

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd

Skriv kommentarerna till remissynpunkterna på ett sakligt och neutralt sätt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Arbetsmiljöverket		Arbetsmiljöverket har inga synpunkter gällande Förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.	Noterat.
Länsstyrelsen Kalmar län		Länsstyrelsen avstår från att yttra sig över remissen.	-
Länsstyrelsen i Hallands län		Länsstyrelsen har inga synpunkter på förslagen.	Noterat.
Sveriges Kommuner och Regioner		Härmed meddelas att förbundet avstår från att lämna synpunkter.	-
Länsstyrelsen Västra Götaland		Länsstyrelsen har inga synpunkter på konsekvensutredning och förslag till föreskrifter om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.	Noterat.
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)		Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tagit del av promemorian och har inga synpunkter att lämna.	Noterat.
Länsstyrelsen i Norrbottens län		Länsstyrelsen i Norrbottens län har inga synpunkter.	Noterat.
Statens haverikommission, SHK		SHK avstår från att yttra sig över remissen av nytryck av föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.	-

Kungliga Örlogsmanna- sällskapet	2 kap. 9 §	Kungl. Örlogsmannasällskapet välkomnar Transportstyrelsens förslag och delar uppfattningen att föreskrifterna inom det aktuella området bör revideras. Kungl. Örlogsmannasällskapet tillstyrker förslaget att Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) upphävs och ersätts av två nytryck i TSFS, vilket kommer att göra bestämmelserna mer lättöverskådliga. De texter som föreslås ökar dessutom tydligheten och gör bestämmelserna lättare att förstå för läsaren. Synpunkter på förslagen i detalj Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd 2 kap. (Hamnanläggningar) 9 § Kungl. Örlogsmannasällskapet noterar här att besvarande om begäran om en sjöfartsskyddsdeklaration för fartygets räkning, enligt avsnitt 5.4 i bilaga II till förordning (EG) nr 725/2004, ska utfärdas av befälhavaren eller fartygets skyddschef. Föreskriftsförslaget anger emellertid att hamnanläggningens skyddschef ska begära upprättande av befälhavaren eller den befälhavaren har delegerat uppgiften till (1 st.). Fråga uppstår då om EU-förordningens bestämmelse innebär en begränsning i fråga om vilka som kan hantera sjöfartsskyddsdeklarationen för fartygets räkning och om den föreslagna bestämmelsen i så fall medför en risk för obehörig hantering av handlingen. Möjligen bör en annan lydelse övervägas för att minska risken för att otydlighet i detta avseende uppstår.	Noterat.
	2 kap. 7 §	2 kap. (Hamnanläggningar) 7 § I fråga om återkallande av en hamnanläggnings skyddsplan anger förslaget att återkallelse får ske om hamnanläggningens skyddschef inte uppfyller tillämpliga krav (5 p.). Kungl. Örlogsmannasällskapet tolkar denna bestämmelse som att det är utbildningskraven som följer av 2 kap. 8 § som avses. Detta bör i så fall förtydligas eftersom "tillämpliga krav" kan uppfattas omfatta även andra krav i fråga om sjöfartsskydd.	Tillämpliga krav omfattar här inte enbart kraven på utbildning och kompetens utan samtliga krav som träffar skyddschefen, t.ex. 17.2 i bilaga II i förordning (EG) nr 725/2004.
	3. kap. 2–3 §§	3. kap. (Fartyg) 2 och 3 §§ De föreslagna ändringarna innebär att rapportering till Kustbevakningen, genom maritime single window (MSW), ska ske av befälhavaren eller av den	Det är riktigt att ett straffansvar inte kan delegeras. Bestämmelsen har

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		befälhavaren har delegerat uppgiften till. Härvid ska noteras att det endast är redaren och befälhavaren som omfattas av straffansvar, enligt 23 § 9 lagen (2004:487) om sjöfartsskydd (Sjöfartsskyddslagen), för underlåtenhet att ge in den ifrågavarande informationen. Även om befälhavaren tydligt delegerar uppgiften till en styrman att ge in informationen, förblir befälhavaren alltså straffrättsligt ansvarig om informationen inte lämnas, jfr rättsfallet ND 2006 s. 71 (Svea HovR) Nordanhav. Den nu föreslagna lydelsen riskerar att skapa oklarhet kring vem som faktiskt är ansvarig för ingivande av informationen. Kungl. Örlogsmannasällskapet menar att formuleringen "befälhavaren ska se till att ..." skulle kunna användas istället för att göra bestämmelsen tydligare i detta avseende. Lydelsen innebär visserligen att någon annan kan ombesörja ingivandet, men markerar samtidigt att det i så fall alltså är befälhavaren som bär ansvar för att korrekta uppgifter ges in. Denna metodik skulle då följa aktsamhetskraven gällande exempelvis sjövärdighet och gott sjömanskap i 6 kap. sjölagen (1994:1009) och i fråga om befälhavarens ansvar i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Kungl. Örlogsmannasällskapet har inga synpunkter på förslaget Transportstyrelsens föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.	omformulerats så att befälhavaren ska se till att informationen lämnas. På så sätt kan någon annan rent praktiskt göra rapporteringen men det förtydligas att det alltid är befälhavarens ansvar att det blir gjort, vilket överensstämmer med det som står i straffbestämmelsen. Noterat
Länsstyrelsen i Uppsala län		Vi avstår från att lämna synpunkter.	-
Länsstyrelsen i Västerbottens län		Länsstyrelsen Västerbotten ser det positivt att samordna, förenkla och förtydliga föreskrifterna. Länsstyrelsen tillstyrker förslaget. Övriga synpunkter Transportstyrelsens remiss inkom till Länsstyrelsen 2025-04-28. Remisstiden fram till 2025-05-21 upplevs som mycket kort vilket betyder att på den snävt tilltagna remisstiden har Länsstyrelsen Västerbotten inte haft möjlighet att genomgå de beskrivna förslagen på önskvärt sätt.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Länsstyrelsen i Västernorrlands län		Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att remitterade föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd, samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar uppfyller syftet med revideringen av föreskrifterna. Vi har inte några synpunkter på den konsekvensutredning som gjorts.	Noterat.
Länsstyrelsen i Östergötlands län		Länsstyrelsen Östergötland har inga synpunkter på att föreskrifterna förs över från Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS till Transportstyrelsens författningssamling TSFS. Länsstyrelsen Östergötland har inte tagit ställning till de övriga föreslagna ändringarna.	Noterat.
Havs- och vattenmyndig- heten		Havs- och vattenmyndigheten avstår att yttra sig i ärendet Förslag till nytryck av föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.	-
Länsstyrelsen Gotlands län		Vi har tyvärr inte resurser tillgängliga för att lämna synpunkter på er remiss.	-
Sjöfartsverket		Generellt är Sjöfartsverket mycket positiva till att äldre föreskrifter i serien SJÖFS ersätts med nya regler i Transportstyrelsens egen föreskriftserie. I övrigt har Sjöfartsverket inga synpunkter på remissen.	Noterat.

Kustbevakningen	Definitioner	Kustbevakningen är positiv till att SJÖFS 2004:13 revideras och ersätts av nytryck. Kustbevakningen kan även se att ytterligare förtydliganden och justeringar skulle behöva göras för att föreskrifterna ska bli tydliga för alla som berörs av dem. Transportstyrelsens föreskrifter om IMO-identifikationsnummer <i>Vilka fartyg omfattas?</i> Kustbevakningen anser vidare att det är svårt att utläsa av förordning (EG) nr 725/2004 vilka fartyg som omfattas av regelverket och den nationella lagstiftningen som kompletterar förordningen. När det gäller IMO-föreskriften anges i konsekvensbedömningen att förslagen inte innebär några ändringar i sak. I föreskriften anges att föreskrifterna gäller olika typer av lastfartyg. Däremot finns inte någon definition i föreskriften vad som avses med begreppet lastfartyg. Transportstyrelsen har olika definitioner i föreskrifter av vad som avses med lastfartyg, tex. "ett fartyg som inte är passagerarfartyg eller fritidsfartyg"¹, "ett fartyg som inte är ett passagerarfartyg"² och "fartyg andra än passagerarfartyg, örlogsfartyg, fiskefartyg och fritidsfartyg"³. Dessa skrivningar innebär att även Kustbevakningens fartyg omfattas av regelverken. Kustbevakningen menar att det i föreskrifterna tydligare bör anges vilka fartyg som omfattas av både rapporteringsskyldigheter, märkning och andra skyldigheter. Detta både för sjöfarten likväl som för myndigheter som ska tillämpa regelverket. Kustbevakningen är även angeläget om att det tydligt bör framgå att Kustbevakningens egna fartyg inte ska omfattas av föreskrifterna. Det skulle även behöva förtydligas om det med formuleringen att fartyget "går i internationell trafik" menas det faktum att fartyget är klassat för att gå i internationell trafik, oavsett på vilka ruttor fartyget går. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd <i>Information som ska lämnas till Kustbevakningen</i>	Noterat. Transportstyrelsen har förtydligat tillämpningsområdet för föreskrifterna så att det tydligt framgår att statsfartyg inte omfattas av kraven.
-----------------	--------------	---	--

		Kustbevakningen har noterat att regelverket kring den skyddsinformation som ska lämnas från fartyg till Kustbevakningen regleras på ett otydligt vis i förordning (EG) nr 725/2004 och i Transportstyrelsens olika föreskrifter.	
	TSFS 2010:194	I TSFS 2010:194, Överenskommelse mellan Kustbevakningen och Transportstyrelsen angående Kustbevakningens medverkan i arbetet med sjöfartsskydd m.m. (som inte är föremål för översynen), anges i punkten 2 att; "Kustbevakningen ska ta emot den information som fartyg lämnar enligt EG-förordning bilaga 1, regel 9.2.1–5, samt en övergripande beskrivning av fartygets last och vilken hamnanläggning fartyget ska anlöpa."	Transportstyrelsen bedömer att den korrekta hänvisningen i 3 kap. 2 § i föreskriftsförslaget ska vara regel 9.2.1.1–9.2.1.5 och justerar detta. Anledningen att punkt 6 inte tas med är att det kravet finns i 3 §. Detta innebär att 2 och 3 §§ tillsammans omfattar hela regel 9.2.1. Justeringen innebär därmed ingen materiell förändring utan syftar endast till att förtydliga föreskrifterna.
	TSFS 2010:194	Kustbevakningen anser att hänvisningen till "regel 9.2.1–5" i TSFS 2010:194 är otydlig, eftersom regel 9.2.2–5 inte handlar om information som fartyg ska lämna. Andra punkter i överenskommelsen reglerar delvis sådant som framgår av dessa punkter. Om Kustbevakningen ska ta emot den information som lämnas enligt hela regel 9.2.1 bör det räcka att hänvisa till den. Om Kustbevakningen endast ska ta in den information som anges i regel 9.2.1 punkterna 1–5 (och inte punkten 6) bör detta tydliggöras både i TSFS 2010:194 och i nu föreslagen föreskrift om sjöfartsskydd. Kustbevakningen anser, med tanke på omvärldsläget och myndighetens ansvar för en utvecklad och aktuell sjölägesbild, att överenskommelsen bör tolkas så att all information som anges i regel 9.2.1 ska tas emot av Kustbevakningen.	Transportstyrelsen instämmer i att hänvisningen i TSFS 2010:194 är felaktig och bör ändras. Detta kan dock inte göras inom ramen för pågående föreskriftsarbete och får omhändertas i kommande revidering av föreskrifterna.
	3 kap.	I nu föreslagen föreskrift om sjöfartsskydd anges i 3 kap. att; "1 § Kontaktpunkt enligt regel 7.2 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004 är Kustbevakningen. 2 § Fartygets befälhavare, eller den person som befälhavaren har delegerat uppgiften	

		till, ska till Kustbevakningen lämna den skyddsinformation som avses i artikel 6 och regel 9.2.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 725/2004. Skyddsinformationen ska lämnas elektroniskt via Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för fartyg (Maritime Single Window). Om Maritime Single Window inte är tillgängligt av tekniska skäl ska befälhavaren, eller den person som befälhavaren har delegerat uppgiften till, lämna informationen på det sätt som Sjöfartsverket anvisar vid det aktuella tillfället. 3 § Utöver vad som sägs i 2 § ska fartygets befälhavare, eller den person som befälhavaren har delegerat uppgiften till, lämna följande information till Kustbevakningen via Maritime Single Window: 1. Uppgift om vilken hamnanläggning fartyget ska anlöpa. 2. En övergripande beskrivning av fartygets last. 3. Annan praktisk skyddsrelaterad information som Kustbevakningen begär; dock inte detaljer om fartygets skyddsplan." Bestämmelserna är oförändrade i förhållande till nu gällande föreskrift, SJÖFS 2004:13. I 2 § hänvisas till hela regel 9.2.1, vilket talar för att befälhavare ska lämna all den information som anges i denna regel till Kustbevakningen, utan undantag. Kustbevakningen noterar att bestämmelserna i 3 kap. 2–3 §§ dubbelreglerar "annan praktisk skyddsrelaterad information" eftersom sådan information omfattas av regel 9.2.1 punkten 6. När det gäller "annan praktisk skyddsrelaterad information" anser Kustbevakningen att det är otydligt hur skyldigheten för sjöfarten att lämna denna information ska läsas. I bilaga A regel 9.2.1 punkten 6 anges att fartyg ska tillhandahålla "annan praktisk skyddsrelaterad information (dock inte detaljer om fartygets skyddsplan) med beaktande av de riktlinjer som ges i del B i ISPS-koden. I bilaga III (del B i ISPS-koden) punkten 4.39 anges att; "Exempel på annan praktisk skyddsrelaterad information som kan krävas som ett villkor för hamnanlöp, för att säkerställa sjöfartsskyddet för personer, hamnanläggning, fartyg och annan egendom är .1 uppgifterna i den fortlöpande fartygshistoriken	Se svar ovan angående punkt 6 i regel 9.2.1. Genom justering av bestämmelsen kommer ingen dubbelreglering att uppstå. Kravet för fartyg att lämna information framgår inte direkt av bilaga I till förordning (EG) nr 725/2004. Regel 9.2.1 anger vilken information medlemsstaterna får begära, vilket i Sverige görs genom den aktuella föreskriften. Den information som anges i regel 9.2.1.1–9.2.1.5 ska alltid lämnas. När det gäller annan praktisk skyddsrelaterad information har man i SJÖFS 2004:13 gjort bedömningen att det är uppgift om vilken
--	--	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		.2 fartygets position vid tidpunkten för rapportens utarbetande, .3 fartygets beräknade ankomsttid till hamn, .4 besättningslista .5 allmän beskrivning av fartygets last, .6 passagerarlista, och .7 information som skall medföras ombord enligt regel XI-2/5" Enligt artikel 3.5 i förordningen gäller bestämmelsen i punkten 4.39 om "annan praktisk skyddsrelaterad information" i bilaga B till förordning (EG) nr 725/2004 inte obligatoriskt som svensk lag. Samtidigt är punkten 4.39 endast exempel på information som kan beaktas enligt regel 9.2.1 punkten 6, vilket antyder att bestämmelsen svårligen kan gälla obligatoriskt som svensk lag. Kustbevakningen anser det i föreskriften tydligt bör framgå att "annan praktisk skyddsrelaterad information" är obligatorisk för sjöfarten att lämna in, så att kravet på så vis framgår av nationell rätt. Det måste på ett tydligt sätt anges hur Transportstyrelsen föreskrifter förhåller sig till förordning 725/2004 och om kravet att lämna in sådan information är lagstadgat för sjöfarten. Detta för att Transportstyrelsen och Kustbevakningen ska kunna vidta relevanta rättsliga åtgärder i de fall informationen inte lämnas in. Det är också angeläget att den rättsliga grunden för Kustbevakningen att ta in och behandla uppgifterna tydligt framgår av gällande rätt. Tolkningen får också betydelse för arbetet med det nya Maritime Single Window och kan påverka vilken information Kustbevakningen får ta in via systemet. Kustbevakningen ser fram emot en fortsatt dialog med Transportstyrelsen angående dessa synpunkter.	hamnanläggning fartyget ska anlöpa samt en övergripande beskrivning av fartygets last som också alltid ska lämnas. Övrig skyddsrelaterad information ska lämnas om Kustbevakningen begär det. Det innebär att Kustbevakningen har möjlighet att få in ytterligare information i de fall det bedöms relevant. Om Kustbevakningen önskar att listan över annan praktisk skyddsrelaterad information som alltid ska lämnas utökas så välkomnar Transportstyrelsen fortsatt dialog mellan myndigheterna om saken.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tullverket		Tullverket har granskat förslagen mot bakgrund av myndighetens uppdrag och hur förslagen kan komma att påverka myndighetens verksamhet. Tullverket bedömer att förslagen inte innehåller något som i större utsträckning påverkar myndigheten och har inget att invända mot förslagen.	Noterat.
Länsstyrelsen i Gävleborgs län		Länsstyrelsen Gävleborg avstår från att lämna synpunkter på förslagen och konsekvensutredningen.	-

Nordic Crisis Management	KU	Som Recognized Security Organization (RSO) i Sverige, Norge och Danmark, med över 20 års erfarenhet av sjöfartsskyddsarbete, välkomnar Nordic Crisis Management AS möjligheten att ge synpunkter på förslaget till nytryck av föreskrifter. Vi ser positivt på initiativet och vill bidra med våra erfarenheter för att säkerställa ett robust och effektivt sjöfartsskydd. 1.1 Ur konsekvensutredningen: <i>På ett flertal ställen i föreskrifterna har vi flyttat ansvaret från hamnanläggningsinnehavaren till hamnanläggningens skyddschef.</i> Synpunkter: Detta är en logisk ändring. Precis som Transportstyrelsen anger i konsekvensutredningen kan detta leda till en högre grad av kompetens hos de kontaktpunkter som Transportstyrelsen har mot hamnanläggningsinnehavare och ge ömsesidiga positiva effekter för arbetet. Det säkerställer en mer direkt ansvarsfördelning, vilket förbättrar styrningen av säkerhetsarbetet. 1.2 Ur konsekvensutredningen: <i>För att höja kvalitén på sjöfartsskyddsarbetet i hamnanläggningarna vill vi säkerställa att hamnanläggningars skyddschefer har nödvändig kompetens för att utföra sina arbetsuppgifter. För att uppnå detta inför vi ett krav på att hamnanläggningens skyddschef innan han eller hon tillträder sin tjänst ska meddela Transportstyrelsen vilka kvalifikationer och utbildning som skyddschefen har i enlighet med kravet i regel 18.1 i bilaga II till förordning (EG) nr. 725/2004. För att förtydliga hur utbildningskraven i denna regel kan visas inför vi allmänna råd om att hamnanläggningens skyddschef bör ha en utbildning som motsvarar IMO:s modellkurs 3.21 i enlighet med MSC.1/Circ.1188.</i> Synpunkter: Det är en naturlig konsekvens att detta kan lyfta kompetensen hos hamnanläggningarnas skyddschefer och i förlängningen stärka sjöfartsskyddsarbetet i hamnanläggningarna. Nordic Crisis Management har lång och omfattande erfarenhet av att leverera IMO:s modellkurs och har i praktiken sett dess positiva effekt på skyddsarbetet inom sjöfarten. För att ytterligare stärka kvaliteten på den utbildning som hamnanläggningarnas skyddschefer	Noterat. Den typ av krav som Nordic Crisis Management efterfrågar omfattas inte av Transportstyrelsens föreskriftsbemyndiganden och skulle kräva lagändringar. Synpunkten kan
--------------------------	----	--	---

	genomgår, vill vi uppmana Transportstyrelsen att införa ett system för en strukturerad granskningsprocess av kurshållare och granskning av kursupplägg. Ett sådant system skulle säkerställa hög kompetens och enhetlighet i utbildningen. En naturlig konsekvens av ett sådant system blir då att hamnanläggningens skyddschef ska ha en utbildning som motsvarar IMO:s modellkurs 3.21. 1.3. Allmän kommentar: Nordic Crisis Management vill lyfta vikten av att etablera ett system där uppgifter inom sjöfartsskyddet delegeras till Recognized Security Organizations (RSO). Baserat på de positiva erfarenheter vi har från Danmark och Norge ser vi att en sådan delegering leder till en mer effektiv hantering av skyddsfrågor och stärker den operativa säkerheten inom sjöfarten. Genom att formalisera en process där specifika uppgifter tilldelas RSO:er kan sjöfartsskyddsarbetet stärkas genom rollfördelningen mellan objektägare, RSO och Transportstyrelsen som myndighet. RSO:er besitter specialistkompetensen inom maritimt skyddsarbete och står för utarbetande av PFSA och eventuellt PFSP, i tätt samarbete med objektägare, medan Transportstyrelsen kan renodla sin myndighetsroll genom att ställa krav, godkänna produkter och utöva tillsyn över hamnanläggningar. Detta skulle skapa bättre förutsättningar för att möta nuvarande och framtida utmaningar inom sjöfartsskyddet. Vi uppmanar därför Transportstyrelsen att utreda möjligheten att införa ett system för delegering av uppgifter till RSO:er, med utgångspunkt i de framgångsrika modeller som redan används i våra nordiska grannländer. Nordic Crisis Management ser gärna en fortsatt dialog kring detta och bistår gärna med vår expertis i utvecklingen av ett sådant system. Slutkommentar De föreslagna förändringarna visar på ett tydligt engagemang för att höja säkerheten och kompetensen inom hamnanläggningar, vilket är avgörande i en tid med ökade säkerhetsutmaningar. Vi ser särskilt positivt på förtydligandet av skyddscheferns ansvar och kompetenskrav, då detta bidrar till en mer robust säkerhetsstruktur och en effektivare hantering av skyddsfrågor. Att inkludera utbildningskrav i linje med IMO:s modellkurs 3.21 är ett steg i rätt riktning, och	därmed inte omhändertas inom pågående föreskriftsarbete. Det finns idag inte möjligheter till efterfrågad delegering i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Förslagen kan därmed endast beaktas efter nödvändiga lagändringar. Noterat.
--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		vi uppmuntrar ytterligare åtgärder för att säkerställa kvaliteten i utbildningen. Samtidigt vill vi framhålla vikten av att Transportstyrelsen överväger möjligheten att delegera vissa uppgifter till Recognized Security Organizations (RSO), i linje med framgångsrika modeller i Norge och Danmark. Ett sådant system skulle säkerställa hög kompetens och effektivitet i skyddsarbetet, samtidigt som det stärker samverkan mellan myndigheter och säkerhetsaktörer. Nordic Crisis Management ser fram emot att fortsatt vara en aktiv part i arbetet med att stärka sjöfartsskyddet i Sverige och Norden. Vi uppskattar dialogen med Transportstyrelsen och ser fram emot att bidra med vår expertis för att säkerställa ett hållbart och framtidssäkert skyddsarbete.	
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inga invändningar mot förslagen.	Noterat.
Kommerskollegium		Kommerskollegium bedömer att rubricerade förslag inte aktualiserar anmälningsskyldighet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler och förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden. Transportstyrelsen planerar att nytrycka och revidera föreskrifter om sjöfartsskydd samt om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar. Som en del av regelförenklaringsarbetet överförs regler från Sjöfartsverkets (SJÖFS) till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Flera ändringsföreskrifter ska konsolideras för att skapa tydligare, mer lättillgängliga regler. Såvitt vi förstår ändras inte innehållet i sak och innebär inga nya tekniska regler som påverkar varors utformning, saluföring eller användning. Vi bedömer därmed att föreskriftsförslagen inte behöver anmälas enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Säkerhets- polisen		Säkerhetspolisen har tagit del av förslagen till nytryck och har följande synpunkter. Bestämmelserna om säkerhetsprovning i säkerhetsskyddslagstiftningen är inte tillämpliga i de fall personal inte tar del av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter, deltar i säkerhetskänslig verksamhet i övrigt eller säkerhetsprövas till följd av ett internationellt åtagande om säkerhetsskydd. Skrivningen i 1 kap. 5 § i förslaget till nytrycket av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd omhändertar således inte kravet på lämplig säkerhetsprovning som framgår av artikel 12 i förordning (EG) nr 725/2004 i de fall bestämmelserna om säkerhetsprovning i säkerhetsskyddslagstiftningen inte är tillämpliga.	Transportstyrelsen justerar föreskriftsförslaget eftersom det finns fler situationer som omfattas av artikel 12 i förordningen där säkerhetsprovning är nödvändig än vad som regleras i säkerhetsskyddslagen. Vi tar bort bestämmelsen ur föreskriftsförslaget och ser över alternativet att istället utveckla detta genom vägledning eller information i anslutning till föreskrifterna på Transportstyrelsens webbplats.
Sjöbefäls- föreningen		Sjöbefälsföreningen har inga synpunkter på nedanstående remiss, TSF 2020-137 förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.	Noterat.
Svensk sjöfart		FSS välkomnar att: - Transportstyrelsen (TS) gjort denna översyn - Sjöfartsverkets föreskrift upphävs - TS aktivt jobbar med regelförenkling - TS aktivt jobbar och prövar behoven av svenska särregler FSS önskar förtydligande i föreskriftsförslaget (2 kap. 9§) om det är fartygets skyddschef som avses med "...hamnanläggningens skyddschef ska begära upprättande av befälhavaren eller den befälhavaren har delegerat uppgiften till". FSS står bakom förslaget att reglerna om IMO-nummer flyttas till egna föreskrifter.	Noterat. Formuleringen i 2 kap. 9 § har justerats i enlighet med förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Länsstyrelsen i Skåne län		Länsstyrelsen i Skåne län är positiv till att reglerna om sjöfartsskydd i svenska hamnanläggningar tydliggörs och att dessa anpassas till EU-förordningen om sjöfartsskydd. Hamnar utnyttjas av organiserad brottslighet och det är därför viktigt att säkerhetsarbetet kan ske effektivt för att motverka detta. I övrigt har länsstyrelsen inga synpunkter på förslaget.	Noterat.
Föreningen Sveriges varv		Vi har följande synpunkter på remissen. Vi konstaterar att Transportstyrelsen bl.a. har valt att förenkla föreskrifterna vilket vi ställer oss positiva till. Som en följd av detta tar Transportstyrelsen bort kravet på mellanliggande kontroll för hamnanläggningar som har en skyddsplan med en giltighet på fyra år eller mer vilket är positivt. Baserat på förenklade föreskrifter, medförande mindre arbetsuppgifter för Transportstyrelsen och mindre kontroller, förutsätter varvsnäringen i Sverige att kostnaderna för denna typ av tillsyn reduceras.	Noterat.
Länsstyrelsen Blekinge		Länsstyrelsen i Blekinge län (LstK) har inga invändningar till de nya föreskrifterna i TSF 2020-137. Föreskriften berör inte LstKs verksamhet nämnbart.	Noterat.

Sändlista, externt

Aktiebolaget Gotenius Varv & Mekaniska Verkstad
 American Bureau of Shipping
 Arbetsmiljöverket
 BillerudKorsnäs AB
 Bureau Veritas

Chalmers
Copenhagen Malmö Port AB
DNV GL
Fraktservice i Göteborg Aktiebolag
Föreningen Svensk Sjöfart
Föreningen Sveriges Varv
Försvarmakten
Göteborgs Hamn AB
Havs- och vattenmyndigheten
Heidelberg Materials
Helsingborgs Hamn AB
IKEM Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige
Kalix Industrihotell Aktiebolag
Kalmar Sjöfartshögskola
Kommerskollegium
Kungl. Örlogsmannasällskapet
Kustbevakningen
Lloyd's Register Group
Logent Ports & Terminals AB
Lotsförbundet
Luleå Hamn AB
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 Skåne län
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
Marinens fartygsinspektion
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Nordic Crisis Management
Polisen/NOA
RINA SWEDEN AB
SCA Obbola AB
Schweden Splitt Aktiebolag
Securitas
Seko Sjöfolk
Siriusshipping
Sjöbefälsföreningen
Sjöfartsverket
Statens haverikommission
Stena Line Scandinavia AB
Stockholms Hamn AB
Sundsvall Oljehamn Aktiebolag
Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA
Sveriges hamnar

Svenska Hamnarbetarförbundet
Sveriges Kommuner och Regioner
Säkerhetspolisen
Trafikverket
Transportföretagen
Trelleborgs Hamn Aktiebolag
Tullverket