

YTTRANDE TSFS 20:

Diarienummer TSF 2020-54

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om säkerheten vid forsränning

sjofart@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Svenska Kanotförbundets (SKF), Scouternas och Friluftsrämjandets yttrande över föreskrifter och allmänna råd om säkerheten vid forsränning (Föreskrifter).

Sammanfattning:

Vi instämmer i att nya föreskrifter behövs och att de gamla ska upphävas. Föreskrifterna innehåller som konsekvensutredningen tydliggör brister och otydligheter. Vi har inga synpunkter på förslagen till förändringar för forsränning med passagerare i UFF, de ser väl avvägda ut och ger bl.a. en tydligare ansvarsfördelning. Transportstyrelsen skriver i sitt förslag till Föreskrifter att vi ideella organisationer inte omfattas av Föreskrifterna. Det tycker vi är bra men Konsumentverket via Produktsäkerhetslagen PSL gör ingen skillnad på kommersiell och ideell verksamhet. Det gör att vi är angelägna om att inte omfattas av Föreskrifterna. Om vi finns med i dessa Föreskrifter blir de vid en prövning enligt PSL (2004:451) en trolig norm som Konsumentverket då använder sig av.

Vi anser att;

- Föreskrifterna är bra om de enbart gäller den typ av forsränning som i dagligt tal och för allmänheten bedrivs i farkoster av typen UFF och att gränsen sätts till en eller flera forsfarare med två till tolv passagerare.
- Föreskrifterna innebär ett dråpslag mot kanotuthyrare och ideell kanotverksamhet med paddlingsverksamhet i strömmande vatten om kanot omfattas. PSL har införts efter att gällande Föreskrifter antogs. Skillnaden mellan kommersiell och ideell verksamhet finns inte idag och därmed kommer även ideell verksamhet enligt vår tolkning att omfattas av Föreskrifterna.
- vid paddling med andra "farkoster" (kanoter, SUP- brädor, Packraft etc.) i strömmande vatten ska säkerhetskrav i relation till utbildningar och certifieringar som SKF administrerar eller motsvarande tillämpas. Den principen tillämpas även inom övriga EU-länder. De nationella Förbundens utbildnings och certifieringsprogram av forspaddlingsinstruktörer gäller som branschstandard. Våra internationella samarbeten gör att vi följer en i grunden gemensam Europeisk standard. Det blir en nationell garant för kvalitet och säkerhet. Genom kanotföreningar, folkhögskolor, Friluftsrämjandet, Scouterna och Svenska kyrkan samt även "allmänheten" nås en mycket stor del av den organiserade verksamhet samt en ökande del av den oorganiserade paddlingsverksamheten som finns i Sverige.
- Transportstyrelsen fortsatt har tillsynsansvar för forsränning med UFF och båtar, tillsynsansvaret ska vara oberoende branschens aktörer. Det finns ingen sammanhållande organisation för de nuvarande 16 företagen.

- Gällande paddling förutom i UFF för grupper som organiseras av försämningsföretagen, har SKF en sammanhållande roll. Det sker ett samarbete med de organisationer som har paddling på sitt program och det finns en samsyn på vilken utbildning och certifiering som är relevant för verksamheten. Här reglerar PSL verksamheten, någon ytterligare reglering ger inget mervärde för säkerheten vid verksamheten.

Ändringar som krävs för att Föreskrifterna ska följa Friluftsrämjandets, Scouternas och Svenska Kanotförbundets förslag:

Om detta ska genomföras måste följande i Föreskrifterna slopas;

Tillämpning 1 kap 2 §

Definitioner

forsränning

färd med båt, UFF, ~~kanadensare, kanot, kajak~~ eller annat liknande flythjälpmedel i fors graderad till klass 1 eller högre enligt dessa föreskrifter.

7 kap. Utrustning för forsraning

Allmänna råd UFF:er, båtar, ~~kanoter, kanadensare, kajaker eller andra flythjälpmedel~~ som används i kommersiell forsraning bör vara konstruerade och utrustade enligt erkända normer för forsraning. Flytvästar, hjälmar, våtdräkter och övrig säkerhetsutrustning som används i kommersiell forsraning bör uppfylla erkända normer för forsraning. ...

8 kap.-Turregler och åldersgränser

~~§ 5 Forsraning med andra farkoster än UFF~~

~~Forsraning med andra farkoster än UFF~~

~~5 § Vid forsraning där passageraren själv framför kanadensare, kanot, kajak eller liknande flythjälpmedel ska forsranaren ha tillgång till egen kajak eller annan lämplig forsraningsfarkost för att effektivt kunna hantera en nödsituation. Forssträckan som används ska ha en uppsäkrad uppsamlingsplats.~~

~~Allmänna råd~~

~~I medelsvåra forsar, upp till klass 2, bör forsranaren inte ha ansvar för mer än fem kajaker eller liknande flythjälpmedel i fosen samtidigt. REMISS 13 TSFS 20: I svåra forsar, klass 3, bör forsranaren inte ha ansvar för mer än tre kajaker eller liknande flythjälpmedel i fosen samtidigt.~~

9 kap Grundutbildning för forsranare

När det gäller **9 kap.** kan texten kanske finnas kvar eftersom ex. kajak ger en tydligare känsla för vattnets rörelser och påverkar kanoten på ett mycket direkt sätt som kan vara värdefull kunskap även när man framför UFF men det anser vi att UFF-företagen är mest lämpade att besvara.

4. Teoretiska studier och praktiska övningar i kajak eller annan liknande farkost. (utbildningstid 8 timmar).

Om vårt förslag ska genomföras kräver det följande tillägg i Föreskrifterna:

Tillämpning 2 §

Dessa föreskrifter gäller den som bedriver kommersiell försäkring i Sverige. Föreskrifterna gäller inte för passagerarfartyg, fartyg med en skrovlängd på fem meter eller mer samt fartyg som nyttjar mekanisk framdrivning vid försäkring. **Föreskrifterna gäller inte heller kanoter och paddling förutom UFF för 3-12 personer.**

...

UFF

Uppblåsbar farkost för försäkring **med en eller flera försäkrare och två till tolv passagerare.**

Kommentarer och bakgrund till våra synpunkter.

Kommentar till Konsekvensutredning A 1 punkt C:

De tidigare föreskrifterna avgränsade inte-vilka farkoster som omfattas av Föreskrifterna. Visserligen har skrovlängd 5 m införts men det finns kanadensare med en skrovlängd över 5 meter. Det gör att en typ av kanadensare omfattas av regeln medan en annan inte gör det.

Kommentar till Konsekvensutredningen A 4, sid 13

Enligt konsekvensutredningens punkt 4 är SKF inte direkt berört utan hamnar under texten "Även följande grupper kan beröras; föreskriftsförslaget innebär dock för deras del inga skillnader i förhållande till de nuvarande föreskrifterna." Transportstyrelsens definition stämmer inte överens med Konsumentverkets definition, det skapar otydlighet om tillämpningen av Föreskrifterna.

Föreskrifterna

Kap 1 § 2 Tillämpning

Konsumentverkets definition stämmer inte överens med Transportstyrelsen, där den senare menar att ideella verksamheter som t ex Friluftsrådet, kanotföreningar och Scouter undantas från Föreskrifterna. Konsumentverket menar att enligt [Produktsäkerhetslagen \(PSL\) \(2004:451\)](#) omfattas även ideell verksamhet när aktiviteter (*tjänster*) erbjuds mer än vid något enstaka tillfälle. Det krävs inte att verksamheten är inriktad på vinst. Vi förväntas i det sammanhanget sortera under Föreskrifter anpassade till försäkring, d v s inte använda de väl beprövade utbildningar, etc. som SKF har utvecklat och som är anpassade till våra organisationers verksamhet.

Om en förening läser Föreskrifterna kan de få intrycket att bestämmelserna inte gäller ideell verksamhet i deras förening om de ordnar interna turer. Oavsett vad de tror i föreningen kommer händelser som Konsumentverket prövar, prövas mot relevant föreskrift eller branschstandard. Vi anser att den standard SKF tillhandahåller är en branschstandard. Att pröva en händelse, mot "föreskrifter och allmänna råd om säkerheten vid försäkring", i lätt strömmande vatten med en grupp scouter i kanadensare blir inte relevant.

Det togs inte hänsyn till de speciella förhållanden som kännetecknar paddling i kanoter i de tidigare föreskrifterna. Vi har levt med föreskrifterna under många år och det har gett oss ökande problem. Ett viktigt skäl är att Konsumentverket införde PSL 2004 som innebär att det inte görs skillnad på kommersiell och ideell verksamhet.

Föreskrifter Kap 1 § 3 Definitioner

Vi saknar en avgränsning mot kanoter i Föreskrifterna. De definitioner som Transportstyrelsen använder i förslaget till nya Föreskrifter gällande begreppen försränning och passagerare skapar osäkerhet om vad som är möjligt och lämpligt. Föreskrifterna passar inte för paddling i kanoter. Förslaget vidmakthåller de problem som våra organisationers verksamheter har. Vi förtydligar nedan;

Forsränning

Definitionen innebär att föreningar/lokalavdelningar, kanotcentraler som ägnar sig åt paddling i grupp där vattnet strömmar hamnar i ett stort dilemma. Om de ska följa Föreskrifterna krävs att de skapar ett försränningsföretag som har ett certifikat för detta ändamål utfärdat av Transportstyrelsen. Vi bedömer att detta certifikat inte är relevant för den verksamhet som vi bedriver i kanoter.

Passagerare.

Om man själv paddlar och styr sin egen farkost så blir begreppet "*passagerare*" missvisande. Visserligen finns det i 8e kapitlet, 5§ "*Vid försränning där passageraren själv framför kanadensare, kanot, kajak eller liknande flythjälpmedel ...*" ett försök att förklara att även om man sitter själv i en kanot betraktas man som passagerare i föreskrifterna. Vi anser att det är olyckligt. Dels för att definitionen "*passagerare*" inte stämmer med den definition som våra organisationer använder, dels för att begreppen kanadensare, kanot, kajak används felaktigt. Kanot är ett samlingsnamn, kajak och kanadensare har i grunden olika utformning men båda är kanoter.

Kap 3 § 1 Licenser

Det är inte rimligt att ledare i föreningar/lokalavdelningar eller kanotcentraler ska genomgå de utbildningar som krävs för att bli forsguide/säkerhetschef eftersom dessa utbildningar inte är anpassade till kraven vid paddling. Ansvarsfrågorna regleras av lokalavdelningars och föreningars stadgar samt av PSL. De utbildningar vi erbjuder inom våra organisationer är anpassade till paddling i den form som bedrivs av våra organisationer. Föreskrifterna är anpassade för UFF med en grupp kunder i en speciell forssträcka inte för paddling i en egen kanot.

Allmänna synpunkter:

Föreskrifterna i stort är helt anpassade till försränningsföretag som kör en eller flera forssträckor företrädesvis i ett vattendrag. Föreningar och kanotcentraler inom SKF, lokalavdelningar inom Friluftsförbundet samt Scouternas verksamhet innefattar paddling i strömmande vatten. För denna verksamhet innebär förslaget att det råder en fortsatt osäkerhet om vad som faktiskt gäller eller om vi ska vara strikta ett totalt dråpslag mot verksamheten eftersom Föreskrifterna ska gälla forsar från klass 1 eller högre, vilket gör att det i praktiken inte går att anordna turer ens på lätt strömmande vatten utan licenser och certifikat. Visserligen är delar av innehållet i utbildningarna adekvata även för paddling i kanoter, men helheten blir inte rimlig för verksamhet i kanot.

Om Föreskrifterna går igenom som de är formulerade idag så kommer det innebära att inga turer kan genomföras t ex med kanadensare i en klass 1-graderad fors utan att ledarna har försrännarlisans. Vi bedömer att det kommer att leda till färre organiserade och ledarledda turer men att antalet "*kompisturer*" kommer att öka. Vår bedömning är att riskerna för tillbud då kommer att öka. Inom den verksamhet vi organiserar har det varit mycket få tillbud och inget av dem allvarligt även om vi ser decennier tillbaks.

Trots att tillbuden är mycket få inom den organiserade verksamheten har SKF tagit fram utbildningar och certifieringar för att fortsatt hålla säkerhet och miljöhänsyn högt och kontinuerligt föra in ny kunskap i systemet. SKF har under många år samarbetat nationellt (med bl.a. Friluftsrådet, Scouterna och folkhögskolor) och internationellt både bilateralt samt inom European Paddle Pass där 11 europeiska länder jobbat fram gemensamma strukturer där säkerhet är en av hörnstenarna. SKF har konsekvent utarbetat säkerhetsmanualer och kursverksamhet som anpassats till den verksamhet som bedrivs med kanoter. SKF har en etablerad utbildningsstruktur för personliga färdigheter, instruktörs- och ledarfärdigheter samt säkerhetsutbildningar. Organisation för certifiering och administrering av dessa finns redan. Det har även varit en kontinuerlig dialog med ex. Scouterna och Friluftsrådet som tillämpar samma innehåll i sitt säkerhetsarbete och i sina utbildningar. Det sker en kontinuerlig uppföljning av säkerhet och en ständig utveckling av det material, underlag för säkerhetsplaner, kurser etc. som finns.

SKF är en del av Sjösäkerhetsrådet som är en kanal för utveckling av säkerhet till sjöss. Även detta anser vi vara en garanti för att de certifieringar och utbildningar som SKF levererar är relevanta. Vi föreslår därför att det arbete SKF som kanotspecifikt inriktat förbundet genomfört ska bli den norm som Konsumentverket kan använda i bedömning av verksamhet inom ramen för PSL. Det skulle innebära att ideella föreningar/lokalavdelningar etc. och kommersiella kanotcentraler kan bedriva sin kanotverksamhet med relevant stöd i form av verksamhet med kanoter oavsett utformning av kanoterna. Vi strävar mot att de utbildningar som framtagits inom våra organisationer ska nå även personer med egen utrustning och vi lyckas redan idag nå enskilda kanotister, många av skolans lärare i ett pågående projekt, kyrkans konfirmandledare m.fl. med kunskap genom att utbilda dem i våra system. Faktum är att vi anser att alla incidenter med kanoter, även de som inte sker inom den organiserade verksamheten, är en anledning till att jobba vidare med adekvat utbildning. Vi känner oss trygga med att vi levererar bra utbildningar (instruktörsutbildningar, säkerhetsutbildningar i fors, etc.) och att vi har kvalitet på våra certifieringar. Vi anser att den utbildning vi står för är en Branschnorm som tillämpas av nämnda organisationer men även allt mer inom folkhögskolor, skolor, kyrkan etc.

Våra organisationer vill följa lagar och föreskrifter. Problemet uppkommer när Transportstyrelsen och Konsumentverket ger olika tolkningar om vad som gäller. Transportstyrelsen framför att ideell verksamhet inte omfattas av Föreskrifterna. De besked vi får från Konsumentverket är att ideell verksamhet omfattas av PSL och om fall uppkommer prövas ärendet mot de föreskrifter eller den branschstandard som finns. Föreskrifterna i detta fall är inte anpassade till vår verksamhet. Om föreskrifterna gäller sätter det stopp för den organiserade paddlingen i strömmande vatten. Om vi följer den branschstandard som vi står för kan verksamheten fortsätta och utvecklas. Den branschstandard vi har är kompatibel med övriga EU-länders som låter de nationella förbunden stå för den nationella branschstandard som gäller. Om vi lyfter ut paddling från Föreskrifterna får vi en fortsatt positiv utveckling. Om Föreskrifterna i sin nuvarande utformning omfattar kanot hamnar våra ledare i ett moment 22 som är omöjligt att komma ur om man inte antingen lägger ner verksamheten i den form som tillämpats i decennier med goda resultat utan allvarliga incidenter eller att alla våra ideella ledare som berörs genomgår utbildningen och skaffar licens som forsguide och att en säkerhetschef finns i föreningen. Det skulle då ske i en farkost som inte används i vår verksamhet och som framförs helt annorlunda. Vi upplever att det känns som ett orimligt och orealistiskt krav.

Nu finns en möjlighet att ändra i Föreskriften genom att lyfta ut kanot ur Föreskrifterna. Då kan våra organisationer fortsätta vår verksamhet utan den osäkerhet som nu råder där vi hamnar i kläm mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket. Om vår branschstandard, som är anpassad

för kanotverksamhet och som tillämpats i decennier med goda resultat utan allvarliga incidenter, får råda får vi en positiv utveckling.

Svaret på remissen har behandlats och beslutats gemensamt av Scouterna, Friluftsförbundet, Svenska Kanotförbundet samt sakkunnig inom försäkring Dennis Franzén.

Lars Lundström
Generalsekreterare Friluftsförbundet
Lars.lundstrom@friluftsförbundet.se

Dag Johansson
Generalsekreterare Svenska Kanotförbundet
dag.johansson@kanot.com

Anna-Karin Hennig
Generalsekreterare
anna-karin.henning@scouterna.se

Enligt uppdrag



Katinka Ingves
Utvecklare rekreativ paddling och friluftsliv
katinka.ingves@kanot.com