäms genom en bedömning av fritidsbåtstrafikens möjliga påverkan på navigationen i lotsleden. Påverkan av fritidsbåtstrafik har endast ansetts föreligga vid de av fritidsfartyg mest trafikerade områdena såsom i närhet av stora fritidsbåtshamnar eller vid korsande av stora trafikstråk för fritidsbåtstrafik. Risknivån har fastställts genom granskning av digitala sjökort.

Påverkan trafikintensitet fritidsfartygs risknivåer har definierats enligt Tabell 12.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Ja	Omfattande fritidsbåtstrafik som försvårar navigationen i lotsleden.
3	-	-
2	-	-
1	Nej	Mindre omfattande eller ingen fritidsbåtstrafik.

Tabell 12. Risknivåer för riskparameter Trafikintensitet fritidsfartyg.

Riskparameter påverkan trafikintensitet fritidsfartyg har viktning 1.

### 2.3.12 Lotsledens längd (S12)

Lotsledens längd avser sträckan från lotspliktslinjen till hamnbassängen eller sträckan mellan två lotspliktslinjer och har fastställts genom mätning i digitala sjökort.

Lotsledens längds risknivåer har definierats enligt Tabell 13.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket lång	≥ 37 nautiska mil
3	Lång	25-36 nautiska mil
2	Mindre lång	13-24 nautiska mil
1	Kort	≤ 12 nautiska mil

Tabell 13. Risknivåer för riskparameter Lotsledens längd.

Riskparameter lotsledens längd har viktning 2.

### 2.3.13 Utmärkning (S13)

Riskenivån bestäms utifrån kvalitén och omfattningen på utmärkningen i lotsleden och har bestämts genom granskning av digitala sjökort.

Utmärkningens risknivåer har definierats enligt Tabell 14.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Låg kvalitet	Ingen sammanhängande utmärkning
3	Måttlig kvalitet	Dagerled
2	Hög kvalitet	Mörkerled, utmärkning vintertid
1	Mycket hög kvalitet	Modern farled där väsentliga förbättringsarbeten har genomförts

Tabell 14. Risknivåer för riskparameter Utmärkning.

Riskparametern utmärkning har viktning 1.

#### 2.3.14 Sjökort (S14)

Riskenivån bestäms efter i vilken skala det finns aktuella sjökort för lotslederna. Som underlag för bedömningen har Svensk sjöatlas<sup>6</sup> använts.

Sjökortets riskenivåer har definierats enligt Tabell 15.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Låg kvalitet	Kustkort
3	Måttlig kvalitet	Skärgårdskort
2	Hög kvalitet	Skärgårdskort med plan
1	Mycket hög kvalitet	Specialkort

Tabell 15. Riskenivåer för riskparameter Sjökort.

Riskparametern sjökort har viktning 2.

#### 2.3.15 Förekomst av is (S15)

Riskenivån bestäms efter antal månader per år som det förekommer is i lotsleden. Analysen av förekomsten av is i lotslederna har utförts av Sjöfartsverket Isbrytaravdelningen. Som underlag har Sjöfartsverkets Isatlas samt SMHIs isobservationer<sup>7</sup> används.

Förekomst av is riskenivåer har definierats enligt Tabell 16.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	> 3 månaders isbildning
3	Hög	1-3 månaders isbildning
2	Måttlig	< 1 månads isbildning
1	Låg	Nästan aldrig isbildning

Tabell 16. Riskenivåer för riskparameter Förekomst av is.

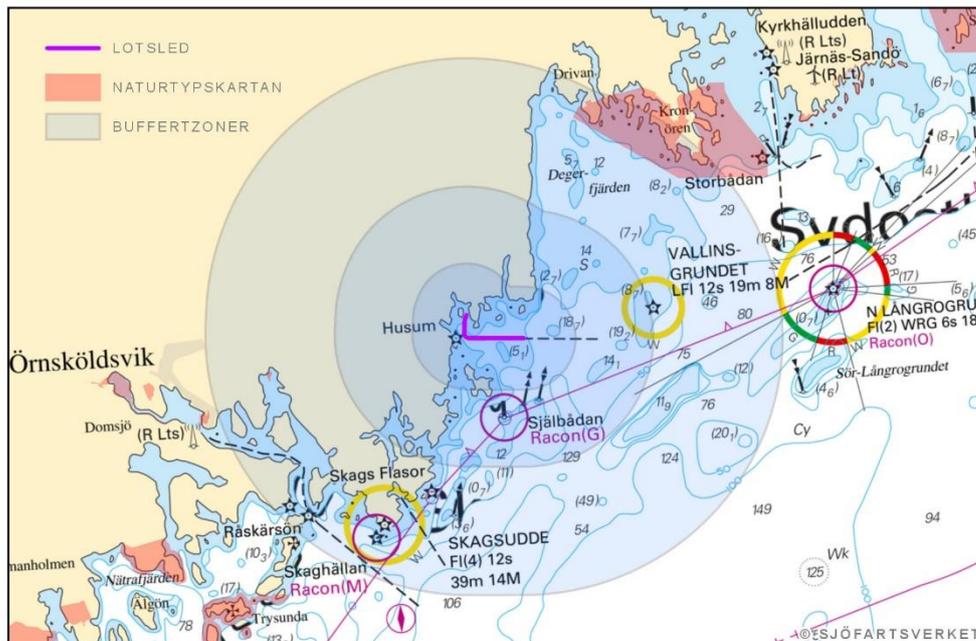
Riskparameter förekomst av is har viktning 2.

<sup>6</sup> Sjöfartsverket 2017: Svensk sjöatlas

<sup>7</sup> <http://www.smhi.se/data/oceanografi/havsis>

### 2.3.16 Närhet till maritimt naturskyddat område (K1)

Riskenivån bestäms genom att avståndet från en lotsled till närmaste naturkänsliga område avgörs. För att fastställa avståndet har buffertzoner på 2, 5 och 10 nautiska mil, som även svarar mot tiden för olja att nå känsligt område vid ett utsläpp, lagts runt varje lotsled. Sedan har Naturanaturtypskartan<sup>8</sup> klippts för varje buffertzon och förekomsten av naturskyddat område inom varje buffertzon returnerats.



Figur 2. Närhet till naturskyddat område.

Närhet till maritimt naturskyddat områdes risknivåer har definierats enligt Tabell 17.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	Går genom skyddat område, ≤ 2 nautiska mil (< 4 timmar). Troligt att olja når känsligt område innan åtgärder kan vidtas.
3	Hög	> 2 och ≤ 5 nautiska mil (4-8 timmar). Troligt att begränsande åtgärder kan vidtas men olja kan nå känsligt område innan bekämpningsåtgärder kan vidtas.
2	Måttlig	> 5 och ≤ 10 nautiska mil (> 8 timmar). Troligt att både begränsande åtgärder och bekämpningsåtgärder kan vidtas innan olja når känsligt område.
1	Låg	> 10 nautiska mil. Skyddade områden saknas i närheten av farleden.

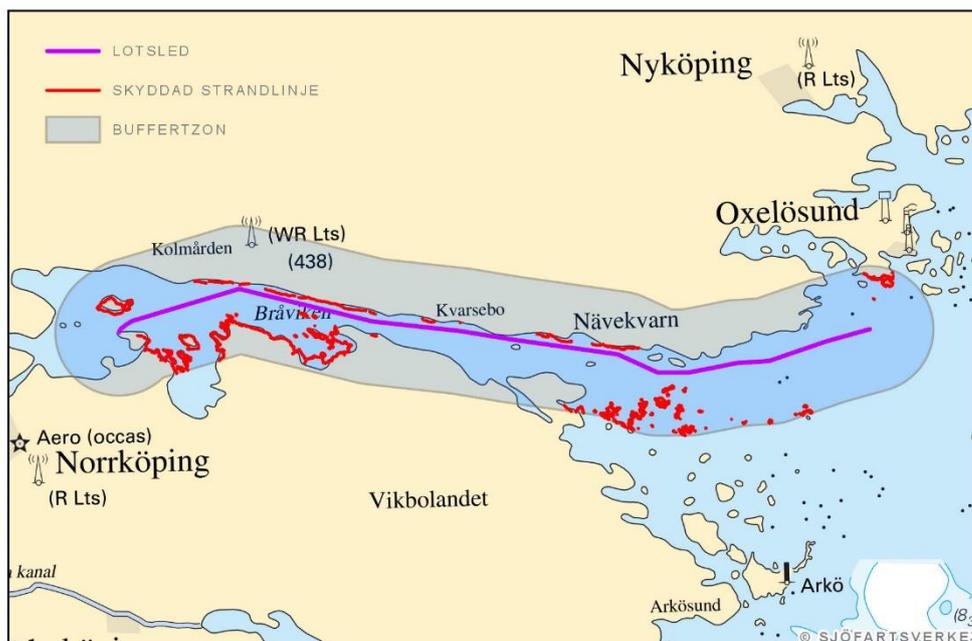
Tabell 17. Risknivåer för riskparameter Närhet till naturskyddat område.

<sup>8</sup> Naturvårdsverket, Naturanaturtypskartan (<http://gis-services.metria.se/nvfeed/nnk/NNK.xml>), nerladdad 2018-12-03

Riskparameter närhet till maritimt naturskyddat område har viktning 3.

### 2.3.17 Skyddad strandlinje inom 2 nautiska mil buffert (K2)

Riskenivån bestäms genom att mäta längden av strandlinjen som är inom ett naturskyddat område och inom en buffertzona av 2 nautiska mil från lotsleden.



Figur 3. Skyddad strandlinje inom 2 nautiska mil buffert.

Skyddad strandlinje inom 2 nautiska mil buffert risknivåer har definierats enligt Tabell 18.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	> 90 km
3	Hög	> 20 km ≤ 90 km
2	Måttlig	> 0 km ≤ 20 km
1	Låg	= 0 km

Tabell 18. Risknivåer för riskparameter Skyddad strandlinje inom 2 nautiska mil buffert.

Riskparameter skyddad strandlinje inom 2 nautiska mil buffert har viktning 3.

### 2.3.18 Strandtyp känslighet (K3)

Riskenivån bestäms genom att mäta längden av olika strandtyper inom en buffertzona av 2 nautiska mil från lotsleden. För att en riskenivå ska vara uppfylld ska den totala längden av en kategori av strandtyper vara längre än 100 meter.



Figur 4. Strandtyp känslighet.

Strandtyp känslighets riskenivåer har definierats enligt Tabell 19.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	Vassbälten och strandängar, finsediment och stenstränder.
3	Hög	Klipp-, block- och klapperstensstränder.
2	Måttlig	Grus och sandstränder, klippbranter och stenväggar.
1	Låg	Anläggningar såsom hamnar, kajer, pirar med flera.

Tabell 19. Risknivåer för riskparameter Strandtyp känslighet.

Riskenivåer för strandtyp känslighet har viktning 3.

### 2.3.19 Konsekvens vid blockering av farled (K4)

Riskenivån bestäms av hamnens betydelse för det transportsystemet samt sannolikheten att en hamn blockeras vid händelse av att ett fartyg sjunker eller går på grund i lotsleden. Vid bedömning av hamnens betydelse för transportsystem har indelningen TEN-hamn<sup>9</sup>, riskintressehamn<sup>10</sup> samt industrihamn använts. Sannolikheten för blockering av en lotsled och möjligheten att utnyttja alternativa leder har bedöms genom granskning av digitala sjökort.

Konsekvens vid blockering av farleds risknivåer har definierats enligt Tabell 20.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	TEN-hamn (Core, Comprehensive) utan möjlighet till annan passage.
3	Hög	Riksintresse/Industrihamn utan möjlighet till annan passage
2	Måttlig	Alternativa farleder finns
1	Låg	Bred farled som ger utrymme för säker passage. Minsta bredd i farleden > 250 m.

Tabell 20. Risknivåer för riskparameter Konsekvens vid blockering av farled.

Riskparameter konsekvens vid blockering av farled har viktning 2.

### 2.3.20 Konsekvens vid skada på infrastruktur (K5)

Riskenivån bestäms av hamnens betydelse för transportsystemet. Vid bedömning av hamnens betydelse för transportsystem har indelningen TEN-hamn, riskintressehamn samt industrihamn använts.

Konsekvens vid skada på infrastrukturens risknivåer har definierats enligt Tabell 21.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Mycket hög	TEN-hamn (Core, Comprehensive), Kärnkraftshamn
3	Hög	Riksintressehamn
2	Måttlig	Industrihamn med större enskild industri
1	Låg	Inget av ovan

Tabell 21. Risknivåer för riskparameter Konsekvens vid skada på infrastruktur.

Riskparameter konsekvens vid skada på infrastruktur har viktning 3.

<sup>9</sup> EU kommissionen: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014\\_list\\_of\\_329\\_ports\\_june.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf)

<sup>10</sup> Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Beslut-om-faststallda-riksintressen/>

### 2.3.21 Strandnära bebyggelse (K6)

Riskenivån bestäms av möjligheten att ett fartyg vid felnavigering eller fel på manöverutrustning kan nå och skada strandnära bebyggelse längs lotsleden. Förekomst av strandnära bebyggelse som kan nås av fartyg har bestämts genom granskning av digitala sjökort där vattendjup samt strandnära bebyggelses placering har tagits i beaktning. Strandnära bebyggelse som är en del av en hamn har inte tagits i beaktning.

Strandnära bebyggelses risknivåer har definierats enligt Tabell 22.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Ja	-
3	-	-
2	-	-
1	Nej	-

Tabell 22. Risknivåer för riskparameter Strandnära bebyggelse.

Riskparameter strandnära bebyggelse har viktning 1.

### 2.3.22 Lotsleden passerar dricksvattentäkt (K7)

Riskenivån bestäms av om en lotsled helt eller delvis är inom en dricksvattentäckt. Som dricksvattentäckter preciseras områdena Vänern, Mälaren samt Trollhätte kanal.

Lotsleden passerar dricksvattentäckts risknivåer har definierats enligt Tabell 23.

Riskenivå	Beskrivning	Definition
4	Ja	-
3	-	-
2	-	-
1	Nej	-

Tabell 23. Risknivåer för riskparameter Lotsleden passerar dricksvattentäkt.

Riskparameter lotsleden passerar dricksvattentäkt har viktning 3.

### 3 Kvalitativ bedömning

Den kvantitativa bedömningen följdes av en kvalitativ bedömning av lotslederna. För den kvalitativa bedömningen skapade vi en arbetsgrupp internt på Transportstyrelsen där samtliga deltagare har erfarenhet som nautiska befäl. Utöver det försökte vi få så stor bredd som möjligt på deltagarnas erfarenheter inom relevanta områden. De har bland annat erfarenhet av arbete med simuleringar av farleder, olycksrapportering och farledsförbättringar inklusive farledsutmärkning. Arbetsgruppens deltagare var:

Namn	Sektionstillhörighet
Carl-Göran Rosén	Sektionen för Sjötrafik
Joakim Lindvall	Sektionen för Sjötrafik
Joakim Milton	Sektionen för Sjötrafik
Johan Pettersson	Sektionen för Sjötrafik
Malin Liljenborg	Sektionen för Analys
Patrik Jönsson	Sektionen för Analys

Gruppen utförde arbetet med den kvalitativa riskbedömningen lotsled för lotsled för samtliga lotsleder. I den kvalitativa riskbedömningen utgick gruppen från resultatet av den kvantitativa riskanalysen och fokuserade på hur olika riskparametrar påverkade varandra. Detta för att på ett bättre sätt hantera den komplexitet som uppstår när flera riskparametrar påverkar varandra. Vid den kvalitativa bedömningen fanns även tillgång till information om rapporterade olyckor<sup>11</sup> som skett i lotslederna utöver underlaget från den kvantitativa riskbedömningen.

Resultatet från den kvalitativa bedömningen av lotslederna presenteras i Tabell 25 under kapitel 5.

#### 3.1 Kvalitativ bedömning av ny sannolikhet

Det första steget i den kvalitativa riskbedömningen var att efter fem definierade risknivåer för sannolikheten att en olycka ska inträffa bedöma lotslederna. Det här steget ger ett större utrymme att bedöma mer komplexa situationer som kan uppstå vid navigering i lotslederna jämfört med de mer objektiva bedömningsgrunderna i den kvantitativa riskbedömningen.

<sup>11</sup> Transportstyrelsens sjöolycksdatabas (SOS)

Exempel på, men inte begränsat till, svårigheter för navigationen som har tagits hänsyn till är:

- Kraftiga girar i smala farleder eller innan smala passager.
- Kraftiga girar innan bropassage.
- Utmärkning i farleden i samband med svåra passager.
- Utmärkning i smala farleder.
- Trafikintensitet i smala farleder eller smala passager och tillgång till VTS.
- Vind och strömförhållanden i smala farleder eller vid smala passager.
- Vind och strömpåverkan vid inbromsning.

I det här steget av riskanalysen utfördes inte någon ny analys av konsekvenserna vid en olycka då de ansågs vara mindre subjektiva och inte i samma grad påverka varandra. Risknivåerna definierades enligt Tabell 24.

#	Risk-poäng	Sannolikhet	Exempel (men inte begränsat till)
1	0,5	<b>Generell:</b> En osannolik kombination av faktorer krävs för att en incident ska inträffa. <b>Komplexitet:</b> Inga faktorer med betydande påverkan på varandra.	Osannolika senarior där en serie av händelser inverkar på varandra
2	1,5	<b>Generell:</b> En ovanlig kombination av faktorer krävs för att en incident ska inträffa. <b>Komplexitet:</b> Enstaka faktorer påverkar varandra i lägre grad, osannolikt att en grundstötning eller kollision inträffar även vid flera fel vid navigering/manövrering.	Överskjutning i gir, felaktigt roderkommando, för snabb inbromsning, missbedömning av vindförhållanden etc. kan inträffa utan allvarlig konsekvens, det finns manövrerbart vatten som tillåter misstag

3	2,5	<p><b>Generell:</b> Kan inträffa när ytterligare faktorer inträffar men är annars osannolikt att inträffa.</p> <p><b>Komplexitet:</b> Enstaka faktorer påverkar varandra i högre grad, osannolikt att en grundstötning eller kollision sker vid enstaka fel vid navigering/manövrering men sannolik vid flera fel vid navigering/manövrering.</p>	Överskjutning i gir, felaktigt roderkommando, för snabb inbromsning, missbedömning av vindförhållanden etc. kan inträffa utan allvarlig konsekvens såvida misstaget åtgärdas korrekt, dock är utrymmet begränsat för ytterligare misstag.
4	3,5	<p><b>Generell:</b> Osannolikt att inträffa men troligt om ytterligare faktorer inverkar.</p> <p><b>Komplexitet:</b> Flera faktorer påverkar varandra men i lägre grad, grundstötning eller kollision sannolik även vid enstaka fel vid navigering/manövrering.</p>	Överskjutning i gir, felaktigt roderkommando, för snabb inbromsning, missbedömning av vindförhållanden etc. leder sannolikt till en incident, utrymmet för korrigerande åtgärd är begränsat.
5	4,5	<p><b>Generell:</b> Kan inträffa även utan inverkan av ytterligare faktorer.</p> <p><b>Komplexitet:</b> Flera faktorer påverkar varandra i högre grad, grundstötning eller kollision sannolik även vid mindre fel i navigering eller manövrering. Manöver som kräver övning med liknade fartyg för att kunna utföras på ett säkert sätt.</p>	Överskjutning i gir, felaktigt roderkommando, för snabb inbromsning, missbedömning av vindförhållanden etc. leder mycket sannolikt till en incident, utrymmet för korrigerande åtgärd är ytterst begränsat.

Tabell 24. Sannolikhets risknivåer och riskpoäng

Den nya riskpoängen för sannolikheten för att en olycka ska inträffa sattes sedan in i riskmatrisen som beskrivs i kapitel 2.2 istället för summan av sannolikhetsparametrarna från den kvantitativa bedömningen. Efter det räknades en ny risknivå för lotsleden fram med ett värde från 1 till 3 där 1 innebär lägre risk och 3 innebär högre risk.

### 3.2 Slutgiltig bedömning

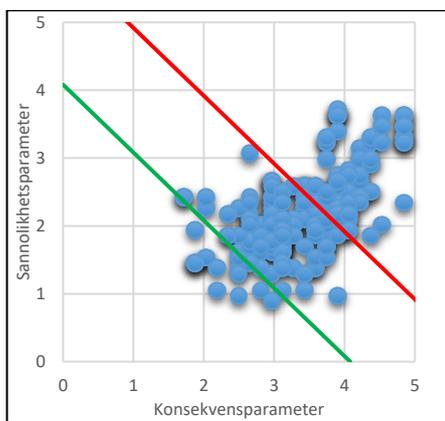
Det andra steget av den kvalitativa bedömningen som är det sista steget av riskvärderingen var att göra en samlad bedömning av lotsledens risk och ge lotsleden dess slutgiltiga risknivå. I det här steget granskade riskanalysgruppen resultatet från den kvantitativa riskbedömningen som beskrivs i kapitel 2 och resultatet från första steget i den kvantitativa riskbedömningen som beskrivs i kapitel 3.1. I vissa fall kunde man se att resultatet från de tidigare stegen låg mycket nära gränsen mellan två risknivåer. I de fallen jämförde riskanalysgruppen lotsleden med liknande lotsleder och ändrade i vissa fall risknivån i den slutgiltiga bedömningen för att få en mer enhetlig bedömning av lotslederna.

I den slutgiltiga bedömningen har även ytterligare en risknivå lagts till, risknivå 4 som innebär den högsta risken. För att en lotsled ska få risknivå fyra ska den uppfylla något av följande kriterier:

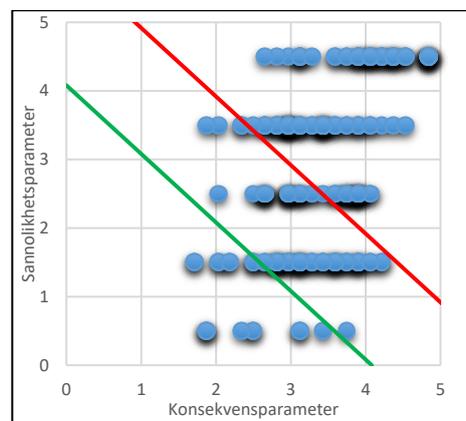
- Lotsleden har fått risknivå 5 enligt den kvalitativa bedömningen av ny sannolikhet för att en olycka ska inträffa.
- Lotsleden går helt eller delvis inom en drickvattentäckt.
- Lotsleden går till en kärnkraftshamn

## 4 Analys

Riskvärderingens olika bedömningssteg, den kvantitativa bedömningen, den kvalitativa bedömningen av sannolikhet och den slutgiltiga bedömningen gav olika fördelning mellan antalet lotsleder för olika risknivåer. Figur 5 och Figur 6 visar resultatet från de två första bedömningsstegen. Där kan man se att lotslederna efter den kvantitativa riskbedömningen är koncentrerade runt mitten av riskmatrisen och risknivå 2. Efter den kvalitativa bedömningen av ny sannolikhet har koncentrationen av lotslederna flyttas länge upp och till höger mot risknivå 3. Detta är ett tecken på att sannolikheten att en olycka ska inträffa bedöms som högre när riskfaktorernas inverkan på varandra tas i beaktning jämfört med när man bedömer varje parameter individuellt.

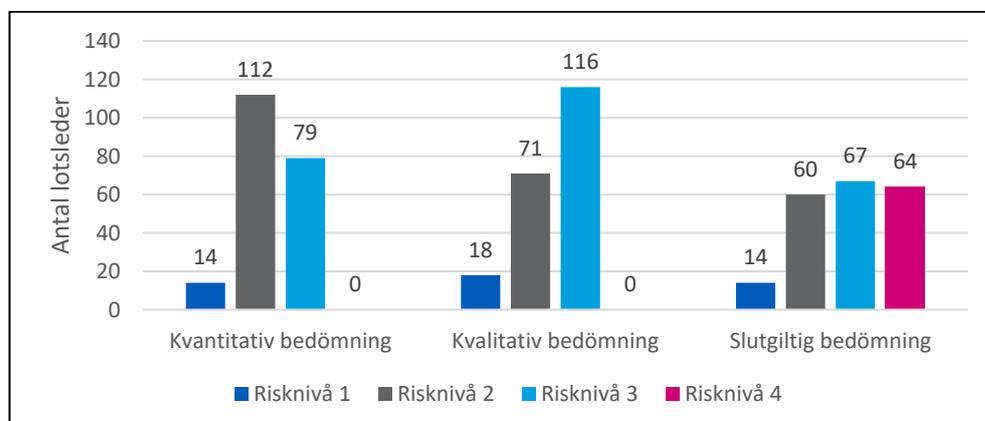


Figur 5. Resultat kvantitativ bedömning.



Figur 6. Resultat kvalitativ bedömning av sannolikhet.

I Figur 7 ser vi fördelningen av lotsleder i de olika risknivåerna efter bedömningsstegen. Den största förändringen vi ser här är den extra risknivån 4 i den slutgiltiga bedömningen där en stor del av de tidigare lotslederna i risknivå 3 har hamnat. Vi ser även fortsatt en tendens att riskbedömningens går mot att flera av lederna bedöms med en högre risk även i detta bedömningssteg då det är några färre leder även i risknivå 1 och 2 jämfört med tidigare bedömningssteg.



Figur 7. Fördelning av lotsleder efter bedömningssteg.

Figur 7 visar även att fördelningen av antalet lotsleder är relativt jämt i den slutgiltiga bedömningen mellan risknivå 2-4 men med färre lotsleder i risknivå 1. Risknivå 1 är lotsleder där det finns stort manöverutrymme ända in till kaj eller leder som inte slutar vid någon kaj och utan några svårare passager. Majoriteten av de svenska hamnarna har antingen mer eller mindre svår skärgårdsnavigering eller går till hamnar med relativt trånga hamninlopp och hamnbassänger vilket gör att få lotsleder får risknivå 1.

## 5 Resultat

I Tabell 25 presenteras resultatet från riskvärderingens olika bedömningssteg.

Det är resultatet från den slutgiltiga bedömningen som kommer användas i föreskriftsförslaget för Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning. I föreskriftsförslaget benämns den slutgiltiga bedömningen som lotsledens risknivå.

Lotsområde	Lotsled	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	Kvantitativ riskbedömning	Sannolikhet kvalitativ	Kvalitativ riskbedömning	Slutgiltig bedömning	
Luleå	Axelsvik - Malören	0	3	2	4	0	0	4	5	3	0	0	2	1	0	4	5	3	5	0	0	0	0	2	3	2	2	
Luleå	Karlsborg - Malören	4	3	2	2	0	0	4	5	3	0	0	2	1	0	4	5	3	5	3	0	0	0	0	2	4	3	3
Luleå	Luleå - Farstugrunden	3	3	3	4	0	0	0	5	3	3	0	0	1	0	4	5	3	5	4	5	3	0	3	2	2	2	
Luleå	Luleå - Sandgrönfjärden - Rödkallen	3	3	3	4	0	0	0	5	3	3	0	2	1	0	4	5	4	5	4	5	3	0	3	3	3	3	
Luleå	Sandholmen - via Pitsundet - Nygrån	4	3	2	0	4	0	4	5	3	2	0	0	1	0	4	5	3	5	3	4	3	0	3	5	3	4	
Luleå	Haraholmen - Nygrån	0	3	2	2	0	0	4	3	4	2	0	0	1	0	4	5	4	5	2	4	0	0	2	2	2	2	
Luleå	Skelleftehamn - Gåsören	3	3	2	2	0	0	4	4	3	2	0	0	1	0	4	4	0	5	3	4	3	0	2	3	2	2	
Luleå	Rönnskärsverken - Gåsören	3	3	2	4	0	0	4	4	3	2	0	0	1	0	4	4	0	4	2	4	3	0	2	2	2	2	
Luleå	Umeå (Holmsund) - Väktaren	0	0	2	0	0	0	4	4	3	3	0	0	1	0	4	5	3	5	3	4	0	0	2	3	2	2	
Luleå	Obbola - Väktaren	0	0	2	0	0	0	4	4	3	3	0	0	1	0	4	5	3	5	3	4	0	0	2	3	2	2	
Luleå	Väktaren - Umeå (Hillskär) Led 731	0	0	2	3	0	0	4	4	3	3	0	0	1	0	4	5	3	5	2	4	0	0	2	2	2	2	
Luleå	Umeå (Hillskär) - Väktaren Led 733	0	0	2	3	0	0	4	4	3	3	0	0	1	0	4	5	3	5	2	4	0	0	2	2	2	2	
Luleå	Rundvik - Väktaren	0	0	2	0	0	0	4	4	2	0	0	0	1	2	4	5	3	5	0	0	0	0	1	2	1	1	
Luleå	Rundvik - Skagsudde	0	0	2	0	0	0	4	4	2	0	0	0	1	2	4	5	3	5	0	0	0	0	1	2	1	1	
Luleå	Husum - inre vägen - Skagsudde	0	3	2	3	0	0	4	4	3	3	0	0	2	2	4	3	0	5	2	3	0	0	2	4	2	3	
Luleå	Husum - mellersta vägen - Skagsudde	0	3	2	3	0	0	4	4	4	3	0	0	1	2	4	3	0	5	0	3	0	0	2	2	1	1	
Luleå	Husum - yttre vägen - Skagsudde	0	3	2	3	0	0	4	4	4	3	0	0	1	2	4	3	0	5	0	3	0	0	2	2	1	1	
Luleå	Örnsköldsvik - Skagsudde	0	3	2	4	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	5	3	5	3	4	3	0	2	3	3	3	
Luleå	Örnsköldsvik - inomskärs - Gnäggen/Högbonden	0	3	3	4	0	0	4	4	0	0	0	3	1	2	4	5	4	5	3	4	3	0	3	3	3	3	
Luleå	Köpmanholmen - Skagsudde	0	3	2	4	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	5	4	5	0	0	3	0	2	3	2	3	
Luleå	Köpmanholmen - inomskärs - Högbonden	0	3	2	4	0	0	4	4	0	0	0	2	1	2	4	5	4	5	0	0	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Högbonden - inomskärs - Skagsudde	0	3	3	0	0	0	4	4	0	0	0	3	1	2	4	5	4	5	0	0	3	0	2	3	2	3	
Luleå	Bollsta - nord/syd - Storön	0	3	3	0	4	0	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Bollsta - Sannasundet - Härnön/Lungön	0	3	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	3	4	3	3	
Luleå	Väja - nord/syd - Storön	0	3	3	0	4	0	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Väja - Sannasundet - Härnön/Lungön	0	3	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	3	4	3	3	
Luleå	Lugnvik - nordsyd - Storön	0	4	3	0	4	0	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	0	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Lugnvik - Sannasundet - Härnön/Lungön	0	4	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	0	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Utansjö - nordsyd - Storön	0	3	2	0	0	0	4	5	0	0	0	0	1	2	4	5	3	5	2	0	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Utansjö - Sannasundet - Härnön/Lungön	0	3	2	0	0	4	4	5	0	0	0	0	1	2	4	5	3	5	2	0	3	0	2	2	2	3	
Luleå	Härnösand - Sannasundet - nordsyd Storön - Skagsudde	0	3	3	0	0	0	4	4	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	2	0	3	0	2	4	3	3	
Luleå	Härnösand - Härnön/Lungön - Skagsudde	0	3	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	4	0	5	0	0	3	0	1	1	1	1	
Gävle	Bollsta - Härnön/Storön	0	3	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	3	4	3	3	
Gävle	Bollsta - Sundsvallsbukten	0	3	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	3	4	3	3	
Gävle	Väja - Härnön/Storön	0	3	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	3	4	3	3	
Gävle	Väja - Sundsvallsbukten	0	3	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	3	3	0	3	4	3	3	
Gävle	Lugnvik - Härnön/Storön	0	4	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Lugnvik - Sundsvallsbukten	0	4	3	0	4	4	4	5	0	0	0	2	1	2	4	5	3	5	3	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Utansjö - Härnön/Storön	0	3	2	0	0	4	4	5	0	0	0	0	1	2	4	5	3	5	2	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Utansjö - Sundsvallsbukten	0	3	2	0	0	4	4	5	0	0	0	0	1	2	4	5	3	5	2	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Härnösand - Sundsvallsbukten	0	3	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	4	0	5	0	0	3	0	1	1	1	1	
Gävle	Härnösand - Härnön	0	3	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	4	0	5	0	0	3	0	1	1	1	1	
Gävle	Söråker - ost Alnö - Sundsvallsbukten	3	3	2	4	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	5	4	5	0	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Söråker - väst Alnö - Sundsvallsbukten	3	3	3	4	3	0	4	4	2	3	0	2	1	2	4	5	4	5	0	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Östrand - ost Alnö - Sundsvallsbukten	0	3	2	0	0	0	4	4	0	0	0	0	1	2	4	5	4	5	0	3	3	0	2	2	2	2	
Gävle	Östrand - väst Alnö - Sundsvallsbukten	0	3	2	0	3	0	4	4	2	3	0	2	1	2	4	5	3	5	0	3	3	0	2	3	2	3	
Gävle	Tunadal - ost Alnö - Sundsvallsbukten	0	3	3	0	3	0	4	4	0	0	0	2	1	2	4	5	4	5	0	5	3	0	2	3	3	3	
Gävle	Tunadal - väst Alnö - Sundsvallsbukten	0	3	2	0	0	0	4	4	2	3	0	0	1	2	4	5	3	5	0	5	3	0	2	2	2	2	
Gävle	Sundsvall - Sundsvallsbukten	0	3	2	4	3	0	4	4	2	3	0	0	1	2	4	5	3	5	0	5	3	0	2	2	2	2	
Gävle	Kubikenborg - Sundsvallsbukten	0	3	2	4	0	0	4	4	2	3	0	0	1	3	4	5	3	5	3	3	3	0	2	2	2	2	
Gävle	Stockvik - Sundsvallsbukten	0	3	2	2	0	0	4	4	2	3	0	0	1	3	4	5	3	5	0	3	0	0	2	2	1	1	
Gävle	Hudiksvall - sjön syd Hornslandet	0	3	2	2	0	0	4	0	0	2	0	0	1	2	4	5	3	5	3	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Hudiksvall - Kråksundet - sjön syd Hällgrund	0	3	3	2	0	0	4	0	0	0	0	2	1	2	4	5	4	5	3	0	3	0	2	4	3	3	
Gävle	Iggesund (Skärnäs) - sjön syd Hornslandet	3	3	2	0	0	0	4	3	0	2	0	0	1	2	4	5	3	5	3	3	0	0	2	3	2	2	
Gävle	Iggesund (Skärnäs) - Kråksundet - sjön syd Hällgrund	3	3	3	0	0	0	4	3	0	2	0	0	1	2	4	5	4	5	3	3	0	0	2	4	3	3	
Gävle	Stugsund - sjön syd Hällgrund	4	3	3	4	0	0	4	3	3	0	0	0	1	0	4	5	3	5	3	4	3	0	3	5	3	4	
Gävle	Långgrör/Sandarne - Prästholmen - sjön syd Hällgrund	4	3	2	2	0	0	4	3	3	0	0	0	1	0	4	5	3	5	3	3	0	0	2	4	3	3	

Lotsområde	Lotsled	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	Kvantitativ riskbedömning	Sannolikhet kvalitativ	Kvalitativ riskbedömning	Slutgiltig bedömning
Gävle	Långrör/Sandarne - Myrskär - sjön syd Hällgrund	4	3	0	2	0	0	4	3	3	0	0	0	1	0	4	5	3	5	3	3	0	0	2	4	3	3
Gävle	Ala - sjön syd Hällgrund	4	3	2	3	0	0	4	3	3	0	0	0	1	0	4	5	3	5	3	3	0	0	2	4	3	3
Gävle	Orrskär - sjön syd Hällgrund	0	3	2	0	0	0	4	3	3	0	0	0	1	0	4	4	0	5	3	4	0	0	2	3	2	2
Gävle	Vallvik - sjön syd Hällgrund	0	3	2	3	0	0	4	3	3	0	0	0	1	0	4	4	0	5	3	3	0	0	2	4	2	3
Gävle	Norrundet - sjön syd Hällgrund	5	0	2	4	0	0	4	0	3	0	0	0	1	2	4	5	3	5	3	3	0	0	2	4	3	3
Gävle	Norrundet - Gråsjälsbådan	5	0	2	4	0	0	4	0	3	0	0	0	1	2	4	5	3	5	3	3	0	0	2	4	3	3
Gävle	Bönan - Gråsjälsbådan	0	0	2	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	3	5	3	5	4	5	0	0	2	1	1	1
Gävle	Gävle - Gråsjälsbådan	0	3	2	3	0	0	4	4	3	3	0	0	0	0	4	5	4	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Gävle	Skutskär - Gråsjälsbådan	0	3	2	3	0	0	4	0	4	0	0	0	1	0	4	5	3	5	3	3	0	0	2	2	2	2
Stockholm	Forsmark - Öregrundsgrepen	3	3	2	4	0	0	0	3	3	0	0	0	1	3	3	5	4	5	3	4	0	0	2	3	2	4
Stockholm	Forsmark - inomskärs - Svartklubben	3	3	2	4	0	4	0	3	3	3	0	2	1	3	3	5	5	5	3	4	3	0	3	3	3	4
Stockholm	Öregrund - Öregrundsgrepen	0	0	2	4	0	0	0	3	2	0	0	0	1	2	3	5	3	5	0	0	3	0	1	2	1	1
Stockholm	Öregrund - inomskärs - Svartklubben	0	0	2	4	0	4	0	3	2	3	0	2	1	2	3	5	4	5	0	0	3	0	2	3	2	2
Stockholm	Hargshamn - inomskärs - Öregrundsgrepen	0	3	4	3	0	4	0	3	2	3	0	2	1	3	3	5	5	5	3	4	3	0	3	4	3	3
Stockholm	Hargshamn - Svartklubben	0	3	4	3	0	0	0	3	2	3	0	2	1	2	3	5	4	5	3	4	0	0	2	4	3	3
Stockholm	Hallstavik - inomskärs - Öregrundsgrepen	4	4	4	3	0	4	0	3	2	3	0	3	1	2	4	5	5	5	3	3	3	0	3	4	3	3
Stockholm	Hallstavik - Svartklubben	4	4	4	3	0	0	0	3	2	3	0	2	1	2	4	5	4	5	3	3	3	0	3	4	3	3
Stockholm	Kapellskär - Simpnäsklubb	0	3	3	0	0	0	0	3	2	4	3	0	1	2	2	5	4	5	2	5	3	0	2	3	3	3
Stockholm	Kapellskär - Tjärven	0	0	2	0	0	0	0	3	2	4	3	0	1	2	3	5	3	5	2	5	0	0	2	2	2	2
Stockholm	Kapellskär - Möja - Kanholmsfjärden	0	3	3	0	0	0	0	3	2	4	3	3	1	0	3	5	5	5	2	5	3	0	3	3	3	4
Stockholm	Stockholm - Tjärven	0	4	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	4	5	4	5	3	0	3	5	3	4
Stockholm	Stockholm - Simpnäsklubb	0	4	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	4	5	5	5	4	5	3	0	3	5	3	4
Stockholm	Stockholm - Sandhamn	0	5	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	4	5	4	5	3	0	3	5	3	4
Stockholm	Stockholm - Kanholmsfjärden	0	4	4	0	0	4	0	3	2	4	3	3	1	0	3	5	4	5	4	5	3	0	3	5	3	4
Stockholm	Stockholm - Hammarbyslussen - Södertälje	4	5	4	4	5	4	0	3	2	4	3	3	1	0	3	5	4	5	2	5	3	5	3	5	3	4
Stockholm	Kanholmsfjärden - Saxarfjärden - Tjärven	0	4	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	4	5	2	0	3	0	2	5	3	4
Stockholm	Kanholmsfjärden - Sandhamn	0	3	3	0	0	0	0	3	2	4	3	0	1	0	3	5	3	5	2	0	3	0	2	5	3	4
Stockholm	Kanholmsfjärden - Möja - Tjärven	0	3	3	0	0	0	0	3	2	4	3	3	1	0	3	5	5	5	2	0	3	0	2	5	3	4
Stockholm	Kanholmsfjärden - Mysingen - Nynäshamn (Norvik)	0	4	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	5	5	2	5	3	0	3	5	3	4
Stockholm	Kanholmsfjärden - Mysingen - Landsort	0	3	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	5	5	2	0	3	0	2	5	3	4
Stockholm	Landsort - Tvären (inomskärs) - Gustaf Dalén	3	3	4	0	0	0	0	2	4	3	2	2	0	3	5	5	5	2	0	3	0	0	2	5	3	3
Stockholm	Studsвик - Gustaf Dalén	0	0	2	2	0	0	0	0	2	0	3	0	1	0	3	5	5	5	2	3	0	0	2	4	3	4
Stockholm	Vinterklasen - Gustaf Dalén	0	0	2	0	0	0	0	0	3	4	0	0	1	0	2	5	4	5	2	0	0	0	1	1	1	1
Stockholm	Oxelösund - Vinterklasen	0	0	0	2	0	0	0	0	3	3	0	0	1	0	3	5	3	5	4	5	3	0	2	2	2	2
Stockholm	Oxelösund (SSAB) - Lillhammarsgrund - Gustaf Dalén	3	3	2	3	0	0	0	0	3	2	0	0	1	0	3	5	3	5	0	5	0	0	2	2	2	2
Stockholm	Oxelösund (SSAB) - Mellskärsleden - Gustaf Dalén	3	3	2	2	0	0	0	0	3	4	0	0	1	0	3	5	4	5	0	5	0	0	2	3	2	3
Stockholm	Marviken - Vinterklasen	0	3	3	4	0	0	0	0	3	4	0	0	1	0	3	5	4	5	3	0	0	0	2	5	3	4
Stockholm	Djurön - Vinterklasen	0	3	3	0	0	4	0	0	2	4	0	2	1	0	4	5	5	5	2	3	3	0	2	3	3	2
Stockholm	Braviken - Vinterklasen	3	3	3	3	0	4	0	0	2	4	0	3	1	0	4	5	5	5	3	3	3	0	3	3	3	3
Stockholm	Norrköping - Vinterklasen	5	3	3	3	5	4	0	3	2	4	0	3	1	0	3	5	5	5	4	5	3	0	3	4	3	3
Stockholm	Norrköping - Pampusfjärden	5	3	2	3	5	0	0	3	0	2	0	0	1	0	3	5	4	5	4	5	3	0	3	4	3	3
Stockholm	Pampusfjärden - Vinterklasen	0	3	2	0	0	4	0	0	2	4	0	3	1	0	4	5	5	5	0	0	3	0	2	2	2	2
Södertälje	Kanholmsfjärden - Mysingen - Nynäshamn	0	4	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	5	5	2	5	3	0	3	5	3	4
Södertälje	Kanholmsfjärden - Mysingen - Landsort	0	3	4	0	0	4	0	3	2	4	3	4	1	0	3	5	5	5	2	0	3	0	2	5	3	4
Södertälje	Nynäshamn (Norvik) - Landsort	0	3	2	0	0	0	0	0	3	4	0	2	1	0	2	5	4	5	2	5	2	0	2	2	2	2
Södertälje	Nynäshamn (Norvik) - Gunnarstenarna - Gunnarstenarna	0	3	2	0	0	0	0	0	3	4	0	2	1	0	2	5	4	5	2	5	2	0	2	2	2	2
Södertälje	Södertälje - Landsort	5	4	4	2	5	4	0	0	2	4	3	3	1	0	3	5	5	5	3	4	2	0	3	5	3	4
Södertälje	Stora Vika - Landsort	4	3	3	3	0	0	0	0	2	4	0	2	1	0	3	5	5	5	3	0	2	0	2	4	3	3
Södertälje	Södertälje - Nynäshamn (Norvik)	5	5	4	2	5	4	0	0	2	4	3	4	1	0	3	5	5	5	3	5	2	0	3	5	3	4
Södertälje	Södertälje - Stora Vika	5	5	4	3	5	4	0	0	0	4	3	3	1	0	3	5	5	5	3	4	2	0	3	5	3	4
Södertälje	Stockholm - Hammarbyslussen - Södertälje	5	3	4	3	5	4	0	0	0	3	3	3	1	2	4	5	4	5	2	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Vårby - Södertälje	5	3	3	0	5	4	0	0	0	3	3	2	1	2	4	5	3	5	2	4	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Vårby - Hammarbyslussen - Stockholm	4	3	3	3	5	4	0	0	0	3	3	0	1	2	4	5	4	5	2	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Hässelby - Södertälje	5	3	4	0	5	4	0	0	0	3	3	3	1	2	4	5	4	5	2	4	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Hässelby - Hammarbyslussen - Stockholm	4	3	3	3	5	0	0	0	0	3	3	0	1	2	4	5	4	5	2	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Löten - Södertälje	5	3	4	0	5	0	0	0	0	3	3	3	1	2	4	5	4	5	2	4	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Bålsta - Södertälje	5	4	4	0	5	0	0	0	0	3	3	3	1	2	4	5	4	5	2	4	2	5	3	5	3	4

Lotsområde	Lotsled	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	Kvantitativ riskbedömning	Sannolikhet kvalitativ	Kvalitativ riskbedömning	Slutgiltig bedömning
Södertälje	Bålsta - Hammarbyslussen - Stockholm	4	4	4	3	5	0	0	0	0	3	3	3	1	2	4	5	4	5	2	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Strängnäs - södra leden - Södertälje	5	3	4	0	5	0	0	0	0	3	3	3	2	2	4	5	3	5	2	4	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Strängnäs - södra leden - Stockholm	5	3	4	3	5	4	0	0	0	3	3	3	2	2	4	5	4	5	2	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Strängnäs - norra leden - Södertälje	5	5	4	0	5	0	0	0	0	3	3	4	2	2	4	5	5	5	2	4	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Strängnäs - norra leden - Stockholm	4	5	4	3	5	4	0	0	0	3	3	4	2	2	4	5	5	5	2	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Västerås - södra leden - Södertälje	5	5	4	4	5	0	0	0	0	3	3	4	2	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Västerås - norra leden - Södertälje	5	5	4	4	5	0	0	0	0	3	3	4	1	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Västerås - södra leden - Stockholm	5	5	4	4	5	4	0	0	0	3	3	4	2	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Västerås - norra leden - Stockholm	4	5	4	4	5	4	0	0	0	3	3	4	1	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Köping - Västerås	4	3	3	4	4	0	0	0	0	2	0	2	1	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Köping - södra leden - Södertälje	5	5	4	4	5	0	0	0	0	3	3	4	2	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Köping - norra leden - Södertälje	5	5	4	4	5	0	0	0	0	3	3	4	1	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Köping - södra leden - Stockholm	5	5	4	4	5	4	0	0	0	3	3	4	2	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Södertälje	Köping - norra leden - Stockholm	4	5	4	4	5	4	0	0	0	3	3	4	1	2	4	5	5	5	4	5	2	5	3	5	3	4
Kalmar	Visby - Visby redd	0	0	0	3	0	0	4	0	4	4	3	0	1	2	0	5	3	5	4	5	2	0	2	2	2	2
Kalmar	Kappelshamn - Kappelshamnsviken	3	0	0	0	0	0	4	0	2	2	0	0	1	2	2	5	3	5	3	0	0	0	1	1	1	1
Kalmar	Storugns - Kappelshamnsviken	3	0	0	0	0	0	4	0	2	2	0	0	1	2	2	5	3	5	3	0	0	0	2	2	2	2
Kalmar	Strå (Färösund) - Bungeör	5	4	2	0	0	4	4	3	2	0	0	0	1	2	2	5	4	5	3	0	3	0	2	2	2	2
Kalmar	Slite - syd Magö	0	3	0	2	0	0	4	0	2	3	0	0	1	2	2	5	4	5	3	3	3	0	2	2	2	2
Kalmar	Klintehamn - utanför Klintehamn	4	0	0	3	0	0	4	0	4	0	0	0	1	4	0	5	3	5	3	4	0	0	2	3	2	2
Kalmar	Västervik - Västerviks angöring	0	3	2	0	0	0	4	0	2	0	3	0	0	0	3	5	4	5	3	4	0	0	2	3	2	2
Kalmar	Flivik - Strupö/Ljungskär	0	4	3	4	0	0	4	0	0	0	0	0	2	3	3	5	5	5	3	0	3	0	2	5	3	4
Kalmar	Simpevarp - Bredgrund	0	0	0	0	0	0	4	0	3	0	0	0	1	3	2	4	0	5	4	5	0	0	1	2	2	4
Kalmar	Oskarshamn - Furö	0	3	2	3	0	0	4	0	3	3	0	0	1	0	2	5	3	5	4	5	2	0	2	3	3	3
Kalmar	Jättersön - Lillgrund	3	3	2	0	0	0	4	0	2	2	0	0	1	2	3	5	5	5	2	3	0	0	2	3	2	2
Kalmar	Jättersön - syd Vällö - Dämman	0	0	0	0	0	0	4	0	2	0	0	0	1	2	2	5	4	5	2	3	0	0	1	3	2	3
Kalmar	Kalmar - Krongrundet	3	3	0	2	3	0	4	5	2	2	0	0	1	2	2	5	3	5	3	4	3	0	3	3	3	3
Kalmar	Kalmar - Trädgårdsgrund	0	3	2	2	3	0	4	5	2	3	0	0	1	2	2	5	3	5	3	4	3	0	3	2	2	2
Kalmar	Krongrundet - Trädgårdsgrund	3	0	0	0	0	0	4	5	2	3	0	0	1	2	2	5	3	5	2	4	0	0	2	3	2	3
Kalmar	Degerhamn - utanför Degerhamn	4	3	0	4	0	0	4	4	3	0	0	0	1	2	2	4	0	5	3	3	0	0	2	4	2	3
Kalmar	Bergkvara - utanför Bergkvara	3	3	0	2	0	0	4	4	3	0	0	0	1	2	2	4	0	5	3	0	0	0	1	4	2	2
Kalmar	Karlskrona (handelshamnen) - Karlskrona angöring	3	3	2	2	0	0	4	0	2	2	3	0	0	1	0	2	5	3	5	4	5	3	0	2	3	3
Kalmar	Karlskrona (Verkohammen) - Karlskrona angöring	0	3	0	0	0	0	4	0	2	2	3	0	1	0	2	5	3	5	0	5	0	0	2	2	2	2
Kalmar	Ronnebyhamn - Gåsfejen	4	3	2	0	0	0	4	4	2	0	0	0	1	0	2	5	4	5	3	0	0	0	2	3	2	3
Kalmar	Karlshamn (Centralhamnen KölöOxhaga Stilleryd) - Karlshamns	3	3	2	3	0	0	4	3	3	2	0	0	1	0	2	5	3	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Kalmar	Stärnö vindhamn (Karlshamn) - Karlshamns redd	4	3	2	4	0	0	4	3	3	2	0	0	1	0	0	5	3	5	4	5	3	0	3	3	3	3
Kalmar	Elleholm - Karlshamns redd	3	3	2	4	0	0	4	3	3	4	0	0	1	2	0	5	4	5	3	0	0	0	2	3	2	2
Kalmar	Sölvesborg - Spättgrund	3	3	2	2	0	0	4	3	3	2	0	0	1	2	0	5	4	5	3	4	0	0	2	4	3	3
Kalmar	Åhus - Pällgrund	3	3	0	3	0	0	4	4	4	2	0	0	1	2	0	5	3	5	3	4	0	0	2	3	2	2
Kalmar	Simrishamn - Nedjan	4	0	0	4	0	0	4	4	4	0	0	0	1	2	0	5	3	5	3	0	0	0	2	4	3	3
Malmö	Ystad - Ystads redd	0	0	0	4	0	0	4	4	4	4	0	0	1	2	0	5	3	4	4	5	0	0	2	2	2	2
Malmö	Trelleborg - Trelleborgs redd	0	0	0	4	0	0	4	4	4	4	0	0	1	2	0	4	0	5	4	5	0	0	2	2	2	2
Malmö	Malmö - Malmö redd	0	0	0	4	0	0	0	4	4	4	3	0	1	0	0	4	0	4	4	5	3	0	2	2	2	2
Malmö	Malmö (Swede Harbour) - Pinhättan	0	0	0	4	0	0	0	4	4	3	0	0	1	0	0	5	3	5	4	4	5	0	2	2	2	2
Malmö	Barsebäcksverket - Malmö redd	3	0	0	3	0	0	0	4	4	0	0	0	1	3	0	5	3	5	3	4	0	0	2	2	2	4
Malmö	Landskrona - Landskronas redd	3	3	2	4	0	0	0	5	4	3	0	0	1	2	0	5	3	5	3	4	3	0	2	4	3	3
Malmö	Helsingborg - Helsingborgs redd	0	0	0	4	0	0	0	5	4	4	0	0	1	0	0	4	0	4	4	5	0	0	2	3	2	2
Malmö	Höganäs - Höganäs redd	3	3	0	4	0	0	0	5	4	0	0	0	1	2	0	5	3	4	3	4	0	0	2	3	2	2
Malmö	Halmstad - Halmstads redd	0	3	0	4	0	0	4	5	4	3	0	0	1	2	2	5	3	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Malmö	Falkenberg - Falkenbergs redd	3	3	2	4	0	0	4	5	4	2	0	0	1	2	2	5	3	5	3	4	3	0	3	4	3	3
Malmö	Varberg - Varbergs redd	3	3	0	3	0	0	4	4	4	4	3	0	1	2	2	5	3	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Malmö	Ringhals - Varbergs redd	4	0	0	4	0	0	4	4	4	0	3	0	1	3	2	5	3	5	4	5	3	0	3	3	3	4
Göteborg	Göteborg: Skandiahammen (inklusive hamnar väster därom) - Böttöleden / Torshamnsleden - Trubaduren	0	3	2	4	0	0	0	4	3	4	3	0	0	0	2	5	4	5	2	5	3	0	2	2	2	2
Göteborg	Göteborg: Frihamnen (inklusive hamnar väster om Frihamnspiren till Skandiahammen) - Rivöfjorden	0	3	2	4	3	4	0	5	0	4	0	0	1	0	2	5	3	5	4	5	3	0	3	3	3	3

Lotsområde	Lotsled	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	Kvantitativ riskbedömning	Sannolikhet kvalitativ	Kvalitativ riskbedömning	Slutgiltig bedömning
Göteborg	Lärjeåns mynning (inklusive hamnar väster om Lärjeåns mynning till Frihamnspiren) - Tångudden	4	3	2	4	4	0	0	5	0	3	0	0	1	0	2	5	3	5	4	5	3	0	3	4	3	4
Göteborg	Göteborg - nord Vinga - väst Vinga	0	0	2	0	0	0	0	4	4	0	0	0	1	0	2	5	4	5	0	0	0	0	1	2	1	2
Göteborg	Danafjorden (ankarsättning) - Trubaduren	0	3	0	0	0	0	0	4	4	4	0	0	0	0	2	5	4	5	0	0	0	0	1	2	1	2
Göteborg	Rivöfjorden (ankarsättning) - Trubaduren	0	0	2	0	0	0	0	4	4	4	3	0	0	0	2	5	4	5	2	0	0	0	1	2	1	2
Marstrand	Marstrand - Hätteberget	0	0	0	3	0	0	0	4	4	4	3	0	1	0	2	5	5	5	0	0	3	0	2	2	2	2
Marstrand	Rönnäng/Ångholmen - Hätteberget	4	0	2	4	0	0	0	4	4	4	3	0	1	0	2	5	4	5	3	0	3	0	2	4	3	3
Marstrand	Skärhamn - Hätteberget	0	0	0	3	0	0	0	4	4	0	3	0	1	0	2	5	4	5	3	0	3	0	2	2	2	2
Marstrand	Wallhamn - Hätteberget	0	3	2	4	0	0	0	4	4	4	3	2	1	0	3	5	4	5	3	4	3	0	3	2	2	2
Marstrand	Stenungsund - Hätteberget	0	3	2	0	3	0	0	4	4	4	3	2	1	2	3	5	5	5	4	5	0	0	3	3	3	3
Marstrand	Uddevalla - Hätteberget	0	4	4	4	3	4	0	5	4	4	3	4	1	2	3	5	5	5	3	4	3	0	3	3	3	3
Marstrand	Uddevalla - Malö strömmar - Brofjordens angöring	4	5	4	4	4	4	0	5	2	2	3	2	1	2	3	5	5	5	3	4	3	0	3	5	3	4
Marstrand	Uddevalla - Malö strömmar - Lysekil	4	5	4	4	4	4	0	5	2	2	3	3	1	2	3	5	5	5	3	4	3	0	3	5	3	4
Marstrand	Lysekil - Brofjordens angöring	0	3	2	4	0	4	0	4	4	0	3	0	1	0	0	5	4	5	2	4	3	0	2	2	2	2
Marstrand	Brofjordens oljehamn - Brofjordens angöring	0	3	2	3	0	0	0	4	4	4	3	0	1	0	0	5	4	5	4	5	0	0	2	2	2	2
Marstrand	Brofjordens angöring - riksgränsen vid Nord-Hällsö	0	0	2	0	0	0	4	4	4	0	3	3	1	2	0	5	5	5	0	0	0	0	2	1	1	2
Marstrand	Kungshamn - Brofjordens angöring	0	3	2	4	0	0	4	4	4	0	3	0	1	0	0	5	4	5	3	0	0	0	2	2	2	2
Marstrand	Strömstad - Brofjordens angöring	0	3	2	0	0	0	4	4	4	4	3	3	1	2	0	5	5	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Marstrand	Strömstad - Ramskär	0	3	2	0	0	0	4	4	4	4	3	2	1	2	0	5	5	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Marstrand	Strömstad - riksgränsen vid Nord-Hällsö	0	3	2	0	0	0	4	4	4	4	3	0	1	2	2	5	4	5	4	5	3	0	3	2	2	2
Marstrand	Krokstrand - Ramskär	5	3	3	2	5	0	4	5	4	2	3	3	1	2	3	5	5	5	3	4	3	0	3	3	3	3
Marstrand	Krokstrand - riksgränsen vid Nord-Hällsö	5	3	2	2	5	0	4	5	2	2	3	2	1	2	3	5	4	5	3	4	3	0	3	3	3	3
Väner	Vänersborg - Vänersborgs angöring	5	0	0	4	4	0	4	4	3	3	0	0	1	2	3	5	3	5	3	4	0	5	3	3	3	4
Väner	Åmål - Åmåls angöring	0	3	0	4	0	0	4	0	2	0	0	0	1	2	3	5	3	5	3	0	3	5	2	1	2	4
Väner	Gruvön (Grums) - Gruvöns angöring	0	3	2	4	0	0	4	0	2	0	0	0	1	2	3	5	4	5	0	3	0	5	2	2	2	4
Väner	Älvenäs - Älvenäs angöring	4	3	2	4	0	0	4	4	2	0	0	0	1	2	3	5	4	5	3	0	0	5	2	4	3	4
Väner	Skoghall - Skoghalls angöring	3	3	2	4	0	0	4	3	2	0	0	0	1	2	3	5	4	5	3	3	0	5	3	4	3	4
Väner	Karlstad - Karlstads angöring	3	3	2	4	0	0	4	3	2	0	0	0	1	2	3	5	4	5	3	4	0	5	3	4	3	4
Väner	Skattkärr - Skattkärrs angöring	4	0	2	4	0	0	4	0	2	0	0	0	2	2	3	5	4	5	3	3	3	5	3	4	3	4
Väner	Kristinehamn - Kristinehamns angöring	4	3	2	4	0	0	4	0	2	0	0	0	1	2	3	5	4	5	3	4	3	5	3	4	3	4
Väner	Otterbäcken - Otterbäckens angöring	4	3	0	4	0	0	4	0	3	0	0	0	1	2	3	5	4	5	3	4	0	5	3	3	3	4
Väner	Brommösdundet	0	3	0	0	0	4	4	0	2	0	0	0	0	2	3	3	5	4	5	2	0	3	5	2	3	4
Väner	Hönsäter - Hönsätters angöring	5	3	0	4	0	0	4	0	4	0	0	0	1	2	3	5	3	5	3	3	0	5	2	4	3	4
Väner	Lidköping - Lidköpings angöring	5	0	0	4	0	0	4	0	4	0	0	0	1	2	3	5	3	5	3	4	0	5	2	3	3	4
Väner	Trellevarvet - Trellevarvets angöring	4	3	2	4	0	0	4	0	2	0	0	0	2	0	3	5	5	5	3	3	0	5	3	5	3	4
Väner	Passage på sjön Väner (Lurö skärgård)	0	3	2	0	0	0	4	0	3	3	0	4	1	0	3	5	5	5	0	0	0	5	2	1	1	1
Väner	Passage på sjön Väner (Milskärsleden)	0	3	2	0	0	0	4	0	3	3	0	4	1	0	3	5	5	5	0	0	0	5	2	1	1	1
Väner	Vänersborg (inkl. Vargön, Trollhättan/Stallbacka, Lilla Edet, Göta, Lödöse, Nol, Bohus, Surte) - Göteborg (Tångudden)	5	5	4	4	4	0	5	2	3	0	4	1	0	3	5	4	5	3	4	3	5	3	5	5	3	4

Tabell 25. Resultat av riskvärdering

## Ändring av lotspliktslinje och lotsleder

### Lotsområde Luleå

Sandholmen blir en ny lotsled.

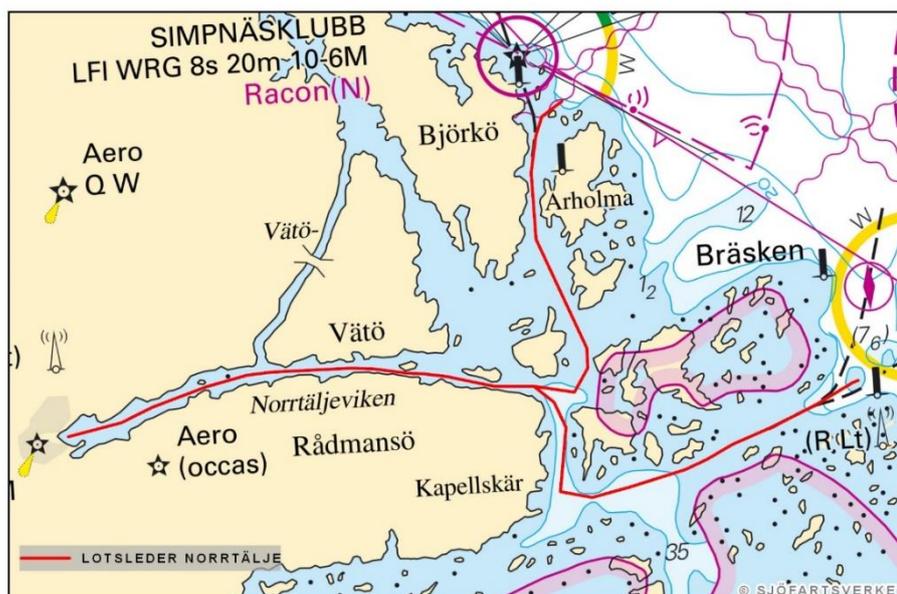


## Lotsområde Stockholm

Farled 561 till Norrtälje upphör att vara lotsled på grund av att behovet av lotsningar där har upphört:

Norrtälje – Simpnäsklubb

Norrtälje – Tjärven

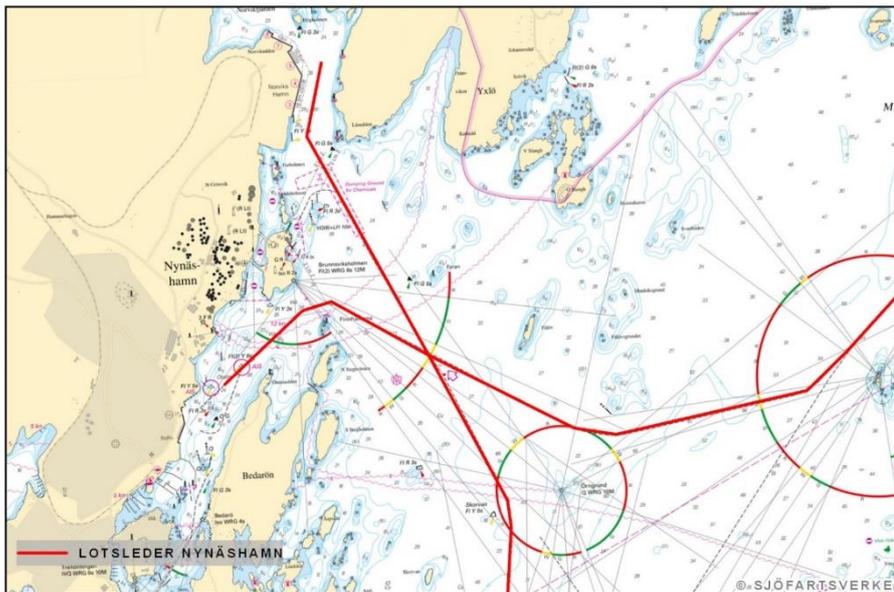


Norrtälje hamn har slutat hantera gods och bygger bostäder vid kajerna. Senaste lotsning dit gjordes 2014. Farleden har i dag en ändrad trafiksituation med fritidsbåtar och passagerarfartyg sommartid. Sjöfartsverket avser även att ändra farledens klassning till en dagerled.

## Lotsområde Södertälje

Farled 521 utvidgas till att även inbegripa Norvik. Leden är en lotsled i dag och sträckningen in till Norvik inkluderas i denna lotsled.

Farledsgeometrin för farled 521 justeras så att sträckningen går in till hamnbassängens början vid Norvik. Farled 5211 förkortas så att den går ner från farled 521 mellan Sundsholmen och Brunnsviksholmsgrund till AGA-terminalen.

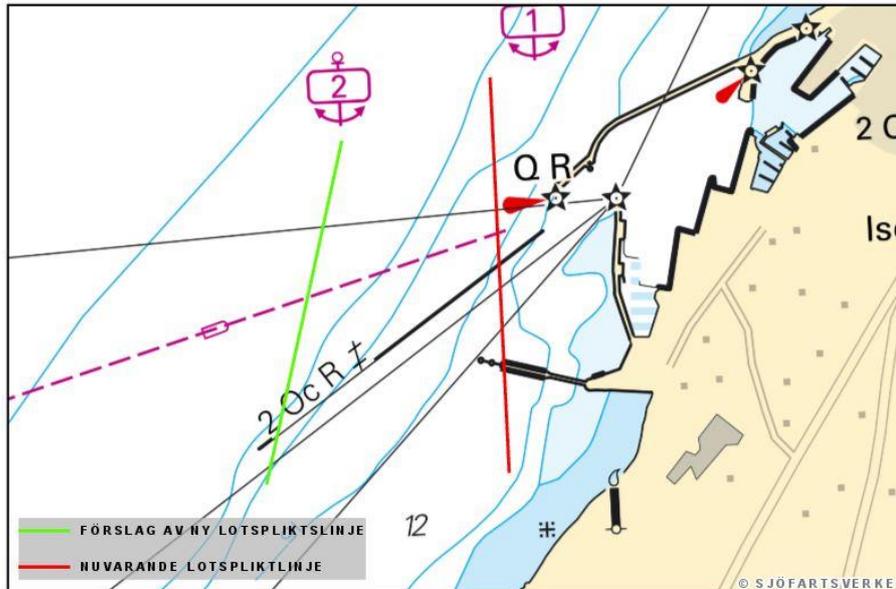


### Lotsområde Kalmar

- Visby

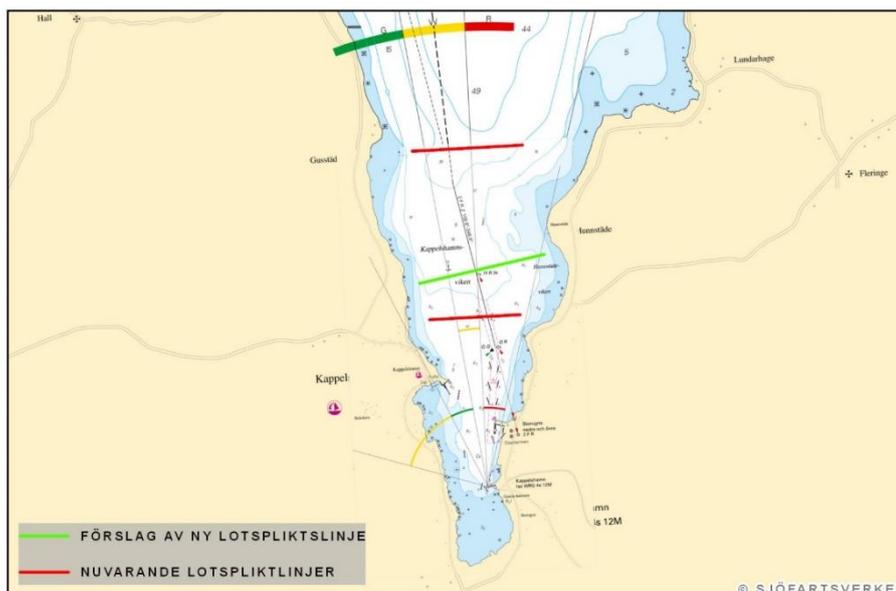
Lotspliktslinjen flyttas till följande position till följd av att en ny kryssningskaj har anlagts.

N 57-38,20 E 018-15,50 / N 57-37,60 E 018-15,20



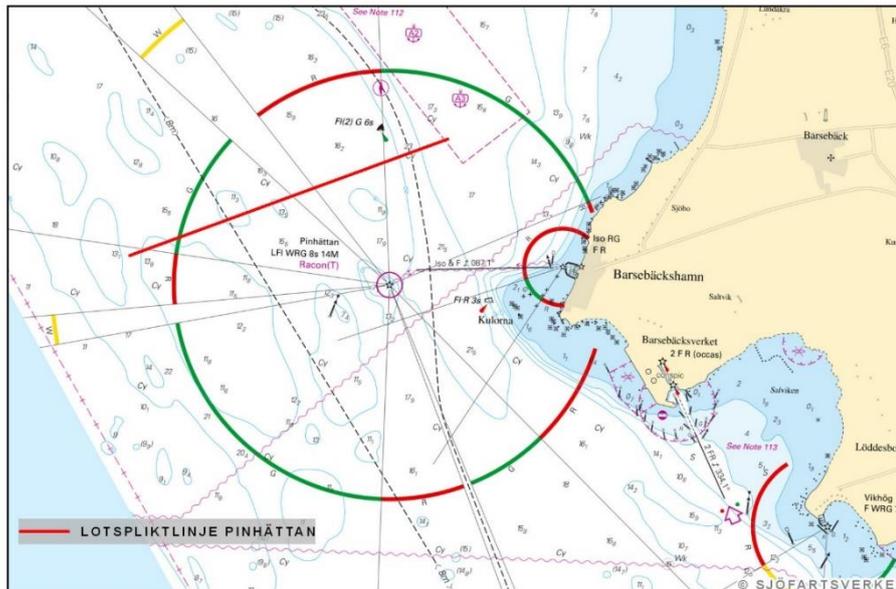
- Kappelshamnsviken

Lotspliktslinjerna för ankomst och avgång slås ihop till en lotspliktslinje så att ankarplatsen inte omfattas av lotsplikt.



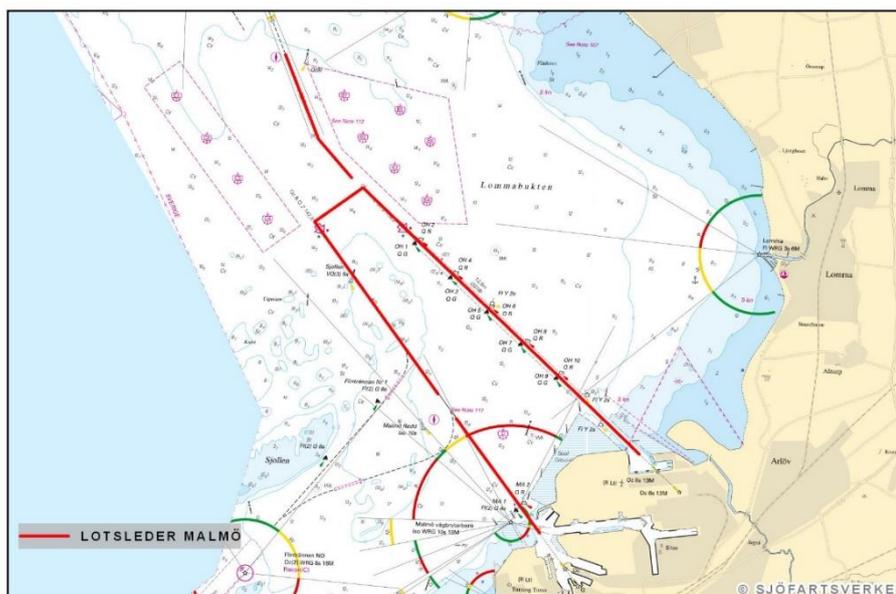
## Lotsområde Malmö

Översta lotspliktslinjen (Pinhättan) tas bort från sidan 37 i gällande föreskrift.



I rutan Lotsled Malmö (Swede Harbour) – Pinhättan läggs oljehamnen till efter Swede Harbour och följande leder:

- Vikhögsbojen - Malmö (Swede Harbour/oljehamnen)
- Malmö redd - Malmö (Swede Harbour/oljehamnen)



## **Konsekvensutredning av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår ett nytryck av nuvarande föreskrift om lotsning

Reglerna för lotsplikt moderniseras och en mer nyanserad riskbaserad prövning av ansökningar om lotsdispens införs. Resurser i form av personal och ekonomi både hos rederier och myndigheter ska användas där de gör mest nytta.

### **A. Allmänt**

Arbetet avgränsas till att inte omfatta några förändringar av föreskrifternas kapitel om öppensjölotsar på Sveriges sjöterritorium som är certifierade av andra stater än Sverige eftersom de kräver en mer omfattande utredning som inte ryms inom ramen för detta arbete. Kapitlet om fartyg under lotsning eller biträde av lots ändras, efter samråd med Sjöfartsverket, inte heller i samband med detta nytryck av föreskriften.

Frågan om undantag från föreskrifterna om lotsning för fartyg certifierade för inlandssjöfart enligt EU direktiv 2016/1629 tas inte upp i detta arbete. De områden som i Sverige är utpekade som inre vattenvägar enligt EU direktiv 2016/1629 är även områden där det bedrivs trafik certifierad mot både internationella (SOLAS) liksom nationell krav (nationell föreskrifter). Transportstyrelsen är av uppfattningen att oavsett certifiering ska de nationella reglerna om lotsning följas.

Transportstyrelsen avser att vid en implementering av de nya föreskrifterna om lotsning utvärdera reglerna och fortsätta arbetet med att utveckla föreskrifterna om lotsning. Detta kommer att ske i syfte att utveckla föreskrifter och möjliggöra för framtida teknikutvecklingar och möta de förändringar som den framtida sjöfarten kommer att ställas inför.

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

- a. Sjöfartsbranschen har uttryckt till Transportstyrelsen att lotsningsreglerna till viss del har blivit omoderna, eftersom de inte har följt sjöfartens utveckling på fyrtio år: fartyg har blivit säkrare, trafikbilden har förändrats till att omfatta fler och större fartyg, nya laster har tillkommit t.ex. LNG, Liquefied Natural Gas, besättningar tenderar att ha mindre lokalkännedom än tidigare och farleder har förbättrats genom muddring, förbättrad utmärkning och noggrannare sjömätning. Näringslivet uppfattar inte Transportstyrelsen som lyhörd för deras behov och tydlig med sina förväntningar på verksamhetsutövare.

- b. Fartygen har förändrats och har i dag säkrare konstruktion (till exempel dubbel botten och dubbelskrov) och modernare navigationsutrustning (till exempel ECDIS, Electronic Chart Display and Information System, och AIS, Automatic Identification System) än vad de hade när gällande regler infördes för fyrtio år sedan.
- c. Flera av föreskrifternas definitioner och regler är inte tillräckligt tydliga.
- d. Det finns ingen egentlig anledning till att Transportstyrelsen har olika typer av lotsdispenser. Generell lotsdispens är en otydlig form av lotsdispens som kan gälla i ett större område än vad den nyttjas i och utanför lotsleder. Vissa områden och farleder som inte är lotsleder har en sämre kvalitet på sjömätningen och sämre kvalitet eller saknar helt utmärkning med sjösäkerhetsanordningar och kan vara olämpliga att framföra fartyg i. Generella lotsdispenser skapades som en slags kompensation för befälhavare när lotsplikten infördes 1983 men tanken var aldrig att de skulle fungera som en permanent möjlighet att trafikera stora områden utan assistans av lots.
- e. Lots krävs i situationer där behovet inte är som störst samtidigt som lots inte krävs där det kan vara befogat ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Detta leder till att samhällets resurser inte nyttjas på ett optimalt sätt. Såväl företrädare för sjöfartsbranschen som för myndigheter, inklusive Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, menar att dagens regler tar hänsyn till för få faktorer vid riskvärdering i samband med lotsplikt och lotsdispensansökningar för att prövningen ska vara rättvisande.
- f. Om en befälhavare som inte är skyldig att anlita lots bedömer att lots behövs för att framföra fartyget med hänsyn till sjösäkerheten eller skyddet av miljön finns ett allmänt råd om att han eller hon bör anlita lots. Detta kan försätta befälhavaren i en besvärlig situation då det kan vara svårt för honom eller henne att anlita lots om rederiet utövar påtryckningar om att han eller hon av kostnadsskäl ska gå utan lots.
- g. Dagens regler om lotsning gör att befälhavare på fartyg med en längd mellan 70 meter och dagens lotspliktsgränser är helt lotsbefriade på grund av fartygets längd. Indikationer till Transportstyrelsen tyder på att dessa fartyg är överrepresenterade vid tillbud i lotslederna, något som även går att verifiera genom olycksstatistik.
- h. Användning av bogserbåtar är en riskfylld verksamhet, både för fartygets besättning och för bogserbåtens besättning. Gällande föreskrifter om lotsning säkerställer inte att en befälhavare har nödvändig erfarenhet av assistans av bogserfartyg innan han eller hon tillåts utföra prövning för lotsdispens med särskilt medgivande för assistans av bogserfartyg. Detta har en negativ påverkan på sjösäkerheten.
- i. Vid förnyelse av lotsdispens förnyas automatiskt även befälhavarens möjlighet att nyttja bogserbåt utan assistans av lots även om han eller hon inte har aktuell erfarenhet av bogserbåtshantering, det vill säga har nyttjat bogserbåt under lotsdispensens senaste giltighetstid. Detta är negativt för sjösäkerheten.

- j. För vissa laster t.ex. liquefied natural gas (LNG) och rapsmetylester (RME) är det inte möjligt att söka lotsdispens. Efterfrågan av dessa produkter och behovet av transport och bunkring förväntas öka. Att inte ge möjlighet till dispens för dessa ämnen kan komma att påverka framförallt bunkring av LNG.

## **2. Vad ska uppnås?**

- a. Reglerna uppdateras och moderniseras genom att de tar hänsyn till hur sjöfarten utvecklas: fartyg blir säkrare, trafikbilden omfattar fler och större fartyg, nya laster tillkommer, besättningar har mindre lokalkännedom än tidigare samtidigt som farleder förbättras. Uppdragsgivare och näringsliv uppfattar Transportstyrelsen som lyhörd för deras behov och tydlig med sina förväntningar på verksamhetsutövare.
- b. Reglerna för lotsdispens tar hänsyn till om fartyg har säkrare konstruktion och modernare navigationsutrustning.
- c. Nya definitioner och regler skapas vid behov och de definitioner och regler som inte är tillräckligt tydliga i föreskrifterna förtydligas.
- d. Endast en typ av ordinarie lotsdispens finns kvar samt tillfälliga lotsdispenser som oftast gäller för en kortare bestämd tid och ett begränsat område. Lotsdispenser nyttjas i högre utsträckning i lotsleder eller mer specifika och avgränsade områden där de gäller.
- e. Befälhavare nyttjar i större utsträckning tillgången på lots när det finns verklig grund för det, vilket inte belastar samhällets resurser mer än nödvändigt. Även befälhavares kompetens att framföra fartyg och bogsera pramar utan assistans av lots nyttjas i högre grad. Regelförslaget bidrar till en utveckling av ett långsiktigt hållbart transportsystem.
- f. Sjösäkerheten och skyddet av miljön stärks genom att Transportstyrelsen inför ett krav på att anlita lots för befälhavare som inte är skyldiga att anlita lots men som bedömer att det är nödvändigt för att framföra fartyget på ett säkert sätt.
- g. Sjösäkerheten förbättras genom att vissa krav ställs på befälhavares erfarenhet av lotsleden samt fartygs bemanning på fartyg med en längd mellan 70 meter och dagens lotspliktsgränser för att befälhavaren inte ska vara skyldig att anlita lots.
- h. Sjösäkerheten vid användning av bogserbåtar ska förbättras. Befälhavare ska ha nödvändig erfarenhet av assistans av bogserfartyg innan han eller hon utför provning för lotsdispens med särskilt medgivande för assistans av bogserfartyg.
- i. Vid förnyelse av lotsdispens ska befälhavarens möjlighet att nyttja bogserbåt utan assistans av lots endast förnyas om han eller hon har aktuell erfarenhet av bogserbåtshantering, det vill säga har nyttjat bogserbåt under lotsdispensens senaste giltighetstid. Om befälhavaren inte har använt möjligheten att nyttja bogserbåt under lotsdispensens

giltighetstid ska detta medgivande inte förnyas vid en ansökan om förnyelse av lotsdispens.

- j. Öka tillgängligheten vid transporter och bunkring av vissa laster t.ex. LNG och RME genom att det sker med befälhavare som innehar lotsdispens.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

- a. Reglerna för lotsning är omoderna och tar inte hänsyn till hur sjöfarten har utvecklats de senaste fyrtio åren. Uppdragsgivare och näringsliv upplever att Transportstyrelsen trots deras önskemål och påtryckningar inte hör samman deras behov eller är tydlig med sina förväntningar på verksamhetsutövare som anlitar lots eller ansöker om lotsdispens.
- b. Vårt regelverk stöttar inte nya tekniska lösningar för utveckling av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Till exempel tar reglerna för lotsdispens inte hänsyn till om fartyg har säkrare konstruktion eller utrustning (dubbelskrov eller modernare navigationsutrustning (ECDIS, AIS)).
- c. Flera av föreskrifternas definitioner och regler fortsätter att inte vara tillräckligt tydliga.
- d. Transportstyrelsen fortsätter att ha en otydlig typ av lotsdispens. Befälhavare med generell lotsdispens kan fortsatt färdas i farleder och områden som inte är lämpliga eller anpassade för fartyget.
- e. Lots används även i situationer där behovet inte är som störst och vi fortsätter att ta hänsyn till för få faktorer vid riskvärdering av farled, fartyg och besättning i samband med lotsplikt och lotsdispensansökningar. Detta gör att samhällets resurser används på ett ineffektivt sätt och att lotsdispensprövningen inte blir rättvisande. Lots fortsätter att krävas i situationer där befälhavaren har nödvändig erfarenhet för att framföra ett fartyg utan assistans av lots.
- f. En befälhavare som inte är skyldig att anlita lots men bedömer att lots behövs för att framföra fartyget på ett säkert sätt kan även i fortsättningen ha svårt att anlita lots om rederiet utövar påtryckningar om att han eller hon av kostnadsskäl ska gå utan lots.
- g. Det ställs fortsatt inga krav på befälhavares erfarenhet av leden samt fartygs bemanning och navigationsutrustning på de fartyg som är överrepresenterade vid tillbud i lotslederna för att befälhavaren ska bli lotsbefriad. Sannolikheten att olycksstatistiken minskar för detta fartygssegment är liten.
- h. Transportstyrelsen kan inte säkerställa att en befälhavare har nödvändiga kunskaper avseende bogserbåtshandling innan han eller hon tillåts utföra prövning för lotsdispens. Detta har en fortsatt negativ påverkan på sjösäkerheten.

- i. Sjösäkerheten kan försämrans när befälhavarens möjlighet att nyttja bogserbåt utan assistans av lots också förnyas vid ansökan om förnyelse av lotsdispens även om befälhavaren inte har aktuell erfarenhet av bogserbåtshantering.
- j. Det är inte möjligt att få lotsdispens för transporter och bunkring av vissa laster t.ex. LNG och RME. Det kan komma att påverka tillgången på framförallt bunkringsmöjligheter av LNG.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Skyldigheten att anlita lots regleras idag genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning. Såväl i Sverige som i andra länder styrs lotsning av regler. Vi bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering som kan uppnå önskad effekt i detta fall.

### 3.3 Regleringsalternativ

Det framtida lotspliktssystemet bör enligt Transportstyrelsen utformas enligt samma princip som gäller i dag där skyldigheten att anlita lots regleras genom generella regler och inte genom bedömningar i varje enskilt fall. I propositionen (1980/81:119) om miljösäkrare transporter fastslogs ett antal faktorer som, förutom fartygs last, ska vara avgörande för om lotsplikt föreligger (farledsförhållanden, fartygs utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet). Det är dock inte möjligt att genom en föreskrift med allmänt hållna regler beakta dessa fullständigt utan en viss prövning av enskilda fartyg måste förekomma, till exempel av dess utrustning och bemanning. Det är lämpligt att göra detta genom att ha ett system med generell lotsplikt kombinerat med lotsdispenser och undantag.

För att omhänderta de faktorer som farledsförhållandena bör ha för regleringen av lotsplikt har vi gjort en riskvärdering av samtliga lotsleder. Riskvärderingen avser att bedöma risken vid färd med ett fartyg i en lotsled med avseende på de svårigheter i navigationen som kan innebära risk för kollision eller grundstötning. Riskvärderingen bedömer också de konsekvenser som en olycka kan orsaka såsom skada på människa och miljö, skada på egendom eller påverkan på transportsystemet. För närmare beskrivning av riskvärderingen se bilaga 1 till denna konsekvensutredning.

Riskvärderingen av lotslederna ställs i föreskriftsförslaget mot fartygens risk ur ett säkerhets- och miljöperspektiv där vi tittar på fartygets konstruktion och last. För närmare beskrivning av fartygs risknivåer se 1 kap. 8 § i föreskriftsförslaget.

Genom att addera lotsledens risknivå med fartygets risknivå får vi en total risknivå.

Vi utgår från den totala risknivån när vi avgör om skyldighet att anlita lots föreligger. Vi behöver också känna till den totala risknivån för ett visst fartyg i en specifik lotsled för att avgöra om en befälhavare kan beviljas lotsdispens och därmed framföra fartyg utan assistans av lots.

### 3.3.1 Lotsplikt

#### *Generell lotsplikt*

Genom förslaget till nya föreskrifter om lotsning vill vi införa en generell lotspliktsgräns i alla lotsleder för befälhavare som för fartyg med minst 70 meters längd eller minst 20 meters bredd.

Redan i dag råder 70 meters fartygslängd som lotspliktsgräns i många av Sveriges lotsleder. Norge och Finland<sup>1</sup> som har liknande skärgårdsmiljö har 70 meter som en generell lotspliktsgräns. Vi föreslår att en generell lotsplikt på 70 meter införs i samtliga lotsleder i Sverige. Fördelen med att ha en generell lotspliktsgräns som omfattar alla fartyg och alla lotsleder är att systemet blir enhetligt och förutsebart för befälhavare som ska komma till Sverige.

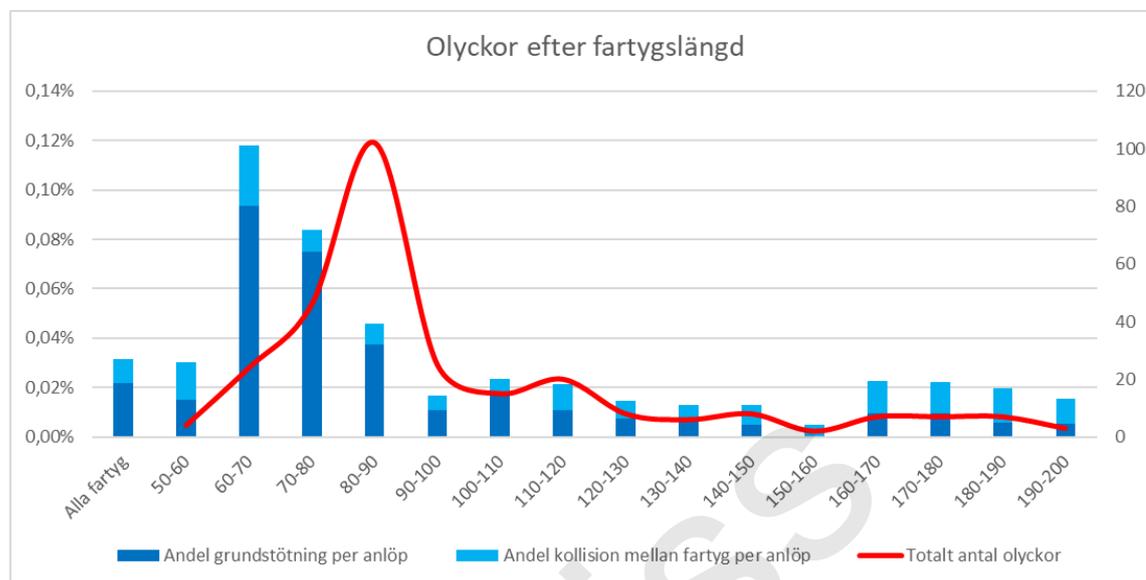
Att vi valt en begränsning på 20 meters bredd är för att fånga upp specialfartyg som med sin bredd anses vara så stora att de finns skäl att ålägga dessa att anlita lots. Att nuvarande begränsning på 4.5 meters djupgåendet tas bort är en följd av att djupgåendet sällan har varit den dimensionerande faktorn som avgjort om ett fartyg är lotspliktigt.

Inom sjöfarten arbetar vi ofta med risker som har en låg sannolikhet men med en hög konsekvens där det är extra viktigt att arbeta proaktivt och inte vänta på att olyckor sker innan regler utformas. Transportstyrelsen har fått indikationer från flera håll på att fartyg med en mindre längd än dagens lotspliktsgränser står för majoriteten av tillbud i många farleder och att det i viss utsträckning finns behov av lots på fartyg, som idag inte är lotspliktiga, och att detta behov inte fullt ut uppfylls med gällande regler. Utöver att dessa fartyg riskerar att till exempel grundstöta utgör de i vissa fall även en fara för annan fartygstrafik. Oskickligt handhavande vid möten kan föranleda att större fartyg, även med lots ombord, tvingas till åtgärder som kan leda till olyckor. Lotsen har inom ramen för sin ordinarie tjänsteutövning en lagreglerad skyldighet att meddela avvikelser som upptäcks under en lotsning. Denna skyldighet har sitt ursprung i EU direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll artikel 23. Direktivet har införlivats i svensk rätt i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Transportstyrelsen erhåller cirka 100-150 sådana rapporter per år från lotsar i dag. Om de rapporterade avvikelserna är av grav natur kan Transportstyrelsen besluta att befälhavaren ska anlita lots enligt föreskriftsförslagets 2 kap. 2§. Genom det relativt milda kravet på en resa med lots senaste tolv månadersperioden (ett krav som utgår om lotsleden trafikeras av samma befälhavare regelbundet) kan det mindre tonnaget erhålla information vid lotsningen om farleden och tillhörande förhållanden samtidigt som eventuella brister i fartygens kompetens och utrustning kan fångas upp. För att verifiera de uppgifter om tillbud som nämns ovan och att identifiera en lämplig gräns för den generella lotsplikten, har Transportstyrelsen i utredningen använt olycksstatistik. Utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas av incidenter och olyckor som involverar grundstötning och kollision mellan fartyg visar att fartyg mellan 60 och 90

---

<sup>1</sup> Norge: Forskrift (FOR-2014-12-17-1808) om losplikt og bruk av farledsbevis, 2 kap, 3 §, Finland: Lotsningslag (21.11.2003/940) 5 §, 2 p.

meter är överrepresenterade när vi tittar på antal olyckor i förhållande till antal anlöp efter fartyglängd, se figur 1.



*Fig. 1 Utdrag ur SOS olycksdatabas från år 2000 till 2019. Mörkblå stapel visar andel incidenter och olyckor som involverar grundstötning och ljusblå stapel visar andel incidenter och olyckor som involverar kollision mellan fartyg. Den röda grafen visar det totala antalet olyckor i reella tal.*

Även om andelen olyckor i förhållande till fartygsanlöp är högst representerad av fartyg mellan 60 och 70 meter anlöp det fler större fartyg i svenska farvatten. Detta gör att det största antalet incidenter och olyckor inträffar med fartyg som är mellan 70 och 90 meter långa.

Transportstyrelsens utredning har därför landat i att föreslå en generell lotsplikt om 70 meter. Ett fartyg med en längd om 70 meter motsvaras normalt av ett bruttotonnage om 500. Detta bruttotonnage är den gräns för lotsplikt som är allmän i europeiska länder. Fartyg i eller under den storleksklassen medför normalt mindre kvantiteter brännolja och har inte normalt behov av bogserbåtsassistans i hamn. I de nya lotsningsföreskrifterna föreslår vi ingen ändring av gällande lotsplikt i Trollhätte kanal. Av hänsyn till dess känsliga infrastruktur vill vi inte höja gränsen till fartyg med 70 meters längd i kanalen utan föreslår att dagens regler med en fartygsstorlek om 60 x 9 meter fortsätter att gälla.

Transportstyrelsen har inte heller fått några signaler från sjöfartsbranschen om att det finns en efterfrågan på att ändra reglerna i Trollhätte kanal förutom frågan om undantag från lotsplikten på Trollhätte kanal avseende fartyg certifierade enligt direktivet om inlandssjöfart. Ett eventuellt undantag från föreskrifterna om lotsning för fartyg certifierade för inlandssjöfart enligt EU direktiv 2016/1629 tas inte upp i detta arbete.

En sänkning av den generella lotspliktsgränsen till 70 meters längd ger ökade kostnader i detta segment. En avvägning av kostnader i relation till nyttan med en sänkning av lotspliktsgränsen behöver göras med å ena sidan den förändrade lotsplikts samhällsekonomiska kostnader och å andra sidan lotsplikts nytta i form av ökad navigationssäkerhet.

För varje identifierad olycksorsak är det befogat att bedöma hur troligt det är att olyckan inträffar under en viss period i en farled. Detta görs i en sannolikhetsbedömning. I riskvärderingssammanhang är det en etablerad uppfattning att sannolikhetsbedömningar för olyckor är komplicerade och ofta behäftade med stora osäkerheter. Detta gäller i synnerhet för sjöolyckor där förekomsten av dessa är relativt få. Med bakgrund av olycksstatistiken ovan samt den information som kommit oss till del är Transportstyrelsen av uppfattningen att den förändring av den generella lotsplikten som föreslås, sannolikt kommer att förhindra ett antal olyckor i våra lotsleder.

### *Bogserekipage*

Med dagens regler beviljar Transportstyrelsen huvuddelen av de tillfälliga lotsdispensansökningarna som görs för bogserekipage. Detta skapar en onödig administration både för sjöfarten och Transportstyrelsen.

För att förenkla denna process föreslår Transportstyrelsen i de nya lotsningsreglerna att lotsplikten för bogserade enheter först inträder vid 80 meters längd eller 20 meters bredd, under förutsättning att det bogserande fartyget har ett automatiskt identifieringssystem (AIS) i klass A som kan visa att bogsering pågår. Saknar det bogserande fartyget AIS gäller lotsplikten oförändrad enligt dagens mått för pråmar, det vill säga 70 meters längd eller 14 meters bredd. Kravet på AIS för de större pråmarna införs som ett medel för att upprätthålla sjösäkerheten bland annat genom att varna övrig sjötrafik om att ett bogserande ekipage är på väg.

Transportstyrelsen har även tittat på alternativet att behålla gränsen med 70 meters längd men ta bort gränsen för bredd. Konsekvens blir att behovet av tillfälliga lotsdispenser för bogserekipage försvinner i stort sett. Kostnaderna och administrationen för sjöfartsnäringen minskar. Även Transportstyrelsens administration förväntas minska med detta förslag. På vilket sätt sjösäkerheten påverkas är dock osäker och svårt att förutse. Av den anledningen har vi valt en gräns på 80 meters längd eller 20 meters bredd, under förutsättning att det bogserande fartyget har ett automatiskt identifieringssystem (AIS) i klass A samt en gräns på 70 meters längd eller 14 meters bredd för bogserande fartyg utan AIS.

### **3.3.2 Undantag från lotsplikt**

#### *Undantag i lotsled*

Nuvarande variation i lotspliktsgränserna ersätts med ett undantag från lotsplikt. Vi kallar det undantag i lotsled. Befälhavaren kan vara undantagen lotsplikt om vissa villkor är uppfyllda. Undantaget står med i föreskrifterna och befälhavaren ska själv kunna avgöra om han eller hon kan utnyttja det, utan att först ta kontakt med Transportstyrelsen för att få svar eller genomgå en prövning. Det ska inte heller medföra kostnader att utnyttja detta undantag. En av förutsättning för att en befälhavare ska vara undantagen lotsplikten är att en resa genomförts i lotsleden. Kravet, i tidigare föreskriftsförslag, på resor i lotsledens båda riktningar inom den senaste tolv månadersperioden ersätts med att befälhavaren inom den senaste tolv månadersperioden ska ha gjort en passage med fartyget i lotsleden och aktivt deltagit i fartygets navigering, med assistans av lots eller annan

befälhavare. För närmare beskrivning av samtliga förutsättningarna för att använda villkoret se 3 kap. 1 och 2 §.

Därtill föreslår vi ett allmänt råd om att befälhavare och övriga fartygsbefäl innan de genomför sitt första anlöp i en lotsled bör ha genomfört Transportstyrelsens online-utbildning för lotsdispens.

Transportstyrelsen anser att en befälhavare bör ha en viss kontinuitet och erfarenhet av att trafikera en lotsled för att vara undantagen lotsplikten enligt föreskriften. Olika tidsperioder, så som 6, 12, 18 och 24 månader, då befälhavaren senast ska ha kört i en lotsled för att undantas lotsplikten enligt föreskrift har övervägts.

Att vi föreslår en tidsperiod om tolv månader då befälhavaren senast ska ha kört i lotsleden ser vi som rimligt eftersom förhållandena i farleden förändras över tid. Utmärkning och sjökort ändras och i vissa hamnar kan kajer ha byggts om. I nuvarande föreskrift finns även ett resekrav på tolv månader vid förnyelse av en dispens. Sjöfartsverkets lotsar använder tolv månader som en gräns för att behålla sin styrsedel i respektive lotsled och går med en lotsbåt i de leder som de frekventerar mer sällan för att upprätthålla sin kompetens.

Enligt denna princip ser Transportstyrelsen det som rimligt att även befälhavare ska ha trafikerat den aktuella lotsleden minst var tolfte månad för att kunna vara undantagen från sin skyldighet att anlita lots.

Efter ett fördjupat samråd med Sjöfartsverket om det tidigare förslagets konsekvenser för myndigheten, har en begränsning i undantaget i lotsled införts.

För lotslederna mellan angöringsledningarna i Vänern utgår möjligheten att utnyttja undantaget förutom för de personer som innehar en lotsdispens i angöringsledningarna till en eller flera hamnar i Vänern, se 3 kap. 1 §. I praktiken innebär det att fartyg destinerade till eller från hamnar i Vänern omfattas av skyldighet att anlita lots enligt i dag gällande regelverk och att någon sänkning eller höjning av lotskostnaden inte sker för dessa fartyg.

Vad gäller lotsleden Vinterklasen – Norrköping som i tidigare remitterat förslag uppdelats i två risknivåer (risknivå 2 och risknivå 3) ändras nu detta efter samråd med Sjöfartsverket till att hela sträckan från Vinterklasen till Norrköpings hamndelar får risknivån 3 vilket också inkluderar lederna till Djurön och Braviken.

#### *Undantag för utländska statsfartyg*

Försvarmaktens önskemål att undantaget från lotsplikt för befälhavare på utländska statsfartyg utökas till att även omfatta militära fartyg när de inom ramen för ett internationellt samarbete med Försvarmakten används vid insatser och militära övningar på svenskt inre vatten har omprövats.

Försvarmakten gav i sitt remissvar förslaget att undantaget för statsfartyg kunde utökas med att befälhavaren på ett utländskt statsfartyg inte är skyldig att anlita lots enligt 2 kap. 1 § första stycket 1-8 när statsfartyget av Försvarmakten medgetts undantag från skyldigheten att anlita lots.

Transportstyrelsen anser att det är tvivelaktigt om vi kan ge Försvarsmakten bemyndigandet att ge ett sådant medgivande genom en föreskrift. Principen att Försvarsmakten ger medgivandet bör om det ska tillämpas ske genom en lag- eller förordningsändring.

Undantag för statsfartyg enligt TSFS 2017:88 kvarstår. Inga ändringar föreslås.

#### *Bredden hos segelkatamaraner och segeltrimaraner*

Gällande reglering som innebär att segelkatamaraner och segeltrimaraner med anledning av enbart sin bredd inte är lotspliktiga utgår. Förslaget till ny reglering undantar fartyg upp till en bredd av 20 m från lotsplikten. Segelkatamaraner och segeltrimaraner som har en bredd över 20 meter anses vara så stora att de finns skäl att ålägga dessa att anlita lots.

#### *Områdesundantag*

Vi föreslår att dagens system för områdesundantag ska vara kvar, där varje undantag anges specifikt för varje område i föreskriften och där storlekar på fartyg som omfattas av undantaget kan variera mellan hamnar. Ett alternativ till detta har varit att genomföra ett generellt områdesundantag för Sveriges samtliga hamnar. Sveriges Hamnars medlemmar uttryckte i samband med utredningen flera tveksamheter kring ett sådant förslag, bland annat svårigheten i att utpeka en juridiskt ansvarig person från hamnen som ska medge förflyttningar av fartyg utan lots. Hamnarna var inte heller eniga om vilken storlek på fartyg som undantaget skulle omfatta.

Utöver tidigare föreslagna områdesundantag har ytterligare fyra önskemål från branschen identifierats i remissvaren, se bilaga 2 till denna konsekvensutredning.

### **3.3.3 Lotsdispens**

I ett system med en generell lotsplikt på 70 meter utgör lotsdispenser en möjlig väg för att behovsanpassa reglerna. Transportstyrelsens avsikt med lotsdispenserna är att skapa ett system som har som effekt att resurserna både i form av lotsar och befälhavare nyttjas där de gör mest nytta. Detta vill vi möjliggöra med hjälp av en riskbaserad prövning. Genom de nya lotsningsreglerna vill Transportstyrelsen skapa en flexibilitet i systemet där vi har ett underlag genom riskvärderingen som visar att befälhavaren har nödvändig kompetens och erfarenhet för att framföra ett fartyg eller ett bogserekipage i en farled utan assistans av lots.

#### *Ledanknuten lotsdispens*

Möjligheten att ansöka om ledanknuten lotsdispens är oförändrad i föreskriftsförslaget. Dispensens namn ändras dock till lotsdispens.

Har en befälhavare behov av att trafikera områden utanför lotsled kan han eller hon i samband med ansökan om lotsdispens, eller genom komplettering av en giltig lotsdispens, begära att lotsdispensen även ska gälla i ett definierat vattenområde utanför lotsled där befälhavaren har skyldighet att anlita lots. Transportstyrelsen gör en riskbaserad prövning av

lotsdispensansökan där befälhavaren kan tillgodoräkna sig de kunskaper och den erfarenhet som han eller hon har från det aktuella vattenområdet.

Möjlighet att lotsdispensen även ska gälla i ett definierat vattenområde utanför lotsled finns i nuvarande regelverk och ändras således inte.

#### *Tillfällig lotsdispens*

Möjligheten att ansöka om tillfällig lotsdispens är oförändrad i föreskriftsförslaget. Vi anser att denna typ av dispens är nödvändig. Befälhavare har vid vissa typer av verksamheter större kunskap att framföra fartyget eller bogserbåtsekipaget än vad en lots har. Att ta bort möjligheten till tillfällig lotsdispens skulle få effekten att lotsar används vid tillfällena där de inte gör nytta. Att ta bort tillfällig lotsdispens skulle troligtvis inte påverka sjösäkerheten.

#### *Generell lotsdispens*

I och med de nya föreskrifterna tar Transportstyrelsen bort möjligheten att ansöka om generell lotsdispens. Något alternativ till denna typ av dispens anses inte finnas behov av. Innehavare av generell dispens erbjuds istället att omvandla sin dispens till en lotsdispens för ett fartyg i en eller flera lotsleder. Hur många lotsleder beror på resehistoriken den senaste tolv månadersperioden. Om det finns behov av ytterligare lotsleder kan lotsdispensen kompletteras efter prövning.

Lotsdispensstypen generella lotsdispenser förekommer endast i begränsad omfattning. Den 1 januari 2020 fanns 42 giltiga generella lotsdispenser. Utfärdade generella lotsdispenser kommer att vara giltiga lotsdispensens giltighetstid ut.

Generella lotsdispenser skapades som en slags kompensation för befälhavare när lotsplikten infördes 1983 men tanken var aldrig att de skulle fungera som en permanent möjlighet att trafikera stora områden utan assistans av lots. Anledningen till att vi tar bort de generella lotsdispenserna är att lotsdispenser därigenom i högre utsträckning kommer att utfärdas i lotsleder där de aktivt används.

Generella lotsdispenser gäller även i vattenområden utanför farleder. Befälhavare som har behov av att trafikera ett område utanför farled utan assistans av lots kan ansöka om lotsdispens för områden utanför en farled genom en ny ansökan om lotsdispens eller genom en komplettering av en giltig lotsdispens. I dessa fall gör Transportstyrelsen en riskbaserad prövning där befälhavaren kan tillgodoräkna sig de kunskaper och den erfarenhet som han eller hon har från det önskade giltighetsområdet.

#### *Dispensförfarande*

Idag kan befälhavare ansöka om lotsdispens enligt ett förfarande. I denna utredning kallar vi det för fullständigt förfarande. De nya lotsningsföreskrifterna öppnar för att befälhavare ska kunna ansöka om lotsdispens på två sätt, förenklat förfarande och fullständigt förfarande.

Vilka förutsättningar som gäller för de olika förfarandena framgår av föreskriftsförslagets 4 kapitel.

För att en befälhavare ska kunna ansöka om lotsdispens genom förenklat förfarande ska han eller hon sedan tidigare inneha en giltig lotsdispens och ha genomfört en informationsresa i den aktuella farledens båda riktningar på det fartyg eller bogserekipage som ansökan avser, eller på ett likvärdigt fartyg. Kravet att befälhavaren ska inneha en giltig lotsdispens är en viktig sjösäkerhetsaspekt. Transportstyrelsen genom Sjöfartsverkets förordnade lotsar får möjligheten att skaffa sig en uppfattning om befälhavarens förmåga att hantera sitt fartyg i en farled. Vidare har befälhavarna vid ett tidigare tillfälle också visat att han eller hon är lämplig att inneha en lotsdispens.

Att genomföra en informationsresa tillsammans med lots ser Transportstyrelsen som en sjösäkerhetshöjande åtgärd eftersom det innebär att den sökande får utförlig information om den aktuella farleden av en person med mycket god kunskap om farledens lokala förhållanden. Informationsresan utgör dessutom en viktig kontrollfunktion då den medför den enda fysiska kontakten med en myndighetsperson under lotsdispensprocessen.

I prövningen av ansökan om lotsdispens genom förenklat förfarande gör Transportstyrelsen en samlad riskbedömning av farleden, befälhavarens erfarenhet och kunskaper samt fartygets eller bogserekipagets last, mängden brännolja, dimensioner, konstruktion, utrustning och bemanning. Därutöver ska den sökande genomgå Transportstyrelsens online-prov för lotsdispens med godkänt resultat och redovisa en kursbok för den aktuella farleden.

Befälhavare på fartyg med två nautiker ombord kan endast beviljas lotsdispens genom förenklat förfarande om han eller hon visar att fartygets bemanning är tillräcklig för den verksamhet som bedrivs.

Det kommer inte att vara möjligt att få lotsdispens genom förenklat förfarande för trafik i farleder som har en risknivå 4 enligt den riskbedömning som är framtagen. Se 3.3.

Processen för lotsdispens genom fullständigt förfarande är oförändrad jämfört med dagens process för ansökan och prövning av lotsdispens.

#### **3.3.4 Villkor**

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar av de allmänna villkor som gäller för att få använda lotsdispens:

Vi föreslår en lättnad genom att göra undantag möjligt för vissa laster i föreskriftsförslagets 2 kap. 1 §, punkterna 3 och 4 genom särskilda medgivanden i en lotsdispens. Detta innebär att vi öppnar en möjlighet för befälhavare att få dispens för transport av vissa kondenserade gaser enligt IGC-koden och vissa skadliga flytande ämnen som tillhör kategori Y eller Z enligt 2 kap. 17 § förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. Sådana dispenser kommer att föregås av en noggrann riskvärdering och endast medges i undantagsfall.

Villkor nummer 4 i gällande föreskrifter handlar om att en lotsdispens inte får användas om fartygets dimensioner överskrider de rekommenderade maximala måtten för längd, bredd eller djupgående för farleden. Vi föreslår

att detta villkor utgår med anledning av att det inte fyller något praktiskt syfte eftersom Transportstyrelsen inte utfärdar lotsdispenser som går emot utfärdade rekommendationer. Om ett fartyg skulle förändras eller byggas om på så sätt att det överskrider rekommendationerna träder andra regler än villkoren för att få använda lotsdispens in.

Vi föreslår ett nytt villkor nummer 4 med anledning av det förenklade förfarandet för lotsdispens. En sådan lotsdispens får endast utnyttjas om brännoljans mängd och placering överensstämmer med motsvarande uppgifter i ansökan om lotsdispens.

Angående vilken utrustning som krävs för att göra ett anlöp, föreslår vi att villkor nummer 5 i gällande föreskrift ersätts av ett nytt villkor nummer 5 och nummer 6. Det innebär en lättad jämfört med dagens krav; istället för att fungera normalt ska fartygets eller bogserekipagets framdrivning och manöverutrustning fungera i den omfattning som krävs för fartygets eller bogserekipagets säkra navigering och manövrering under rådande förhållanden. Detta innebär att exempelvis en bogpropeller ur drift kan ersättas med ett bogserfartyg. Punkt 5 motsvarar kraven som anges i SOLAS och punkt 6 är funktionsbaserad.

De allmänna villkoren i punkt 7 och 8 i gällande föreskrift är svårtolkade och utgår därmed. Vi föreslår att dessa förtydligas och slås samman till ett nytt villkor 7: *En lotsdispens får användas i högst sex timmar under en tolvtimmarsperiod.*

Föreslaget allmänt villkor nummer 9 ersätter tidigare villkor nummer 10. Villkoret är omformulerat men har samma innebörd.

Ett nytt allmänt villkor nummer 11 föreslås. Om fartyget är en del av ett bogserekipage och ska vara utrustat med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) enligt föreskriftsförslagets 4 kap. 16 § 2, ska AIS:en visa att bogsering pågår.

### **3.3.5 Undantag från informationsresa**

Redan i dag finns möjlighet till undantag från informationsresa genom att detta moment i prövningen för lotsdispens kan ersättas av ett rederis internutbildning. Vi vill förtydliga reglerna genom att vi i föreskriftsförslaget redogör för vad som krävs för att beviljas ett sådant undantag.

### **3.3.6 Ändring av lotspliktslinje och lotsleder**

Sjöfartsverket har framfört ett behov av ändringar av lotspliktslinjer och lotsleder och genom de nya lotsningsföreskrifterna föreslår Transportstyrelsen att nuvarande lotsleder kompletteras och justeras enligt bilaga 3 till denna konsekvensutredning.

### **3.3.7 Provledare för lotsdispenser på rederier**

Transportstyrelsen har utrett möjligheten för rederier att ha ledare för lotsdispensprov i egen regi. I dag leder en så kallad förordnad lots på uppdrag av Transportstyrelsen både det praktiska och det teoretiska provet för lotsdispens som därefter skickas till Transportstyrelsen för granskning och beslut om godkännande eller avslag. Vi föreslår att Transportstyrelsen får möjlighet att efter prövning utse provledare för lotsdispenser på rederier.

Proven ska provledarna sedan, likt dagens system, skicka till Transportstyrelsen som oförändrat fortsätter att ansvara för att fatta beslut om provet ska godkännas eller avslås. En förutsättning för att interna provledare ska utses på ett rederi är att det uppfyller vissa kriterier såsom att regelbundet trafikera den aktuella farleden med en viss frekvens med den aktuella fartygstypen. Provledaren behöver ha stor erfarenhet av leden i fråga och en giltig lotsdispens. Till detta kommer att Transportstyrelsen först ska godkänna ett rederi innan det kan få egna provledare utsedda. Vilka krav som ställs avseende provledare för lotsdispens på rederier framgår av 7 kap. 7-18 §§ i föreskriftsförslaget.

En svårighet med detta alternativ är hur Transportstyrelsen kan kvalitetssäkra rederiet och provledaren. Vi ställer krav på att rederiet ska nyttja ISM, det vill säga ha ett kvalitetsledningssystem, för att vara kvalificerat. På så sätt kan vi göra en regelbunden uppföljning och ha en årlig kontroll över att det följer ett visst system. Vidare ska rederiet avisera Transportstyrelsen en bestämd tid innan dess provledare leder en examinering av lotsdispens, för att myndigheten ska ha möjlighet att närvara under provningen. Därutöver ställer vi krav på att provledaren ska ha en giltig lotsdispens och trafikera den aktuella lotsleden med en viss frekvens.

Några alternativ till förslaget om provledare för lotsdispenser på rederier har inte varit aktuella i denna utredning.

### **3.3.8 Förtydligande av definitioner**

Flera av föreskriftens definitioner och regler förtydligas. Som exempel kan nämnas att definitionen av fartyg och fartygs bredd förändras. I definitionen för fartyg föreslås begreppet skjutbogserare ingå och med ett fartygs bredd ska förstås ”fartygs mallade bredd uttryckt i meter”.

### **3.3.9 Allmänna råd ändras till regler**

I föreskriftsförslaget har vi gjort om det allmänna rådet till en regel om att en befälhavare som inte är skyldig att anlita lots ska anlita lots om han eller hon bedömer att lots behövs för att framföra fartyget med hänsyn till sjösäkerheten eller skyddet av miljön. Genom denna ändring får befälhavaren en tydligare regel att luta sig mot vid påtryckningar från rederiet på honom eller henne att gå utan lots av t.ex. kostnadsskäl.

### **3.3.10 Assistans av bogserfartyg**

Transportstyrelsen föreslår att kraven på befälhavares kunskaper skärps något innan han eller hon tillåts utföra provning för lotsdispens som inkluderar assistans av bogserfartyg. På detta sätt vill vi säkerställa att en befälhavare har nödvändiga kunskaper innan han eller hon hanterar en bogserbåt utan assistans av lots, vilket väntas ha en positiv påverkan på sjösäkerheten.

Innan en befälhavare får göra det praktiska provet för en lotsdispens som inkluderar assistans av bogserbåt kan Transportstyrelsen enligt föreskriftsförslaget ålägga honom eller henne vissa krav. Dessa framgår av 5 kap 18 § i föreskriftsförslaget. Dessa krav gäller också om en befälhavare vill komplettera en gällande lotsdispens med att inkludera assistans av bogserfartyg.

Vid förnyelse av lotsdispens inför Transportstyrelsen ett krav på att befälhavaren ska ha nyttjat assistans av bogserbåt under lotsdispensens senaste giltighetstid för att även undantag från allmänna villkoret 3 om assistans av bogserbåt ska förnyas.

Transportstyrelsen har utrett flera sätt för att bidra till att höja sjösäkerheten relaterad till användning av bogserfartyg utan assistans av lots. Ett alternativ som vi har diskuterat är att införa ett krav på att befälhavaren ska genomföra en informationsresa eller körning i simulator för att få använda bogserbåtsassistans vid utnyttjande av sin lotsdispens, utöver det praktiska prov som krävs enligt dagens regler. Vi kom fram till att det inte vore försvarbart att införa ett sådant krav eftersom det i det närmaste skulle fördubbla rederiers kostnader för lotsdispenser som inkluderar bogserbåtsanvändning.

#### **4. Vilka är berörda?**

Företag: privatägda hamnar, logistikföretag, speditörer, lastägare som transporterar gods på sjön och med andra transportslag. Sjöfartsnäringsen och dess intresseorganisationer: rederier och befälhavare, skeppsmäklare och intresseorganisationer för sjöfarten.

Privatpersoner: medborgare, turister och fastighetsägare (i mindre utsträckning).

Statliga myndigheter och verk: Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Trafikverket, Försvarmakten och utländska stater vars fartyg bedriver officiell trafik på svenskt vatten.

Regioner

Kommuner/kommunalägda hamnar

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.1 Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

##### **5.2 Medborgare**

###### **5.2.1 Sjösäkerhet och miljöpåverkan**

Genom en mer adekvat riskvärdering av sjöfartens förutsättningar ska lotsar anlitas där de gör mest nytta och åtgärder kunna vidtas mot fartyg som bedöms ha en hög risk. Detta bidrar till att skapa säkrare och mer miljövänliga transporter på sjön. Medborgare kan i viss utsträckning påverkas positivt av detta genom att risken för incidenter och olyckor inom sjöfarten minskar och att även utsläpp till följd av grundstötningar och

kollisioner minskar. Miljöer med strandnära bebyggelse och rekreatiomsområden kan därmed påverkas i mindre utsträckning av sjöfarten.

Om godstransporter i högre utsträckning flyttar från väg till sjö kan buller, utsläpp och partiklar i luften från vägtrafiken minska på sikt. En ökad sjötrafik orsakar också en miljöpåverkan så som buller och utsläpp till sjöss. Enligt en rapport från Havsmiljöinstitutet<sup>2</sup> är underlaget för värdering av sjöfartens miljöpåverkan sämre än för övriga trafikslag. Mer forskning behövs.

De nya reglerna för lotsplikten kan komma att påverka havsmiljön i positiv riktning men i vilken utsträckning är svårt att förutspå.

### **5.2.2 Tillgänglighet på sjötransporter**

Det finns förutsättningar för sjöfartens tillgänglighet att öka om fler befälhavare får möjlighet att använda lotsdispens. Detta kan bidra till att flödet av gods och transporter på sjön ökar vilket även skulle öka fartygs nyttjande och fyllnadsgrader samt hamnars kapacitetsutnyttjande.

Medborgare kan potentiellt få en lägre kostnad för transporter genom att det kostar rederierna mindre att ansöka om lotsdispens enligt föreskriftsförslaget. Det innebär att fler rederier och befälhavare sannolikt kommer att nyttja möjligheten till lotsdispens, vilket sänker deras kostnader, som i slutändan påverkar priset till transportköparen.

Arbetet med riskbaserad lotsplikt föreslår att ett resekrav införs för befälhavare på fartyg men 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 månadersperioden. 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.

Trafik som bedrivs med kontinuitet och regelbundenhet kommer kunna dra fördelar av de nya reglerna. Kontinuiteten kommer då att kunna bidra till en god tillgänglighet på sjötransporter.

## **5.3 Staten, regioner och kommuner**

### **5.3.1 Staten**

Regleringen kan medföra konsekvenser för vissa statliga myndigheter och verk, närmare bestämt Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Försvarsmakten och Trafikverket.

#### *Transportstyrelsen*

Att definitioner och regler tydliggörs i lotsningsföreskrifterna och därmed blir enklare att förstå medför sannolikt att Transportstyrelsen får färre frågor från sjöfartsnäringen om var olika saker står i föreskrifterna och hur reglerna ska tolkas. Frågor som idag besvaras av handläggare som också hanterar ansökningar om lotsdispens. Med ett minskat antal frågor kan dessa

---

<sup>2</sup>Havsmiljöinstitutets rapport nr 2019:5 2019.

handläggare i större utsträckning fokusera på att omhänderta ansökningar om lotsdispenser istället för att svara på frågor.

Genom att införa en generell lotspliktsgräns för fartyg med 70 meters längd och ett krav på en genomförd resa inom en 12 månaders period får Transportstyrelsen möjlighet att fånga upp de fartyg som står för en stor mängd av rapporterade olyckor och tillbud. Detta väntas få en positiv effekt på sjösäkerheten och det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Förslaget till nytt regelverket möjliggör att fler kan ansöka om lotsdispens. Antalet lotsdispensansökningar till Transportstyrelsen förväntas att öka vilket i sin tur behöver omhändertas avseende resurser i form av handläggare. En uppskattning är att ytterligare en halv årsarbetstid behövs för att kunna omhänderta den förväntade ökningen av ansökningar.

### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverkets remissvar i föregående remissomgång innehöll ett antal punkter där förslaget och konsekvensutredningen kritiserades. Sjöfartsverket anger att förslagets ekonomiska, verksamhetsmässiga och miljömässiga konsekvenser är betydande, vilket inte omhändertas tillräckligt i utredningen och således ger en felaktig bild av förutsättningarna för ett ikraftträdande. Vidare skriver Sjöfartsverket att fortsatt samråd bedöms kunna leda fram till ett mer rättvisande och rimligt underlag. Myndigheten konstaterar att innan konsekvensutredningen har samrått, fördjupats och samtliga konsekvenser av förslaget genomarbetats, är det inte möjligt att fullt ut lämna ett remissvar från Sjöfartsverket.

Med anledning av vad som framgår ovan har ett utökat samråd skett mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen under år 2021. Sjöfartsverket har framhållit de kostnadsmässiga konsekvenser som förslagets indelning av vissa lotsleder i olika risknivåer medför för Sjöfartsverket. Det är lotslederna till hamnarna i Väneren som avses samt lotsleden till Norrköping. Skulle möjligheterna till undantag i lotsled kunna utnyttjas i dessa lotsleder skulle Sjöfartsverket vara tvungna att inrätta lotsbordningar på ett antal ställen i Väneren samt utanför inloppet till Norrköping. Som vi uppfattar uppgifterna vi fått från myndigheten skulle detta generera en kostnad om 20 miljoner kronor per år för dem. Detta skulle i sin tur betyda att denna kostnad skulle kompenseras med en höjning av lotsavgifterna med cirka 3,5 procent.

Som en konsekvenslindring väljer därför Transportstyrelsen att modifiera förslaget avseende undantag i lotsled i ovan nämnda lotsleder. Förslaget beskrivet i avsnitt 3.3 gäller.

Transportstyrelsen har utifrån delvis ofullständig statistik utrett påverkan på sjötrafiken med anledning av de nya föreskrifterna. Utredningen tyder på att ändringarna i antal lotsningar som kommer utföras på nationell nivå blir små men att lokal påverkan kan bli betydlig. Sjöfartsverkets verksamhet kan få stor påverkan även om den är på nationell nivå. Verksamheten har stor lokal förankring genom lokala lotsområden och lotsar är endast utbildade för ett begränsat antal lotsleder. Lotsar kan behöva resa till och från olika

lotsområden för att utföra lotsningar beroende på bemanning. Även belastningen på lotsoperatörer kan förändras i enlighet med fler eller färre antal utförda lotsningar.

Sjöfartsverket har i det utökade samrådet hänvisat till uppskattningen att antalet lotsningar kommer att öka i vissa lotsområden och lotsleder. Detta skulle enligt myndigheten leda till att lotsar behöver nyanställas och utbildas vilket skulle ha en kostnadsdrivande effekt.

Sjöfartsverket har kommit till slutsatsen att en ökning av antalet lotsningar i vissa lotsområden och lotsleder, skulle vara bestående över tid. Transportstyrelsen är av uppfattningen att så inte torde vara fallet. Föreskriften öppnar för ett enklare sätt att erhålla lotsdispens vilket talar för att dessas antal kommer att öka. Regeln om ”undantag i lotsled” (3 kap. 1-3§§) kommer att utnyttjas. Regeln kan efter tid leda till att det mindre tonnaget anpassas efter dessa förutsättningar. Det kommer att bli fördelaktigt att befrakta, där det är möjligt, samma tonnage över tid för att undvika lotsavgiften vilket ger färre lotsningar än vad rapporten anger. Det finns en vinst med detta då befålets kännedom om leden ökar med regelbundna anlop.

Sjöfartsverket har under åren kunnat möta svängningar i antalet lotsningar vid förändringar av sjöfartskonjunkturen. Då detta har kunnat ske utan att nya lotsar anställts, bör även förändringar i antalet lotsningar med anledning av nytt regelverk kunna omhändertas inom nuvarande organisation.

Sjöfartsverket har beslutat att målsättningen ska vara att tillhandahålla lots inom fem timmar i 95 procent av fallen. Skulle denna servicegrad i vissa lotsområden sjunka på grund av tillkommande lotsningar talar detta också för att beredvilligheten att söka lotsdispens ökar. Sjöfartsnärings framför ofta åsikten att en av fördelarna med att inneha en lotsdispens är att fartyget kan ankomma och avgå när det önskar utan förbeställning och eventuell väntetid.

De förändringar av lotsleder och lotspliktslinjer som föreslås föranleds av önskemål från branschen eller från Sjöfartsverket. Att inrätta två nya lotsleder, Sandholmen och Norvik innebär att befintliga lotsar behöver utbilda sig för att få styrsedel i dessa lotsleder. Konsekvensen av att farleden till Norrtälje upphör att vara lotsled är att lotsar inte behöver utbilda sig eller hålla sig uppdaterad med farleden.

Ändringarna av lotspliktslinjerna som föreslås har av Sjöfartsverket identifierats för att effektivisera och optimera lotsningen till dessa hamnar. På så sätt nyttjas resurserna på ett ändamålsenligt sätt och används där de gör bäst nytta.

Lots kan även i större utsträckning anlitas av befälhavare som inte är skyldiga att anlita lots men som bedömer att det behövs för att framföra fartyget av hänsyn till sjösäkerheten eller skyddet av miljön.

Sjöfartsverket kommer inte att åläggas några nya uppgifter genom föreslagna förändringar av lotsningsreglerna.

Sjöfartsverket har vid samråd i samband med remissförfarandet aviserat att de behöver en viss tid för att kunna göra nödvändiga omställningar med anledning av de nya reglerna. Tid för en omställning av verksamheten ges med de ikraftträdande- och övergångsbestämmelser som föreslås. Se även i konsekvensutredningens kap 9.

#### *Kustbevakningen*

Lotsningsreglerna styrs av en mer omfattande riskvärdering av lotsled, fartyg och last. Detta väntas medföra en bibehållen eller ökad sjösäkerhet. För Kustbevakningen kan det innebära att färre miljö- och räddningsinsatser på sjön kommer att krävas.

#### *Trafikverket*

Med en mer adekvat riskvärdering av farleder och fartyg väntas sjösäkerheten öka eller åtminstone bibehållas. Trafikverkets kostnader för reparationer av infrastruktur såsom broar, slussar och kajanläggningar till följd av skador från sjötrafik skulle därmed kunna minska. Vi bedömer dock att sådana skador inträffar mer sällan och att effekten av denna eventuella kostnadsminskning blir marginell.

#### *Försvarmakten*

Då undantaget för statsfartyg inte förändras bedöms inte de föreslagna reglerna innebära någon förändring för Försvarmakten. Detta kan fortsatt påverka Försvarmaktens möjligheter till ett utökat internationellt försvarsarbete då utländska örlogsfartyg med kort framförhållning inte kan bedriva operationer tillsammans med Försvarmakten.

Ett utökat bemyndigande för Försvarmakten att ge undantag från lotsplikten som framkom i Försvarmaktens remissvar behöver enligt vår bedömning regleras genom ändring i lag och förordning och som behöver initieras av Försvarmakten.

### **5.3.2 Regioner**

De nya reglerna för lotsning kan medföra ett incitament för att öka när- och kustsjöfarten. Ett ökat antal fartyg i kustnära trafik kan möjliggöra att gods kan flyttas från transporter på väg till transporter på sjön. De nya reglerna för lotsning kan i vissa delar stödja och påskynda regioners arbete som t.ex. hållbara transporter.

### **5.3.3 Kommuner**

Regleringen kan medföra konsekvenser för vissa kommuner, framförallt de kommuner som har kommunalägda hamnar.

Den skärpta generella lotsplikten i kombination med det differentierade systemet för undantag från skyldighet att anlita lots och lotsdispens väntas höja eller åtminstone bibehålla sjösäkerheten i lotsleder till svenska hamnar inklusive inom deras hamnområden. Detta kan frigöra resurser och minska de kommunalägda hamnarnas kostnader för olyckor som orsakas av sjötrafik.

Trafiken till och från vissa hamnar kan komma att öka. De hamnar som får ökad trafik väntas få ökat kapacitetsutnyttjande, ökad sysselsättning och

därmed också bättre ekonomi och konkurrensförmåga. Viss trafik kan få lättnader genom att befälhavare blir undantagna från skyldigheten att anlita lots genom villkor i föreskriften eller får möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt ett förenklat förfarande.

Motsvarande uppstår för de hamnar som eventuellt får minskad trafik. De väntas få lägre kapacitetsutnyttjande, minskad sysselsättning och därmed också sämre ekonomi och konkurrensförmåga. Viss trafik kan få skärpningar genom att befälhavare som i dag inte är lotspliktiga kan behöva genomföra en resa i en lotsled och aktivt delta i fartygets navigering, med assistans av lots eller med annan befälhavare, om befälhavaren inte har varit i lotsleden under den senaste tolv månaders perioden. Den trafik som väntas få störst påverkan av detta är ett mindre tonnage upp till 100 meters längd med oregelbunden trafik. Den trafik som bedrivs med kontinuitet och regelbundenhet kommer kunna dra fördelar av föreslagna regler.

#### 5.4 Externa effekter

Regleringen väntas få följande konsekvenser för samhället i stort.

##### 5.4.1 Tydligare och modernare regler

Transportstyrelsen skapar ett tydligare system för lotsplikt med en enhetlig gräns som gäller i Sveriges samtliga lotsleder, med undantag för Trollhätte kanal. Denna så kallade generella lotsplikten kombineras med ett tydligare system för lotsdispens genom att renodla de olika typerna av lotsdispens som förekommer i dag. Ledanknuten lotsdispens och generell lotsdispens kommer i och med lotsningsföreskrifternas ikraftträdande att kallas för lotsdispens.

Reglerna blir också modernare genom att de baseras på en riskvärdering. Genom att ta hänsyn till en mängd olika parametrar som grund för lotsplikten och möjligheten att använda lotsdispens säkerställer vi att vi har ett modernt regelverk som kan anpassas efter sjöfartens utveckling över tid.

##### 5.4.2 Miljöpåverkan

Om regelförslaget bidrar till att godstransporter flyttar från väg till sjö skulle miljöpåverkan från vägtransporter minska förutsatt att godsmängden är densamma. Huruvida miljöpåverkan på havsmiljön kommer att påverkas beror på om överflyttningen av gods kommer att rymmas inom befintlig fartygstrafik, det vill säga att endast fyllnadsgraden ökar eller om överflyttningen innebär fler fartyg och längre total avverkad distans.

Enligt tidigare nämnda rapport från Havsmiljöinstitutet är underlaget för värdering av sjöfartens miljöpåverkan sämre än för övriga trafikslag. Mer forskning behövs för att uppskattning av miljöpåverkan inom sjöfarten ska kunna göras.

Transportstyrelsen väljer därför i sin konsekvensutredning att inte bedöma vilken miljöpåverkan nya regler för lotsning kan komma att få på havsmiljön, mer än att nämna att det sannolikt kan innebära positiva effekter genom en ökad säkerhet och minskad risk för olyckor.

#### **5.4.3 Hög sjösäkerhet och färre olyckor**

Föreskrifterna om lotsning inför en noggrann riskvärdering av Sveriges lotsleder. Därtill medför de att fartyg samt dess last riskvärderas. En sammanvägning av dessa risker avgör en befälhavares lotsplikt och möjlighet till lotsdispens. Med en adekvat riskvärdering av lotsplikten bibehålls eller höjs sjösäkerheten i svenska farleder. Det blir även lättare för befälhavare som inte är lotspliktiga att anlita lots om de av hänsyn till sjösäkerheten eller skyddet av miljön bedömer att det behövs för fartygets säkra framfart. Antalet olyckor som involverar sjötrafik väntas som ett resultat av detta minska eller åtminstone vara oförändrat.

De nya reglerna för lotsning kan leda till fler transporter på sjön om gods flyttar från väg till sjö. En ökning av sjötrafiken ökar sannolikt inte antalet olyckor då föreskriftsförslaget med den riskbaserade lotsplikten förutses bibehålla eller öka sjösäkerheten.

Att sjötrafik med kontinuitet i sin verksamhet premieras genom de nya reglerna ser Transportstyrelsen som en viktig del i det proaktiva arbetet för en ökad sjösäkerhet. Återkommande fartyg som har en kontinuitet i sin besättning som är väl bekanta med de svenska farlederna kommer att bidra till en fortsatt hög sjösäkerhet och färre olyckor.

Användning av bogserbåt kan utsätta både fartygets och bogserbåtens besättning för stora risker och därför föreslår vi nya krav i lotsdispensprocessen. Vi vill införa en möjlighet för Transportstyrelsen att ställa vissa krav på en befälhavare som ansöker om lotsdispens som inkluderar användning av bogserfartyg, innan han eller hon genomför de praktiska proven.

Transportstyrelsen bidrar även till att öka sjösäkerheten i stort genom att införa ett krav på att en befälhavare vid förnyelse av lotsdispens ska ha nyttjat assistans av bogserbåt under lotsdispensens senaste giltighetstid för att även medgivandet om att få använda bogserbåtsassistans ska förnyas.

#### **5.4.4 Godstransportstrategin**

Föreskriftsförslaget kan underlätta för gods att flytta från transport på väg till transport på sjö enligt regeringens godstransportstrategi genom att fler befälhavare kommer att få möjlighet att använda lotsdispens. Lägre kostnader för anlitan av lots för sjöfartsnäringen är visserligen endast en liten del av dess totala omkostnader men kan ha en effekt för företags lönsamhet och etablering i olika marknadssegment. En överflyttning av gods skulle leda till ökad tillgänglighet på sjötransporter, högre fyllnadsgrader av fartyg, bättre kapacitetsutnyttjande i hamnar och fler arbetstillfällen i det svenska samhället.

Om de nya lotsningsreglerna bidrar till att gods flyttar från väg till sjö kan lastbilstrafiken förväntas minska i motsvarande omfattning. Ett mindre antal lastbilar på vägarna borde rimligen ha en effekt även på olycksstatistiken för detta segment, förutsatt att storleken på godsflödet är oförändrat. Hur stor denna effekt kan väntas bli är enligt Transportstyrelsens trafiksäkerhetsanalytiker svårt att svara på och beror även på vilket vägnät som förändras eftersom vägnätens trafiksäkerhetsstandard varierar. Detta gör att inga enkla samband kan synliggöras.

#### **5.4.5      Infrastrukturslitage**

Större möjligheter att använda lotsdispens kan ge lägre kostnader och en ökad när- och kustsjöfart, vilket i sin tur kan bidra till att gods flyttar från väg till sjö. Detta kan även få till konsekvens att kostnaderna för drift, underhåll, slitage och reparationsarbeten på väg minskar då vägnätet avlastas. Å andra sidan förslår vi i vissa fall strängare regler för mindre fartyg för transporter inom landet vilket kan ge motsatt effekt.

### **6.      Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

#### **6.1      Reglering anses vara det bästa alternativet**

Reglering anses vara det mest ändamålsenliga alternativet då andra alternativ inte är relevanta i detta fall som handlar om att uppdatera gällande föreskrifter för lotsplikt och anpassa dem till dagens och, i möjligaste mån, även framtidens sjöfart.

#### **6.2      Alternativa regleringar**

##### **6.2.1      Lotsplikt**

###### *Generell lotsplikt*

Lotsplikt som utgår från att befälhavare är skyldiga att anlita lots om fartyget inte efter prövning i varje enskilt fall bedöms kunna föras säkert utan lots kräver en kvalificerad bedömning av allmänt hållna regler. Ett sådant system riskerar att vara godtyckligt, oförutsebart och är ur rättssäkerhetssynpunkt inte lämpligt. Dessutom blir det sannolikt mycket resurskrävande. Transportstyrelsen har därför valt att inte gå vidare med ett sådant alternativ.

Även om andelen olyckor i förhållande till fartygsanlöp är högst representerad av fartyg mellan 60 och 70 meter långa innebär det inte att antalet olyckor är överrepresenterade då antalet fartyg mellan 60 och 70 meter är få. Att införa en generell lotsplikt om 60 meter skulle troligtvis inte öka sjösäkerheten i någon större omfattning. Det största antalet olyckor och incidenter inträffar med fartyg som är mellan 70 och 90 meter långa.

###### *Bogserade pråmar*

Föreslagen reglering av bogserande pråmar innebär en förenkling både för sjöfartsnäringsen och för Transportstyrelsen. Med en förändrad lotsplikt till 80 meters längd och 20 meters bredd minskar antalet ansökningar om dispens från lotsplikten. Kravet på att det bogserande fartyget ska vara utrustat med AIS, klass A, anses komma att bibehålla sjösäkerheten genom att övrig trafik blir uppmärksam på att bogsering sker.

Förslaget att bibehålla 70 meters längd och ta bort gränsen för bredden på pråmen anses vara för osäker ut ett sjösäkerhetsperspektiv då det är svårt att förutse hur säkerheten kommer att påverkas av ett sådant förslag.

### **6.2.2 Undantag från lotsplikt**

#### *Undantag i lotsled*

För att inte vara skyldig att anlita lots i lotsled ställer vi bland annat krav på att en befälhavare under de senaste tolv månaderna ska ha gjort en resa i någon av lotsledens riktningar med assistans av lots eller annan befälhavare och aktivt ha deltagit i det aktuella fartygets navigering.

Kravet på att en befälhavare ska ha gjort en resa i någon av lotsledens riktningar under de senaste tolv månaderna kan komma att påverka befäl på fartyg som idag bedriver trafik i lotsleder med högre lotspliktsgräns än föreslagna 70 meter. Har befälhavaren inte varit i lotsleden under de senaste tolv månaderna krävs en resa med lots eller annan befälhavare. Beroende på lotsledens längd och fartygets storlek variera kostnaden för lotsningen. Transportstyrelsen bedömning är dock att denna kostnad är berättigad i förhållande till den sjösäkerhetshöjande effekt som en resa med lots förväntas innebära.

Transportstyrelsen har övervägt att utforma undantag i lotsled som en enklare variant av dispens med ett anmälningsförfarande för befälhavaren. Vi anser dock att den administrativa bördan för befälhavare och Transportstyrelsen samt utveckling av digitala system för hantering av anmälningar och registerhållning inte kan motiveras i förhållande till de fördelar som enklare variant av dispens skulle ge.

#### *Utländska statsfartyg*

Alternativet att överlämna beslutanderätten till Försvarsmakten i frågan om befälhavare på utländska örlogsfartyg kan vara undantagna skyldigheten att anlita lots är inte juridiskt möjligt på grund av de bemyndiganden som Transportstyrelsen har från regeringen.

Transportstyrelsen bedömer att utländska statsfartyg som gör enstaka besök till svenska hamnar även fortsättningsvis bör vara underkastade samma regler för lotsplikt som handelsfartyg.

#### *Bredden hos segelkatamaraner och segeltrimaraner*

Konsekvenserna av att nuvarande reglering avseende segelkatamaraner och segeltrimaraner utgår innebär att vissa sådana med en bredd mer än 20 meter kommer att vara lotspliktiga. Transportstyrelsen har inte någon uppgift på hur många segelkatamaraner och segeltrimaraner med en bredd större än 20 meter som blir berörda. Det torde dock inte vara speciellt många då denna typ av ”fartyg” får anses som speciella och inte vanligt förekommande.

#### *Områdesundantag*

Vi har utrett flera alternativ till områdesundantag, varav ett är ett generellt områdesundantag för Sveriges samtliga hamnar som innebär att befälhavare inte är lotspliktiga inom hamnområden om vissa villkor är uppfyllda. Sveriges Hamnars medlemmar uttryckte i samband med utredningen flera tveksamheter kring ett sådant förslag, bland annat svårigheten i att utpeka en juridiskt ansvarig person från hamnen som ska medge förflyttningar av

fartyg utan lots. Hamnarna var inte heller eniga om vilken storlek på fartyg som undantaget skulle omfatta. Sammantaget ledde det till att vi valde att inte föreslå ett generellt områdesundantag.

Förslagets konsekvenser innebär att fartyg kan förflyttas utan att befälhavare först behöver invänta att en lots kommer ombord och rederier blir därmed mer flexibla och minskar sina kostnader för lotsning. Transporttiden förkortas något vid godsleveranser. Hamnar kan på ett enklare sätt frigöra kajplatser. En negativ konsekvens av områdesundantag kan vara att befälhavare som inte är välbekanta med de aktuella områdena pressas av sina rederier att göra förflyttningar utan assistans av lots, vilket är negativt både för befälhavarens arbetsmiljö och sjösäkerheten. Transportstyrelsen bedömer dock att de positiva aspekterna av områdesundantag överväger dess negativa aspekter.

### **6.2.3 Lotsdispens**

#### *Ledanknuten lotsdispens*

Då ledanknuten lotsdispens inte förändras mer än att benämningen ändras till lotsdispens påverkas inte befälhavare.

Möjligheten att komplettera en lotsdispens med ett område i anslutning till en lotsled ersätter till vissa delar den generella lotsdispensen. De befälhavare som har ett behov av att nyttja sin dispens i ett område utanför en lotsled kommer i och med detta inte att bli drabbade.

#### *Tillfällig lotsdispens*

Att behålla tillfällig dispens ger befälhavare som har kunskap och erfarenhet av en viss verksamhet möjligheten att söka ett undantag från lotsplikten. Detta minskar kostnaderna för ett rederi då en lots inte behöver anlitas.

#### *Generell lotsdispens*

Genom att Transportstyrelsen avskaffar generell lotsdispens kommer de befälhavare som vill fortsätta att bedriva berörd trafik att behöva ansöka om lotsdispens i de aktuella lotslederna. De generella lotsdispenserna kommer att kunna omvandlas till en lotsdispens för ett fartyg i en eller flera lotsleder när nuvarande generella dispens ska förnyas. När en generell lotsdispens ska omvandlas till en lotsdispens föreslår Transportstyrelsen att avgiften för förnyelse av lotsdispens för samtliga berörda lotsleder ska sättas ned till motsvarande avgiften för förnyelse av en stycken lotsdispens. På detta sätt mildrar Transportstyrelsen den administrativa kostnad som föreskriftsförslaget medför för företagen vid övergången från generella lotsdispenser till lotsdispenser.

#### *Lotsdispens genom förenklat förfarande*

Vi har utrett alternativa sätt för hur ett förenklat förfarande för lotsdispens skulle kunna utformas. För att få fram realistiska kostnader har vi utrett flera olika scenarier med olika farledslängder och använt flera exempelfartyg. Vi synliggör vilken påverkan förslaget har på företag genom att ställa kostnaderna för lotsdispens genom förenklat förfarande mot den kostnad som lotsdispens genom fullständigt förfarande ger. Utredningen visar att

farledslängden inte är avgörande. Skillnaden i kostnad mellan fullständigt förfarande och de olika alternativ till förenklat förfarande som har utretts är i procent snarlika oavsett längden på farleden och storleken på fartyg inom längdspannet som kan utnyttja ett förenklat förfarande.

I ett av exemplen har vi utgått från fartyg med en längder av 124 meter och 130 meter samt en farled som är 10 nautiska mil. En prövning genom fullständigt förfarande för ett av dessa fartyg kostar **92740** kronor baserat på 2020 års avgiftsnivå. Ett fullständigt förfarande inkluderar 2 informationsresor, 2 praktiska prov (inkl. uppkörning), ett teoretiskt prov och Transportstyrelsens avgifter Tabell 1 redovisar i detalj respektive kostnad.

Avgift	Antal	Belopp	Summa
<b>Sjöfartsverket</b>			
Informationsresa	2	18435	36870
Lotsavgift vid uppkörning	2	18435	36870
<b>Transportstyrelsen</b>			
Teoretiskt prov	1	2000	2000
Praktiskt prov	2	4000	8000
Administrativ kostnad	1	9000	9000
<b>Summa</b>			<b>92740</b>

Tabell 1

Om teoretiskt och praktiskt prov ersätts med 2 resor med lots minskar kostnaden med ca **10** % då kostnader för prövning utgår. Sjösäkerheten skulle kunna försämrans genom detta alternativ då befälhavaren inte genomför det teoretiska eller de praktiska proven för lotsdispens. Transportstyrelsen bedömer att kostnadsvinsten för rederier inte väger upp den försämring av sjösäkerheten som detta alternativ kan medverka till.

Om även resor med lots i exemplet ovan tas bort blir kostnaden ca **50** % lägre, **48500** kronor, än vid ett fullständigt förfarande. Även vid detta alternativ skulle sjösäkerheten kunna försämrans.

Detta alternativ blir dock intressant för rederier då dess kostnad endast uppgår till knappt hälften av kostnaden för lotsdispens genom fullständigt förfarande. Befälhavaren ska genomföra informationsresor med lots i farledens båda riktningar, vilket ger bra information och tips om vad han eller hon ska tänka på vid fartygets framförande. Informationsresa innebär även att en myndighetsperson kommer ombord på fartyget och får en uppfattning om allt står rätt till och kan vidta åtgärder vid misstanke om missförhållanden. Detta är det alternativ som vi förespråkar.

Till detta föreslår vi kravet att befälhavaren ska inneha en giltig lotsdispens för att kunna nyttja det förenklade förfarandet. Detta innebär att när en befälhavare ansöker om lotsdispens för första gången eller om en befälhavare har en lotsdispens som har gått ut utan att förnyas så ska en prövning enligt fullständigt förfarande göras. Detta krav medför inte minskade kostnader vid den första prövningen men för befälhavare som har flera lotsdispenser kan kostnaderna minska.

Som ett komplement till detta krav föreslår vi även att ett teoretiskt prov i form av ett kostnadsfritt online-prov ska utföras i det förenklade förfarandet vilket vi bedömer kommer leda till en ökad kunskap om villkor och regler kring lotsplikt för lotsdispensinnehavare. Vi bedömer även att ett online-prov ger en mindre negativ påverkan på rederier jämfört med ett fysiskt teoretiskt prov då det ökar flexibiliteten i dispensförfarandet.

#### **6.2.4 Provledare**

Förslaget om att ett rederi kan ansöka om att få genomföra prövning av lotsdispens i egen regi är en ny möjlighet som inte finns i dagens regelverk.

Fördelen med föreslagna alternativ är framförallt att resurser i form av lotsar frigörs och kan ägna sig åt lotsningar i stället för att leda prov samt att rederier inte behöver vänta på att en förordnad lots ska finnas tillgänglig. Även om väntetiderna för att få en förordnad lots inte är långa i dag krävs en viss inställetid. Rederierna blir inte heller bundna till att ett fartyg eller en befälhavare måste befinna sig på en bestämd plats när teoretiska prov ska genomföras. Även rederiers kostnad för att anlita en förordnad lots för att utföra proven minskar med denna lösning.

Risken med ett system där ett rederi leder prov för sina egna befälhavare är partiskhet och att provledarens kunskap kan vara smal till följd av att rederier ofta endast har en fartygstyp. Det kan därmed bli brister i kunskapsbanken när man enbart handhar sin egen fartygsflotta. Erfarenheten hos ett rederis provledare kommer sannolikt inte att vara lika bred som erfarenheten hos en förordnad lots. Till skillnad från en provledare på ett rederi som har en eller ett fåtal fartygstyper kör en förordnad lots en mängd olika fartygstyper och trafikerar dessutom den aktuella farleden under årets alla säsonger med varierande väder- och trafikförhållanden. En annan negativ effekt är att de förordnade lotsarnas kunskaper även påverkas om Sjöfartsverket inte längre leder prov för lotsdispens på fartygen som trafikerar en viss lotsled.

#### **6.2.5 Assistans av bogserbåt**

Innan en befälhavare får göra det praktiska provet för en lotsdispens som inkluderar assistans av bogserbåt kan Transportstyrelsen enligt föreskriftsförslaget ålägga befälhavaren vissa åtaganden.

Kravet att en befälhavare ska redovisa sina erfarenheter av att under assistans av bogserfartyg aktivt ha deltagit i framförandet av fartyget kan medföra att befälhavaren kan åläggas att göra en resa med assistans av bogserbåt innan han eller hon får utföra det praktiska provet för komplettering av lotsdispens med medgivande om assistans av bogserfartyg, som även ger rätt att nyttja bogserbåt utan assistans av lots.

Transportstyrelsens tanke bakom detta krav är att tillse att befälhavaren har nödvändig erfarenhet av utnyttjande av bogserfartyg innan provet utförs.

Vi ser dessa åtaganden som rimliga utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv och bedömer att det inte kommer att medföra några större konsekvenser.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Förordning (1982:569) om lotsning m.m. 4, 5 och 9 §§.

**8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen hör till nationell rådighet och omfattas inte av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

**9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

För att de nya lotsningsreglerna ska kunna tillämpas vid ikraftträdandet kan Sjöfartsverket, som ansvarar för tillhandahållande av lotsar, behöva göra vissa justeringar i sin organisation till följd av de förändringar som sker med anledning av de nya reglerna kring lotsplikt och ett eventuellt ökat eller minskat behov av lots i olika områden. Även om påverkan kan bli betydande i enstaka hamnar ser vi inte att någon väsentlig skillnad kommer att uppstå jämfört med dagens behov av lots. Föreskriften kan även få lokal påverkan på vissa hamnar vilka bör ges tillräcklig tid för att ställa om sina verksamheter. För att inte försena hela ikraftträdandet av föreskriften föreslås införandet av övergångsregler som bör minska den direkta påverkan som den nya föreskriften kan innebära i vissa områden. Dessa övergångsregler ger bland annat de befälhavare som idag inte är lotspliktiga men blir lotspliktiga vid ett ikraftträdande en möjlighet att initialt tillgodoräknas sig resor i lotsleden under en längre tid än vad som anges i föreskriftsförslaget för att kunna utnyttja undantaget enligt föreskrift.

Se förslag till övergångsregler i föreskriftsförslaget.

Transportstyrelsen behöver ha utvecklat flera IT-lösningar för att möjliggöra optimal tillämpning av de nya lotsningsföreskrifterna. Detta innefattar:

- en digital guide som på ett lättillgängligt sätt förklarar reglerna för lotsplikt,
- en anpassning av e-tjänst för ansökan om lotsdispens,
- en online-utbildning om lotsdispens på hemsidan,
- ett handläggarstöd till lotsdispenshandläggare för bedömning av risk vid beslut om lotsdispens, och
- att anpassa Transportstyrelsens datasystem för lotsdispenser.

För att de nya lotsningsföreskrifterna ska få ett så smidigt ikraftträdande som möjligt planerar Transportstyrelsen att informera berörda målgrupper såsom Sjöfartsverkets lotsningsorganisation, rederier, lotsdispensinnehavare och andra intresseorganisationer. På detta sätt vill vi underlätta för målgrupperna att sätta sig in i vad de nya reglerna innebär innan de träder i kraft.

En viss tid mellan att föreskriften är beslutad och ett ikraftträdande behövs för att ge möjlighet att genomföra omställningar hos näringen och Sjöfartsverket. Transportstyrelsen bedömer att föreskriften ska kunna beslutas i mitten av augusti 2022. Utifrån detta sätts ikraftträdandedatum till 15 november 2023. Detta ger en tid av 15 månader för anpassning hos berörda och en rimlig tid för Transportstyrelsen att på olika sätt informera om innehåll och tolkning av föreskriften.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

De ändringar som Transportstyrelsen föreslår bidrar till att funktionsmålet påverkas i positiv riktning. Transportstyrelsen har gjort en grundläggande riskvärdering av farleder och fartyg som väntas medföra att tillgängligheten på sjön ökar och att sjösäkerheten bibehålls eller höjs.

Föreskriftsförslaget inför en möjlighet till lotsdispens för rederier som transporterar vissa kem- och gaslaster, vilket kan minska deras kostnader för anlåtande av lots och för att invänta att en lots ska komma ombord inför ankomst och avgång. Transporttiden för leverans av gods på sjön kan förkortas något genom att dessa fartyg i mindre utsträckning behöver ligga stilla och invänta en tillgänglig lots. Motsatt effekt kan dock uppstå avseende fartyg som idag inte är lotspliktiga och behöver anlita lots.

Vidare skapar regelförslaget utökade möjligheter för befälhavare att beviljas lotsdispens och en del av de befälhavare som i dag har möjlighet till lotsdispens kan genom föreskriftsförslaget ansöka om lotsdispens med ett snabbare förfarande och till en lägre avgift. Samtliga dessa åtgärder väntas ge mer flexibla och tillgängliga sjötransporter, utan att göra avkall på sjösäkerheten.

Föreskriftsförslaget tydliggör och förenklar lotsningsreglerna och lotsdispenssystemets funktion och användning, vilket bidrar till att öka tillgängligheten för medborgare och myndigheter. Att de föreslagna

lotsningsreglerna även kan stimulera en ökad kustnära sjöfart ökar tillgängligheten ytterligare samt bidrar till utvecklingskraft i hela landet.

## **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

De ändringar som Transportstyrelsen föreslår påverkar hänsynsmålet i positiv riktning. Den mer riskbaserade prövningen av lotsplikten syftar till att säkerställa att sjösäkerheten bibehålls eller ökar vilket ska ge en hög kvalitet på sjötransporter i Sverige.

Lotsar ska anlitas där de gör mest nytta. Transporter på fartyg med lägre risk premieras genom att omfattas av lättnader i krav både för lotsdispenser och att de under vissa förutsättningar omfattas av undantag från lotsplikt. Det blir lättare för befälhavare som inte är lotspliktiga att anlita lots om de bedömer att lots krävs för fartygets säkra framfart. Detta syftar till att skapa ett system som tar hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa.

Med en bibehållen eller ökad sjösäkerhet vill vi skapa regler för lotsning som bidrar till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken på sjön. De riskbaserade reglerna ska också bidra till ökad hälsa och att uppnå miljökvalitetsmålen och det övergripande generationsmålet för miljö då de väntas ha en positiv effekt på utsläpp till miljön, buller och olyckor.

## **C. Företag**

### **12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?**

Eftersom all sjötrafik över 70 meters längd, med vissa undantag, är lotspliktig på svenskt inre vatten påverkas alla rederier och företag som bedriver sådan sjötrafik i viss mån. Vissa kommer att påverkas genom lättnader medan andra kommer att påverkas genom ökade krav.

Enligt Transportstyrelsens tillsynssystem SITS finns det ca 110 stycken svenskflaggade fartyg med en längd av 70 meter eller mer som trafikerar Svenskt inre vatten. Till dessa fartyg kan vi utläsa att det finns 40 stycken rederier eller motsvarande bolag kopplade till de fartyg som kommer att omfattas av de nya reglerna under förutsättning att de bedriver verksamhet på svenskt inre vatten.

Regelverket berör även befälhavare på fartyg som bedriver verksamhet på svenskt inre vatten och som inte är registrerade i Sverige och inte är kopplade till ett svenskt rederi eller motsvarande bolag. Enligt statistiken för 2019 genomfördes totalt 33 713 stycken lotsningar oavsett nationalitet.

För dessa är det dock i princip omöjligt att uppskatta antalet rederier/företag som berörs eftersom statistiken över hur många fartyg som går till svenska hamnar eller det totala antalet fartygsanlöp som görs inte direkt har någon koppling till fartygens ägarförhållanden.

Storleken på de företag som berörs varierar dock. Som exempel finns det rederier som bedriver verksamhet med ett fartyg med en omsättning på 1,5 miljoner kronor medan det finns multinationella rederier med en fartygsflotta bestående av mer än 30 fartyg och en omsättning på ca 14 miljarder kronor. Vissa av dessa rederier har en regelbunden trafik till

svenska hamnar medan andra rederier bedriver verksamhet på spotmarknaden och trafikerar endast svenska hamnar sporadiskt.

Även hamnar, sjöfartsnäringens intresseorganisationer, speditörer, lastägare som transporterar gods på sjön, andra logistikföretag och i viss mån företag verksamma inom andra transportslag berörs.

De företag som berörs är framförallt verksamma i sjöfartsbranschen men lotsningsföreskrifterna kan få en påverkan på hela transportbranschen om en effekt blir att gods flyttar från väg till sjö.

### **13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?**

#### *Kostnad för lots*

Befälhavare på fartyg med en längd mellan 70 meter och dagens lotspliktsgränser som inte är undantagna lotsplikt enligt villkor i föreskriften åläggs en kostnad om lots behöver anlitas, under förutsättning att de inte har trafikerat den aktuella leden under en tolv månadersperiod eller att en resa med annan befälhavare har genomförts. Det medför en viss kostnadsökning för berörda företag. Kostnaden för en lotsning till exempelvis Gävle för ett fartyg över 70 m och under 100 m är enligt Sjöfartsverket<sup>3</sup> ca 10 000 – 16 000 kronor. Till denna kostnad kan läggas kostnaden för beställning av lots. Tiden det tar att beställa lots uppskattas till 1 timme. En befälhavare arbetar i medel ca 1 900 timmar på ett år. Enligt lönestatistik<sup>4</sup> är medelmånadslön för sjökaptener 52 100 kronor. Med arbetsgivaravgifter mm. blir timlönen nära 500 kronor.

Den tillkommande lotskostnad som kommer att åläggas vissa mindre fartyg får anses som i huvudsak ringa i ljuset av att kostnaden för ett ton utsläppt olja beräknas generera en kostnad av 673000 SEK (2015 års penningvärde). Ett problem är att miljöskador inte nödvändigtvis ger ekonomiska förluster här och nu, vilket gör att till exempel skador på ekosystem med mera är svåra att uppskatta.

En påverkan vid sjöolyckor som är svår att värdera men som bör beaktas i sammanhanget är förtroendeskador som uppstår, s.k. goodwillförlust. Beroende på olyckans art och omfattning kan förtroendet skadas för rederi, befraktare, ansvariga myndigheter och hamnar. Vid större olyckor med till exempel oljeutsläpp i ett skärgårdsområde torde förtroendet för sjöfarten som transportslag påverkas.

Vi gör bedömningen att ett fåtal fartyg till hamnarna i Norrköping, Djurön och Braviken missgynnas av den nya riskvärderingen samtidigt som påverkan på Sjöfartsverkets verksamhet begränsas. Fartygstrafiken till Djurön och Braviken utgörs av tonnage som inte kan utnyttja undantaget enligt föreskrift på grund av sin storlek. I de fall anlöpsstatistiken visar att mindre tonnage besökt dessa hamnar så har detta i flertalet fall skett med åberopande av lotsdispens. I praktiken blir konsekvensen av den nya

---

<sup>3</sup> Sjöfartsverkets avgifter 2020

<sup>4</sup> www.lonestatistik.se

riskvärderingen att nuvarande lotspliktgräns om 90 meter kvarstår. Dock tillkommer kravet för en befälhavare att utföra en resa med eller utan lots den senaste tolvmånadersperioden för att kunna utnyttja undantag i lotsled.

Transportstyrelsens har gjort en fördjupad analys av påverkan på sjötrafiken med anledning av nya föreskrifter för lotsplikt. Analysen ger att det för samtliga fartygstyper blir en låg påverkan avseende antalet lotsningar.

Analysen ska dock tolkas med en viss försiktighet då flera antagande och uppskattningar görs i avsaknad av tillgänglig data. Vidare finns det en svårighet att förutse hur sjöfarten kan komma att anpassa sig till föreslagna reglerna.

Tabell 2 visar förändring i uppskattat antal lotsningar för respektive fartygskategori.

Fartygskategori	Antal lotsningar
Torrlastfartyg	451
Styckegodsfartyg	-136
Oljetankfartyg	-125
Kem- och gastankfartyg	0
Passagerarfartyg	56

Tabell 2

Genom de föreslagna reglerna får befälhavare på fartyg som för kemlaster möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt fullständigt förfarande om de för vissa laster i kategori Y och Z enligt MARPOL. Det är med nuvarande regelverk inte möjligt. Dessa transporter påverkas positivt av de föreslagna reglerna genom att en lotsdispens gör dem mer flexibla och kan minska deras administrativa kostnader. I exemplet till Gävle med ett fartyg över 70 meter och under 100 meter, se ovan, minskar kostnaden ca 10 000 – 16 000 kronor genom möjligheten att ansöka om lotsdispens. Ansökan om lotsdispens i det aktuella fallet kostar 21 000. Under förutsättning att en befälhavare ansöker och beviljas en lotsdispensen och att den utnyttjas mer än två gånger kommer kostnaderna att minska för företagen som är kopplade till dessa fartyg. Hur många befälhavare som kommer att utnyttja möjligheten kan inte uppskattas.

#### *Områdesundantag*

I och med förslaget på fler och utökade områdesundantag väntas företags administration för beställning av lots och de kostnader som en lots innebär minska. Under perioden 2017-2020 har det enligt Sjöfartsverket genomförts 98 stycken lotsningar oavsett nationalitet på fartygen, inom de hamnar där nya och utökande områdesundantag föreslås. Ett årligt genomsnitt blir ca 25 utförda lotsningar/år. Antalet rederier/företag som är kopplade till dessa lotsningar har vi ingen information om. Medellängden på fartygen vid dessa lotsningar uppskattas till ca 100 meter. Varje lotsning kostar enligt 2020 års avgiftsmodell ca 10 000 kronor. Om den administrativa kostnaden för lotsbeställning inkluderas (se ovan stycket *kostnad för lots*) blir rederiets/företagets kostnad för respektive lotsning  $10\,000 + 500 = 10\,500$

kronor. Kostnadsminskningen baserat på Sjöfartsverkets avgifter för 2020 för de rederier/företag som berörs uppskattas till  $25 \times 10\,500 = 262\,000$  kronor/år i och med att fler och utökade områdesundantag föreslås.

#### *Förenklat lotsdispensförfarande*

Föreskriftsförslaget väntas påverka företag vars befälhavare kan ha möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt ett förenklat förfarande.

Det förenklade förfarandet innebär en kortare process som kan ta mindre tid att genomgå. Eftersom det förenklade förfarandet inte omfattar teoretiskt eller praktiska prov minskar även kostnaden för lotsdispens med motsvarande summa jämfört med dagens process för lotsdispens. Beroende på lotsledens längd kostar idag ett teoretiskt och ett praktiskt prov tillsammans mellan 9 000 kronor och 44 500 kronor. Hur mycket kortare tid det förenklade förfarandet kan ta beror flera faktorer. Den mest framträdande faktorn är möjligheten till provtillfällen vilken kan variera beroende på tillgång till en förordnad lots och hur ofta befälhavaren är i farleden. Förslaget på ett förenklat förfarande för ansökan om lotsdispens väntas minska företags tidsåtgång och de administrativa kostnaderna för lotsdispensansökningar. Sjöfartsverkets målsättning är att tillhandahålla lots inom fem timmar i 95 procent av fallen. Även om Sjöfartsverkets tillhandahållande av lots ligger på en förhållandevis hög nivå är befälhavare som ansöker om lotsdispens genom förenklat förfarande inte beroende av tillgång till förordnad lots för genomförandet av teoretiskt och praktiskt prov och kan på så vis tillgodoräkna sig en minskad tidsåtgång som i sin tur kan minska de administrativa kostnaderna.

Tidsåtgången och kostnaden för ansökan om komplettering av lotsdispens kan också bli lägre. Detta är fallet om riskberäkningen medför att befälhavaren kan prövas enligt det förenklade lotsdispensförfarandet för det fartyg som befälhavaren vill komplettera sin lotsdispens med, istället för enligt ett fullständigt lotsdispensförfarande med praktiska prov enligt dagens regler. Idag varierar avgiften för det praktiska provet mellan 7000 kronor och 29500 kronor per provtillfälle beroende på lotsledens längd. Avseende tidsåtgången är även här tillgång till provtillfälle och förordnad lots en avgörande faktor.

#### *Generell lotsdispens*

Genom att Transportstyrelsen avskaffar lotsdispensstypen generell lotsdispens kommer de befälhavare som vill fortsätta att bedriva berörd trafik att behöva ansöka om en lotsdispens med ett fartyg i flera lotsleder. De generella lotsdispenserna kommer att kunna omvandlas till lotsdispenser genom att deras innehavare ansöker om förnyelse av lotsdispens i de aktuella lotslederna. När en generell lotsdispens ska omvandlas föreslår Transportstyrelsen att avgiften för förnyelse av lotsdispens för samtliga berörda lotsleder ska sättas ned till motsvarande avgiften för förnyelse av en lotsdispens. Idag är avgiften för förnyelse av ledanknuten lotsdispens 4 500 kronor. På detta sätt uppstår inga ytterligare administrativa kostnader för rederier/företag vid övergången från generella lotsdispenser till lotsdispenser.

Den 1 januari 2020 fanns 42 giltiga generella lotsdispenser

### *Bogserande pråmar*

Förslaget till regeländring för pråmar som bogseras innebär att lotsplikten inträder vid en större storlek på pråm än vad som medges i dag. Detta gör att företag med bogserfartyg och pråmar som enligt det nya regelverket inte är lotspliktiga kan minska sin tidsåtgång och sina kostnader för anlåtande av lots. Sjöfartsverkets avgifter för lotsning 2020 baseras på fartygets storlek och den tid som lotsningen tar att genomföra. Avgiften är samma som för fartyg och innehåller en startavgift som varierar, enligt 2020 års avgifter, mellan 4590 kronor och 21585 kronor beroende på fartygets storlek och en avgift per påbörjad 30 minuters period som också varierar mellan 1400 kronor och 6675 kronor beroende på fartygets storlek. Storleken baseras på fartygets nettodräktighet enligt mätbrev<sup>5</sup>. Den lägre avgiften avser fartyg med en nettodräktighet upp till 999 medan den högre avgiften avser fartyg med en nettodräktighet från 100 000. Kostnaden för majoriteten av de bogserade pråmarna landar sannolikt i nedre delen av Sjöfartsverkets avgiftsmodell.

### *Förändringar av lotsleder och lotspliktslinjer*

Konsekvenserna av att Sandholmen blir en ny lotsled och att lotsleder till Nynäshamn utvidgas till att inkludera Norvik är att handelssjöfartens tillgänglighet ökar genom att lotsning tillhandahålls på sträckorna för anlöp till och avgångar från Sandholmen respektive Norvik.

Rederier ges en förenkling när lotspliktslinjen i Kappelhamnsviken flyttas innanför ankarplatsen. Istället för att behöva anlita lots vid två tillfällen, det vill säga före och efter ankring på ankarplatsen, behöver befälhavare enbart anlita lots vid ett tillfälle för att gå in till hamnen. Detta minskar rederiers väntetid och kostnader för lotsning. Kostnaderna för lotsning har beskrivits tidigare i konsekvensutredningen och är beroende på fartygsstorleken och den tid som lotsningen tar att genomföra. Se stycket om bogserande pråmar ovan.

### *Provledare för lotsdispenser på rederier*

Möjligheten för ett rederi att genomföra prövning för lotsdispens kan minska rederiets administrativa tidsåtgång då väntetiden att få en förordnad lots uteblir. Vilken tids- och kostnadsbesparing ett rederi kan tillgodoräkna sig då de själva har möjligheten att genomföra prövningar om lotsdispens i egen regi är svårt att kvantifiera. Dels beror det på hur många prövningar rederiet kommer att genomföra. En annan aspekt är Sjöfartsverket servicenivå avseende tillhandahållandet av lots som påverkar kostnadsbesparingen. Som tidigare beskrivits är Sjöfartsverkets målsättning att tillhandahålla lots inom fem timmar i 95 procent av fallen.

Initialt krävs dock en insats från rederiet och de som rederiet avser utse som provledare för att bli godkända av Transportstyrelsen. Prövningen kommer

---

<sup>5</sup> Enligt definition i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:4) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

debiteras genom löpande timkostnad enligt Transportstyrelsen avgiftsföreskrift. Nuvarande timtaxa är 1400 kronor. Möjligheten för ett rederi att ansöka om att få genomföra prövning av lotsdispens är en ny företeelse. Transportstyrelsen saknar av den anledningen erfarenhet om tidsåtgång för en sådan prövning. Det gör att den totala kostnadsminskningen är svår att uppskatta.

De rederier som uppfyller villkoren för att kunna genomföra prövning av lotsdispens i egen regi har sannolikt redan idag en väl fungerande organisation avseende internutbildning med befälhavare som innehar lotsdispens vilket innebär att den sökande är undantagen kravet på informationsresa. Kostnadsminskningen kan uppskattas då kostnader för teoretisk och praktiskt prov utgår vid respektive provtillfälle.

Som exempel kostar en prövning av lotsdispens på sträckan Tjärven – Stockholm för en passagerarfärja 56 500 kronor enligt Transportstyrelsens avgifter för 2021. Om rederiet är godkänt att genomföra denna prövning i egen regi utgår kostnad för teoretiskt och praktiskt prov. Transportstyrelsen grundavgift för prövningen föreslås för 2022 att vara 12 000 kronor. Kostnadsminskningen för rederiet/företaget uppgår till  $56\,500 - 12\,000 = 44\,500$  kronor. Därtill kommer kostnaderna för lots som Sjöfartsverket tar ut då provledaren inte agerar lots vid prövningstillfället. En uppkörning Tjärven – Stockholm tar ca 6 timmar. Det innebär en kostnad för en provledare, i form av lots, på  $6 \times 500$  (timkostnad) = 3 000 kronor.

Kostnadsminskningen för att genomföra prövning i egen regi på sträckan Tjärven – Stockholm kan uppskattas till 44 500 kronor plus administrativa kostnader för provledare på 3 000 kronor. För varje prövning på sträckan Tjärven - Stockholm som genomförs i egen regi kan rederiet/företaget minska sina kostnader med ca 41 500 kronor.

#### **14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?**

Den totala kostnaden för företag som föreskrifterna väntas medföra blir sannolikt något lägre än enligt gällande föreskrifter för kollektivet, men kostnaderna kan variera mellan olika företag. Fler rederier kommer få möjlighet att trafikera sina fartyg med lotsdispens till följd av ändrade lotspliktsgränser och tillåten last. Däremot kommer ett fåtal andra rederier att få en viss kostnadsökning genom att vi inför ett krav på att anlita lots vid en färd i lotsledens ena riktning om de inte har trafikerat lotsleden under det senaste året eller genomfört motsvarande resa med annan befälhavare.

Vissa rederier/företag kan behöva vidta förändringar i sin verksamhet till följd av föreskriftsförslaget så som förändringar i kontinuiteten av sin trafik samt kontinuitet och planering av personal för att kunna tillgodoräknas sig regelförslagets fördelar. Med föreslagna övergångsregler medges en möjlighet att genomföra förändringar i verksamheten för att anpassa den till de nya reglerna.

### *Generella lotsdispenser*

I och med övergången från generella dispenser till att enbart ha en typ av lotsdispens finns det en risk för att rederier och befälhavare får ökade kostnader för förnyelse av lotsdispens, särskilt om de bedriver trafik i många lotsleder. För att mildra denna effekt kommer Transportstyrelsen genom en undantagsmöjlighet i myndighetens avgiftsföreskrift<sup>6</sup> att sätta ned avgiften första gången som befälhavare, efter att en generell lotsdispens giltighetstid har löpt ut, ansöker om lotsdispens för ett fartyg i en eller flera farleder för att fortsätta bedriva sin verksamhet utan att behöva anlita lots. Denna lösning innebär att berörda befälhavare kommer att kunna ansöka om förnyelse av lotsdispens omedelbart från att ha haft en generell lotsdispens istället för en ordinarie lotsdispens. Kostnaden blir då avsevärt lägre än om befälhavarna ska genomgå provningar i varje aktuell lotsled.

Vid nästa eventuella förnyelse av lotsdispens kommer dessa befälhavare att behandlas lika som övriga lotsdispensinnehavare vilket innebär att avgift kommer att tas ut för förnyelse av lotsdispens enligt avgiftsföreskriften.

### *Bogserade pråmar*

Lotsplikten för bogserade pråmar ökar från 70 meters längd och 14 meters bredd till 80 meters längd och 20 meters bredd under förutsättning att det bogserande fartyget har en AIS i klass A som visar att bogsering pågår. Detta innebär lägre kostnader för berörda företag som genom de nya lotsningsföreskrifterna inte behöver anlita lots i samma utsträckning och inte behöver ansöka om lotsdispens för bogsering av pråm som understiger 80 meters längd och 20 meters bredd. Kostnaden för lotsning beskrivs i avsnitt 13. En eventuell investering i AIS i de bogserande fartygen blir en engångskostnad som i sammanhanget inte väntas bli betydande för företagen<sup>7</sup>.

### *Assistans av bogserfartyg*

Befälhavare kan åläggas att göra en resa med assistans av bogserbåt innan de får utföra det praktiska provet för lotsdispens, eller komplettering av lotsdispens, som även ger rätt att nyttja bogserbåt utan assistans av lots. Detta kan medföra en ökad kostnad för rederier.

För att förnya lotsdispens som även ger befälhavaren rätt att använda bogserfartyg utan assistans av lots ska befälhavaren ha nyttjat bogserbåt under lotsdispensens senaste giltighetstid för att även detta medgivande ska förnyas. Om en befälhavare inte har använt bogserbåt under lotsdispensens giltighetstid men vill att medgivandet ska förnyas vid förnyelse av lotsdispensen behöver befälhavaren utföra en resa med assistans av bogserfartyg. Detta kan medföra en ökad kostnad för rederiet jämfört med dagens regler där medgivandet om användning av bogserfartyg utan assistans av lots förnyas utan krav på att befälhavaren ska ha sin erfarenhet av bogserbåtshantering aktuell. Kostnaden för lotsning har beskrivs i avsnitt 13.

---

<sup>6</sup> Transportstyrelsens föreskrifter (2016:105) om avgifter.

<sup>7</sup> En ändamålsenlig AIS kostar cirka 25 000 kr enligt CTV Service, 24 februari 2020.

### **15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?**

De nya lotsningsföreskrifterna kan få olika effekt framförallt för hamnar och rederier som kan påverka deras inbördes konkurrenssituation. Befälhavare på fartyg som trafikerar vissa hamnar under en viss storlek kommer med de nya reglerna i princip att vara lotsningsbefriade, bortsett från en resa som de behöver göra i lotsledens vardera riktning tillsammans med lots om de inte har varit i leden under den senaste tolv månadersperioden. De hamnar där dessa företag har sin verksamhet kommer i sådana fall att öka sitt kapacitetsutnyttjande, vilket även stärker deras konkurrensförmåga.

Motsatt effekt kan drabba andra hamnar och rederier där den riskbaserade lotsplikten leder till skärpningar för den befintliga trafiken som i värsta fall inte längre blir lönsam och behöver skäras ned till följd av för små prisökningsmarginaler hos de aktuella rederierna. I sådana fall påverkas naturligtvis även hamnarnas konkurrenssituation negativt av lotsningsföreskrifterna. Vi ser dock att detta scenario inte kommer att bli vanligt förekommande vid ett antagande att majoriteten av sjötrafiken till och från Sverige är återkommande. Den ökade kostnaden för rederier som det kan bli tal om är kostnad för en lotsning i lotsledens ena riktning. Kostnaden för lotsning har beskrivits i avsnitt 13. Med regelbunden trafik är detta i sammanhanget en liten omkostnad.

Det blir en lägre kostnad för rederier att ansöka om lotsdispens genom att Transportstyrelsen inför ett så kallat förenklat förfarande för lotsdispensansökningar. Den lägre kostnaden beror på att det inte är några krav på avgiftsbelagda teoretiska eller praktiska prov vid ett förenklat förfarande. Kostnaderna för teoretiska och praktiska prov har beskrivits i avsnitt 13 i konsekvensutredningen. Rederier som har möjlighet att trafikera sina fartyg med lotsdispens får lägre utgifter för anlåtande av lots, och hamnar därigenom i en bättre konkurrenssituation. Föreskriftsförslaget leder till en jämnare konkurrenssituation för såväl rederier som för hamnar jämfört med dagens regler.

### **16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?**

Det blir lättare för sjöfartsnäringen att tolka och förstå föreskrifterna genom att flera definitioner och regler förtydligas.

Möjligheten att ansöka om tillfällig lotsdispens är oförändrad i föreskriftsförslaget. Vi anser att denna typ av dispens är nödvändig då befälhavare vid vissa typer av verksamheter har större kunskap att framföra fartyget eller bogserbåtsekipaget än vad en lots har. Att ta bort möjligheten till tillfällig lotsdispens skulle få effekten att lotsar används vid tillfällen där de inte gör nytta. Att ta bort tillfällig lotsdispens skulle troligtvis inte påverka sjösäkerheten.

Lotspliktslinjen i Visby flyttas längre ut och inkluderar kryssningskajen för att tydliggöra lotsplikts omfattning samt att farlederna till Sandholmen och Norvik blir nya lotsled. Lotspliktslinjen i Kappelshamnsviken flyttas så att ankarplatsen inte omfattas av lotsplikt. Detta medför att befälhavare enbart behöver anlita lots vid ett tillfälle, istället för två, för att gå in till

hamnen. Detta minskar rederiers väntetid och kostnader för lotsning i området.

### 17. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

De nya lotsningsföreskrifterna väntas vara fördelaktiga för mindre tonnage, vilka främst ägs av mindre företag som ofta har kontinuitet i sin verksamhet. Transportstyrelsen bedömer därför att små företag inte behöver uppmärksammas särskilt vid reglernas utformning.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydliga och moderna regler  Administrativa bördan minskar avseende bogsering av präm  Provledare för lotsdispenser på rederier  Fler och utökade områdesundatag  Möjlighet till lotsdispens enligt förenklat lotsdispensförfarande	Något förhöjd avgift då generell dispens omvandlas till lotsdispens  Befälhavare på fartyg med en längd mellan 70 meter dagens lotspliktsgränser som inte är undantagna lotsplikt enligt villkor i föreskriften åläggs initialt en kostnad för att anlita lots  Ökad tillståndshantering på Transportstyrelsen  Befälhavare kan åläggas att göra en resa med assistans av bogserbåt	+ / -	Övergångsregler föreslås beträffande omvandling av generell dispens till lotsdispens  Under förutsättning att de inte har trafikerat den aktuella leden under en tolv månadersperiod  Enklare och billigare för företag att ansöka om dispens för fartyg som ges möjlighet till förenklat lotsdispensförfarande  Gäller om bogserbåt inte nyttjats senaste 12 månadsperioden

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Medborgare</b>	<p>Sjösäkerhet och miljöpåverkan</p> <p>Tillgänglighet på sjötransporter</p>			Riskvärderingen innebär att lots används där den gör mest nytta
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Tydliga och moderna regler</p> <p>Ändringarna av lotspliktsgränser förväntas att effektivisera och optimera lotsningen</p> <p>Lotsplikten styrs av en mer omfattande riskvärdering av lotsled, fartyg och last. Färre miljö- och räddningsinsatser för KBV</p>	<p>Antalet ansökningar till Transportstyrelsen förväntas att öka</p> <p>Extra kostnader för lotsningsverksamheten kan initialt uppstå.</p>		Behöver omhändertas avseende resurser i form av handläggare
<b>Externa effekter</b>	<p>Tydliga och moderna regler</p> <p>Hög sjösäkerhet och färre olyckor</p>			Riskvärderingen innebär att lots används där den gör mest nytta
<b>Totalt</b>				Med ovan sammanställning i beaktan bedöms fördelarna med föreskriften överväga nackdelarna

## **E. Samråd**

Samrådsbrev har skickats till Sjöfartsverket och Försvarmakten.

---

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta:

Johan Skogwik  
Telefon: 010-495 33 37  
E-post [johan.skogwik@transportstyrelsen.se](mailto:johan.skogwik@transportstyrelsen.se)

Joakim Lindvall  
Telefon: 010-495 65 24  
E-post: [joakim.lindvall@transportstyrelsen.se](mailto:joakim.lindvall@transportstyrelsen.se)

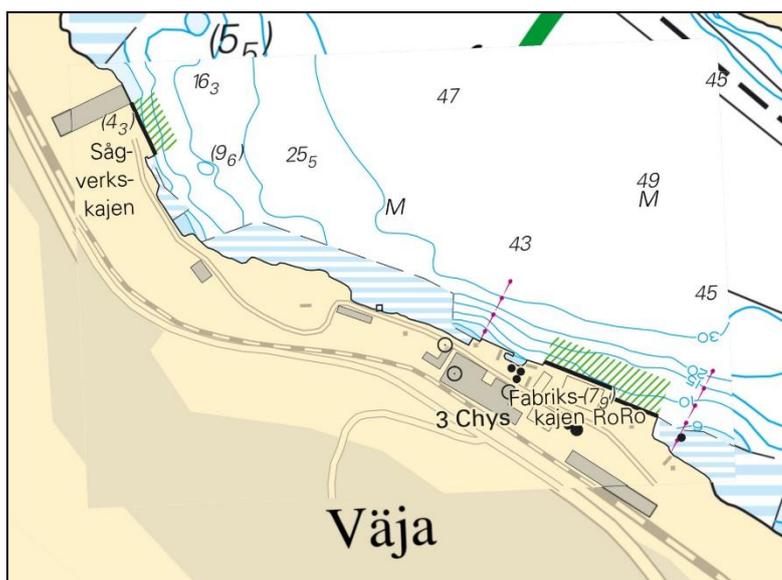
Remiss

## Områdesundatag

- **Väja (Bollstafjärden)**

Hamnen har visat ett behov av att utöka befintligt områdesundantag och Transportstyrelsen beviljar i dag vanligtvis de tillfälliga lotsdispensansökningar som gäller området med vändande post, vilket medför en onödig administration och tidsåtgång både för sjöfartsnäringsen och för myndigheten. Transportstyrelsen föreslår därför undantag från lotsplikt i följande område:

- Från kajplatser vid Sågverkskajen till kajplatser vid Fabrikskajen och RoRokajen, och vice versa,
- Mellan kajplatser längs Fabrikskajen och RoRokajen,
- Mellan kajplatser längs Sågverkskajen.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

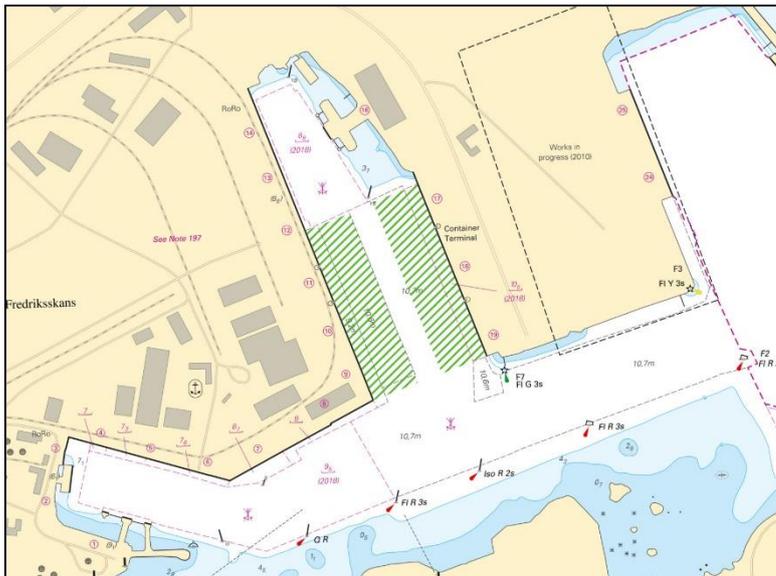
### *Förslag på utökat områdesundantag i Väja*

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd, men där längden är under 120 meter. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

- **Gävle**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i följande område:

- Gävle Hamn, Östra hamnbassängen mellan kajerna 9-12 och kajerna 17-19.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

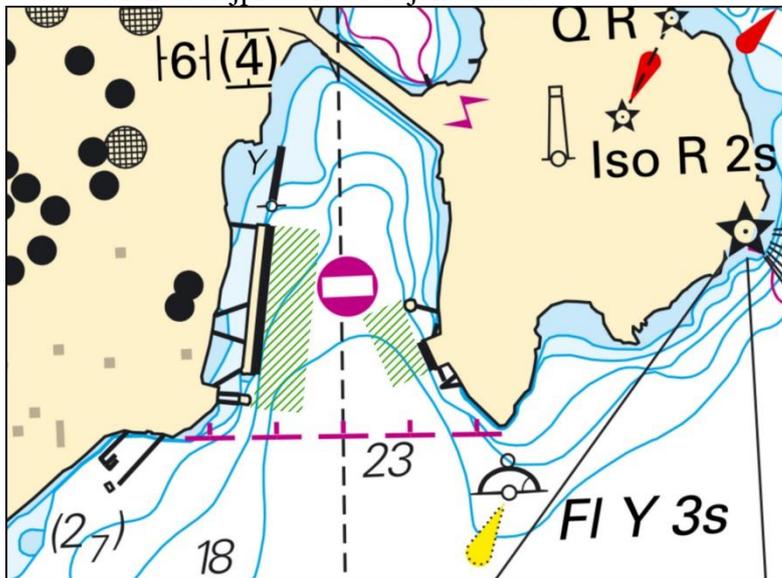
**Förslag på områdesundantag i Gävle Hamn, Östra hamnbassängen**

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd, men där längden är under 120 meter. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

- **Nynäshamn**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i följande område:

- Mellan kajplats 1-4 i Oljehamnen.



*Får inte användas för navigering. © Sjöfartsverket*  
**Förslag på områdesundantag i Nynäshamn (Oljehamnen)**

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd, men där längden är under 130 meter. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

- **Västerås**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i Västerås hamnar (Djuphamnen, Oljehamnen och Östra hamnen) enligt följande:

- Mellan kajplatser i Djuphamnen,
- Mellan kajplatser i Oljehamnen,
- Från kajplatser i Djuphamnen till kajplatser i Oljehamnen, och vice versa,
- Från ankarplatsen öster om Djuphamnen till kajplatser i Djuphamnen och Oljehamnen, och vice versa,
- Mellan kajplatser i Östra hamnen norr om Lillåbron (cykelbron över hamnbassängen).

Området utökas därmed med kajplatser i Östra hamnen.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

*Förslag på områdesundantag i Västerås hamnar*

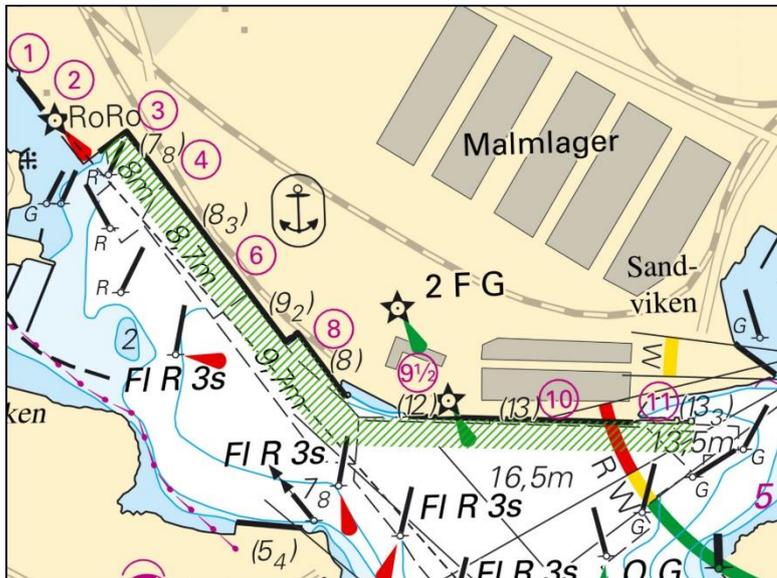
Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

På önskemål från Sjöfartsverket föreslår vi att förflyttning med fartyg som för oljelaster ska omfattas av områdesundantaget. Skälet till detta är att ett modernt oljetankfartyg är konstruerat på ett sätt som gör det lika säkert som till exempel ett bulkfartyg. Det har innesluten last som skyddas vid grundstötning av ett dubbelskrov. Tankfartyg har dessutom hög bemanning,

dokumenterade rutiner och en hög säkerhet ombord. För att skapa enhetliga regler föreslår Transportstyrelsen att denna lättnad ska införas i samtliga områdesundantag.

- **Oxelösund**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i följande område:  
Mellan kajplats 3-11 i Oxelösunds Hamn, Stadshamnen.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

#### *Förslag på områdesundantag i Oxelösunds hamn*

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd, men där längden är under 130 meter. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

Transportstyrelsen har på önskemål från Sjöfartsverket utrett om förslaget till undantag från lotsplikt i Oxelösunds Hamn bör delas upp i två avsnitt. Områdesundantaget skulle då istället för att sträcka sig från kaj 3 till kaj 11 delas upp mellan kaj 3 och 8 samt kaj 9 ½ och 11. Området i kröken mellan dessa kajavsnitt skulle då inte omfattas av undantaget, vilket skulle bli mer likt utformningen av gällande områdesundantag i Pampushamnen i Norrköping. Transportstyrelsen anser att det inte ligger några större svårigheter i att utföra en förflyttning längs kröken mellan kaj 8 och 9 ½. Vi har därmed valt att inte utforma områdesundantaget i två separata avsnitt. Därtill föreslår vi att områdesundantaget är villkorat bland annat med att det inte får tillämpas vid förflyttning från en kajplats till en annan, om det vid en eller flera mellanliggande kajplatser finns ett förtöjt fartyg. Genom villkoret vidtar vi en riskreducerande åtgärd för områdesundantagets nyttjande.

Transportstyrelsen har även utrett om följande sträckor skulle kunna omfattas av områdesundantag i Oxelösund men bedömt att förflyttningar på sträckorna avser en för lång distans och är av sådan komplexitet att de inte bör tillåtas:

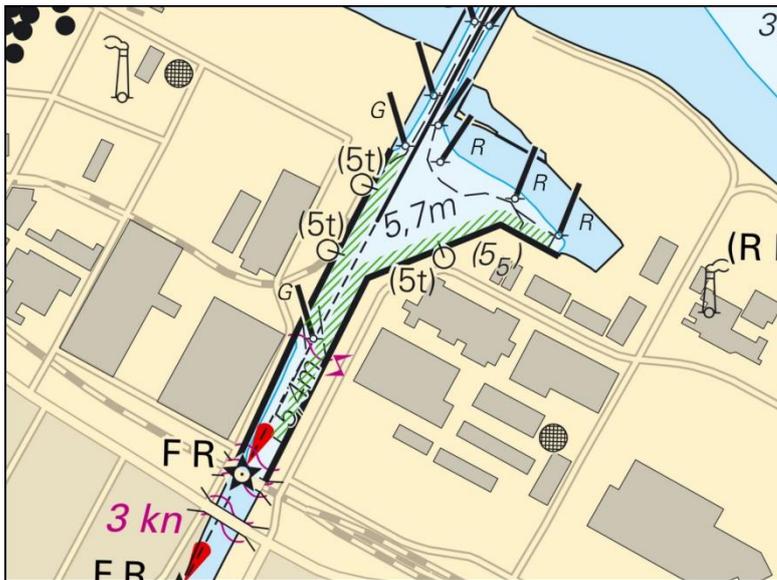
- Oxelösunds Hamn, mellan stadshamnens kajer 3-11 och Stålhamnens kajer,
- Mellan ankarplats Vinterklasen och stadshamnen kaj 3-11,
- Mellan ankarplats Örsbaken och Stålhamnens kajer.

En avgörande aspekt är att innan förflyttning sker ska befälhavare visuellt, utan hjälpmedel, kunna bedöma förhållanden i hamnområdet och vid kajen eller i ankarrutan dit fartyget ska förflyttas.

- **Lidköping**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i Lidköpings hamnar enligt följande:

- Mellan kajplatser vid Västra kajen,
- Mellan kajplatser vid Östra kajen,
- Från kajplatser vid Västra kajen till kajplatser vid Östra kajen, och vice versa.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

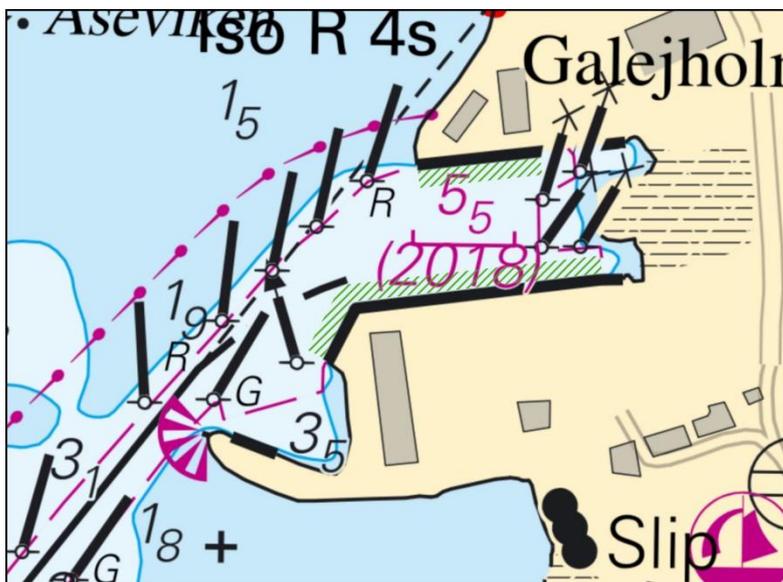
### *Förslag på områdesundantag i Lidköping*

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

- **Otterbäcken**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i Otterbäcken hamnar enligt följande:

- Mellan kajplatser vid Galejkajen,
- Mellan kajplatser vid Malmkajen,
- Från kajplatser vid Galejkajen till kajplatser vid Malmkajen, och vice versa.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

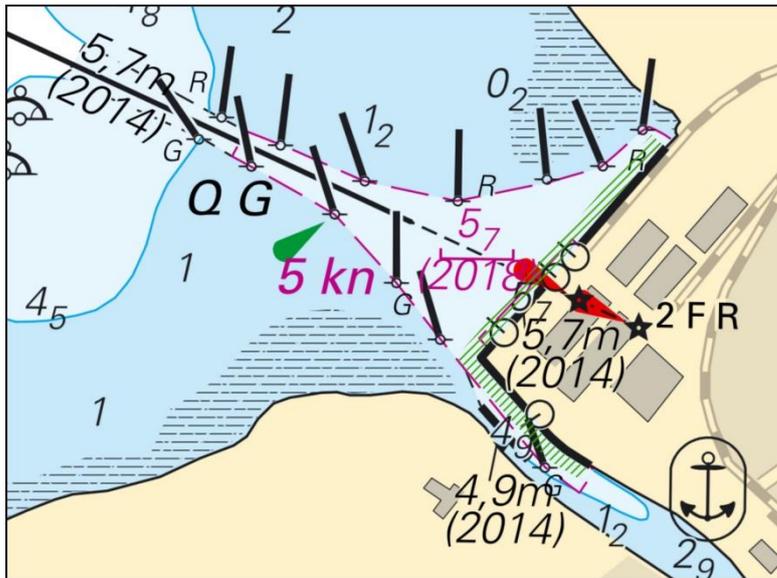
**Förslag på områdesundantag i Otterbäcken**

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

- **Kristinehamn**

Transportstyrelsen föreslår undantag från lotsplikt i Kristinehamn enligt följande:

- Mellan kajplatser 17-25.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

*Förslag på områdesundantag i Kristinehamn.*

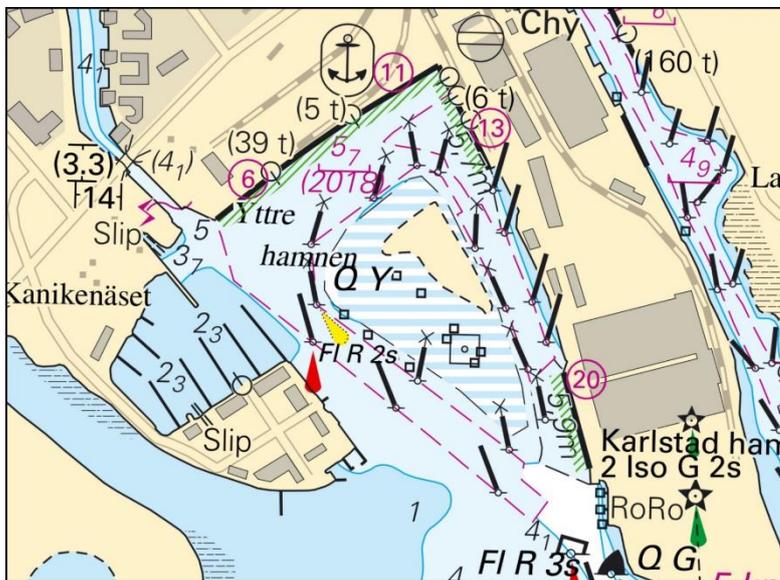
Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.

Vänerhamn AB föreslår även att områdesundantaget ska omfatta resa mellan ankarplats och kaj. Vi gör bedömningen att en sådan förflyttning är mer omfattande än andra förflyttningar som ges möjlighet till genom områdesundantag för förflyttning mellan ankarplats och kaj på grund av den smala rännan in till kajen samt det begränsade manöverutrymmet i hamnbassängen. Vi föreslår därför att områdesundantaget begränsas till att endast innefatta förflyttning mellan kajer.

- **Karlstad**

Transportstyrelsen föreslår, efter önskemål från Vänerhamn AB, undantag från lotsplikt i Karlstad enligt följande:

- Mellan kajplatser 5-14,
- Mellan kajplatser 20-21,
- Från kajplats 5-14 till kajplats 20-21 och vice versa, men endast längsmed Yttre hamnens östra sida.



*Får inte användas för navigering.*

© Sjöfartsverket

**Förslag på områdesundantag i Karlstad**

Undantaget föreslås gälla fartyg eller bogserekipage där befälhavaren är skyldig att anlita lots endast på grund av fartygets eller bogserekipagets längd eller bredd. Undantaget är villkorat med hänsynstaganden på samma sätt som andra områdesundantag, se föreskriftsförslaget.



