

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:56) om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:96) om sjötrafiken på Södertälje kanal

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
1	Vi Svenska Fiskare	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Inga synpunkter	Noterat
2	Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitetet	TSFS 2009:56	<p>De föreslagna åtgärderna bedöms som nödvändiga och utgör en förutsättning för att kunna uppfylla IMO-resolutionen A.1158(32) och SOLAS regulation V/12. Ändringsförslagen bidrar också med att förtydliga lagrummets tillämpning och begränsar därmed utrymmet för feltolkningar samt ger större sanktionsmöjligheter för ansvarig myndighet än hittills (tex SOUNDREP-översättningen).</p> <p>Vi noterar att ansvaret för VTS har implementerats i enlighet med Res.A.1158(32) genom att regeringen har utsett Transportstyrelsen att vara behörig myndighet för VTS och SRS samt att Sjöfartsverket på motsvarande sätt är utsedd VTS-utförare och ska tillhandahålla VTS och SRS. För att kunna implementera hela A.1158(32) & SOLAS regulation V/12 behövs regleringar som ger Transportstyrelsen som behörig myndighet bemyndiganden att föreskriva om VTS (via legal basis). Vi konstaterar också att det finns ej juridiska förutsättningar till en fullständig nationell införlivning av IALA:s standarder och tillhörande rekommendationer, riktlinjer och modellkurser specifikt relaterade till etablering och drift av VTS ej kan ske.</p> <p>Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitetet anser det som angeläget att det skapas nödvändiga förutsättningar så att hela Res A.1158(32) & SOLAS regulation V/12 implementeras i svenskt lagrum fortast möjligt och inte bara delar.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Synpunkterna avseende förutsättningar för ett svenskt regelverk om hur en VTS/SRS ska etableras och drivas tas med i kommande arbete med bemyndigande om att införliva internationella VTS/SRS-regler.</p>
		2 § TSFS 2009:56	För att öka tydligheten och undvika feltolkningar är en definition av begreppet "sjösäkerhetsanordning" såsom det appliceras i 3 § TSFS 2017:66 är att föredra istället för att referera till annat lagrum.	Normalt brukar hänvisning ske till "originalregeln" för en definition så att det inte uppstår olika definitioner av samma uttryck. Men om det inte uppfattas som hjälpsamt för läsaren att behöva gå till ett annat regelverk för att hitta definitionen, så accepterar vi att skriva in

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
				definitionen från 2017:66 i nytrycket av 2009:56. Även TSFS 2019:96 ändras på samma sätt. Ändrar enligt förslag samt i TSFS 2019:96.
		15 § TSFS 2009:56	Begreppen "vid ingång" och "före avgång" "strax före" behöver nog tydliggöras i tex kommentarer till resp. paragraf alt. i en fotnot.	Det är inte praxis att ange kommentarer eller specifika tidsangivelser i en fotnot i en föreskrift. Tidsuttrycket "vid ingång i ett VTS-område" ändrades för att rapporteringen ska ske närmare VTS-områdesgränsen än vad som görs idag och det tydliggör att det ska ske då gränsen för VTS-området passerar. Uttrycket "strax före avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats inom ett VTS-område" ändrades för att rapporteringen ska ske i närmare anslutning till fartygets avgång för att kunna få relevant trafikinformation. Dessa uttryck är inte exakta tidsangivelser utan medger ett mindre spelrum i tid för att uppgifterna ska kunna rapporteras i så nära anslutning som möjligt till kraven, med hänsyn tagen till aktuellt trafikläge och sjösäkerhetsaspekter. Ingen åtgärd.
		TSFS 2019:96	Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitet avstår från att yttra sig.	Noterat
3	Södertälje kommun	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Södertälje kommun avstår från att yttra sig	Noterat
4	Havs- och vattenmyndigheten	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker i huvudsak de förslag som lämnas.	Noterat
		TSFS 2009:56	Havs- och vattenmyndigheten (HaV) ser positivt på ändringarna i TSFS 2009:56, då förbättrad sjötrafikövervakning ökar säkerheten och minskar olycksrisken. Detta leder till högre sjösäkerhet med färre incidenter och stärker efterlevnaden av SOLAS-konventionen samt minskar risken för miljöfarliga utsläpp, som påverkar havsmiljön negativt. I förlängningen bidrar detta till att uppnå miljökvalitetsmålet hav i balans samt levande kust- och skärgård och god miljöstatus enligt EU:s Havsmiljödirektiv.	Noterat
5	Trafikverket	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Trafikverket har inget att erinra och bedömer att förslagen ökar tydligheten och därmed sjösäkerheten.	Noterat
6	Myndigheten för civilt försvar	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Myndigheten för civilt försvar har inga synpunkter på utformningen av förslaget eller konsekvensutredningen. Myndigheten välkomnar förslagen till regeländringar som leder till säkrare sjöfart samt minskar	Noterat

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			riskerna för olyckor till sjöss och dess konsekvenser för människor och miljön.	
7	Naturvårdsverket	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Avstår från att yttra sig.	Noterat
8	Strålsäkerhetsmyndigheten	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Inga synpunkter.	Noterat
9	Kustbevakningen	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Inga synpunkter.	Noterat
10	Föreningen Svensk Sjöfart	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Svensk Sjöfart tillstyrker generellt föreskriftsförslagen.	Noterat
		TSFS 2009:56	<u>Internationella åtaganden ska fullgöras</u> Tillstyrker förslagen. Det är av vikt att internationella bindande regelverk och rekommenderande riktlinjer genomförs i svensk rätt för att säkerställa att de nationella regelverken är uppdaterade och för att säkerställa en konkurrensneutralitet gentemot andra stater, inklusive flaggstater, men även för att säkerställa en säker sjöfart i svenska farvatten och i enlighet med internationella normer. Det är positivt med tillägg till bilagan att SOUNDREP nu införs på svenska för att säkerställa att en rättslig tillämpning kan ske.	Noterat
		2 § TSFS 2009:56	<u>Definitioner och uttryck ska uppdateras</u> Tillstyrker en uppdatering av definitioner och uttryck enligt senaste standarderna.	Noterat
		11 § TSFS 2009:56 8 § TSFS 2019:96	<u>Tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop</u> Tillstyrker förslag att det förtydligas i föreskrifterna att fartyg inte bara ska lyssna på de angivna VHF-kanalerna inom ett VTS-område utan även svara på anrop från VTS-centralen när så påkallas.	Noterat
		22 § TSFS 2009:56	<u>Enhetlig tillämpning av tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats</u> Om det ska krävas tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats i alla VTS-områden, utöver VTS-område Göteborg som har det som krav redan idag, så är det viktigt att dessa tillstånd <u>hanteras och ges skyndsamt</u> . Detta är särskilt viktigt för färjetrafiken (ex VTS-område Stockholm) som har en tidstabellbunden trafik med ofta korta hamnanlöp och där	Tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats i VTS-områdena avser att harmonisera VTS-hantering. Vi bedömer att tillståndshandlingen kommer att ges skyndsamt ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Valet av uttrycket "tillstånd" är kopplat till det engelska uttrycket " <i>traffic clearance</i> " vilket används i IALA:s rekommendationer och riktlinjer för VTS. Det används även inom luftfarten för tillstånd vid avgång.

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>tidtabellerna generellt behöver hållas. En försening vid en avgång kan medföra att fartygen behöver ta in förseningstiden genom att segla med högre fart vilket genererar ökade utsläpp, ökad bränsleförbrukning och ökade kostnader.</p> <p>Svensk Sjöfart ifrågasätter även om "tillstånd" är den mest lämpliga definitionen då det även skulle kunna innebära ett juridiskt ansvar för VTS-centralen. Om VTS-centralen ger ett tillstånd och något inträffar vid eller strax efter avgång skulle ansvarsfrågan kunna aktualiseras. Kanske mer lämpligt med "bekräftelse", "kvittens från VTS-centralen om rådande trafiksituation i området" eller liknande terminologi. Det kan även uppstå intressekonflikter om en VTS-operatör, anställd av Sjöfartsverket, ska prioritera mellan att ge tillstånd till ett fartyg utan lots ombord (ex färjor med lotsdispens) eller ett fartyg som har en av Sjöfartsverkets anställda lotsar ombord. Dessutom används "tillstånd" oftast i avgiftsfinansierad myndighetsutövning vilket inte är fallet i dessa situationer.</p>	<p>Tillstånd vid avgång är redan en etablerad process i VTS-område Göteborg, där det har fungerat bra. I området trafikerar både fartyg med och utan lots samt passerande fartyg och fartyg som avgår från kaj, vilka behöver ha tillstånd att avgå. Inga avvikelser eller rapporter avseende detta har kommit Transportstyrelsen tillhanda.</p> <p>Uttrycket <i>tillstånd</i> har funnits i VTS-föreskrifterna sedan 2008 och avses behållas, då det är att föredra framför <i>kvittens</i> eller <i>bekräftelse</i>.</p> <p>Ingen åtgärd.</p>
		15 § TSFS 2009:56	<p><u>Tydligare tidsangivning avseende rapportering före ingång i ett VTS-område och före avgång från kaj eller ankarplats</u></p> <p>Tillstyrker förslag att det i föreskriften förtydligas att rapportering ska ske "vid ingång" i ett VTS-område och "strax före" avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats för att möjliggöra en mer korrekt sjötrafikbild och att undvika dubbelrapportering.</p>	Noterat
		15 § TSFS 2009:56	<p><u>Tydlighet avseende rapportering av fartygets höjd över vattenytan</u></p> <p>Tillstyrker förslag om att det blir obligatoriskt att rapportera fartygets höjd över vattenytan om en bro ska passeras i VTS-området.</p>	Noterat
		TSFS 2009:56	<p><u>Frivilliga rapporteringspunkter utgår</u></p> <p>Att ta bort frivilliga rapporteringspunkter och göra dem obligatoriska kommer medföra ökad radiotrafik och något ökad arbetsbelastning för vaktgående befäl ombord men även för VTS-centralerna. Men om detta kan medföra en ökad sjösäkerhet och att VTS-centralerna får en bättre sjötrafikbild så kan det vara en motiverad justering. Av vikt är dock att man inte efterfrågar information som sedan tidigare lämnats till VTS-centralen och håller nere rapporteringsinformationen så mycket som möjligt för att inte belasta befäl eller VTS-operatörerna i onödan.</p>	<p>Det är oklart hur många fartyg som har haft möjlighet att inte rapportera vid de frivilliga rapporteringspunkterna. VTS-operatörerna har heller inte haft kännedom om fartygen och deras utrustning och sålunda inte heller kännedom om vilka fartyg som har haft rätten att rapportera frivilligt. Borttagandet av de frivilliga rapporteringspunkterna kommer att medföra en viss ökad rapporteringsbörda för de fartygsbefäl som har valt att inte rapportera vid dessa punkter. Den ev. ökade rapporteringen bedöms dock vara försumbar i förhållande till den ökade sjösäkerheten och i synnerhet för VTS-centralen som får en bättre helhetsbild av sjötrafiken. Vi håller med om att information som tidigare samlats in av VTS-centralen inte bör</p>

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
				<p>efterfrågas igen, även om viss information kan vara dynamisk och ändras under färd.</p> <p>Ingen åtgärd.</p>
		19 § TSFS 2009:56 9 § TSFS 2019:96	<p><u>Tydligare beskrivning av händelserapportering</u></p> <p>Tillstyrker förslag att förtydliga beskrivningen om när och vad som ska rapporteras om fartyget råkat ut för en händelse som väsentligt kan försämra fartygets navigering och manövrering.</p>	Noterat
		Bilaga 3, 7, 8 och 9 TSFS 2009:56	<p><u>Revidering av vissa VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter</u></p> <p>Tillstyrker förslag på justering av VTS-områdesgränser i VTS-område Stockholm, VTS-område Göteborg, att justera och förtydliga vissa rapporteringslinjer och punkter i VTS-områden samt ändring av VHF kanal i VTS-område Marstrand och Lysekil baserat på erfarenhet och önskemål från Sjöfartsverket för att undvika närsituationer och stärka sjösäkerheten i vältrafikerade områden.</p>	Noterat
		5 § TSFS 2009:56	<p><u>Förenkling av hantering rörande trafik med undantag</u></p> <p>Tillstyrker och välkomnar förslag på att förenkla hantering av undantag för fartyg under 700 brutto som går i regelbunden och tidstabellsbunden trafik i ett eller flera VTS-områden.</p>	Noterat
		TSFS 2019:96	<p>Tillstyrker de ändringar som föreslås gällande föreskrift om sjötrafiken på Södertälje kanal som gäller tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop, ändrad mottagare av rapportering vid avgång från Södertälje sluss, tydligare beskrivning av händelserapportering samt tydlighet kring trafiksignaler.</p>	Noterat
11	Sjöfartsverket	9 § TSFS 2009:56	<p>Ordet instruktioner bör föras in i texten "råd och anvisningar". Ordet instruktion anges i resolutionen A.1158(32) och IALA:s riktlinjer varför detta är ett i VTS-sammanhang etablerat och vedertaget begrepp som bör användas i stället för anvisningar.</p>	<p>Användandet av anvisning istället för instruktion i föreskriftstext gjordes för att ordet är en synonym till instruktion och används i flera andra föreskrifter.</p> <p>Däremot bedömer Transportstyrelsen att instruktion skulle kunna medföra tydligare begrepp för vad ett fartygsbefäl kan förvänta sig av en VTS-operatör, särskilt då sjöfarten är en internationell verksamhet och rapporteringen ska ske på engelska.</p>

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
				Ändrar 9 § att lyda: "... så långt det är möjligt, följa VTS-centralens råd och instruktioner..."
		11 § TSFS 2009:56	Skrivningen i allmänna rådets andra stycke anger: "Fartyg med en största längd mellan 15 meter och 45 meter", föreslås ändras till "20 meter och 45 meter". I COLREG (9b) används måttet 20 m för fartyglängd varför man bör överväga att vara konsekvent med detta längdmått.	<p>Ett allmänt råd är endast en rekommendation och inte en regel. Det allmänna rådet anger idag att det är fartyget själv som på eget initiativ bör delta i sjötrafik tjänsten (VTS) om resan eller verksamheten kan påverka andra fartygs säkra framförande. Hänvisningen avseende 20-meters gränsen till regel 9b) i COLREG gäller i tränga farleder och det kan såklart förekomma i VTS-områden.</p> <p>Däremot bedömer Transportstyrelsen att längdmåttet i det allmänna rådet inte bör ändras då det finns fartyg som har VHF ombord och som är mellan 15 – 20 meter och som kan komma att påverka framkomligheten för andra fartyg.</p> <p>Ingen åtgärd.</p>
			Önskad tid för ikraftträdande 1 oktober 2026.	Transportstyrelsen accepterar att datum för ikraftträdandet ändras till den 1 oktober 2026.
12	Sjöbefälsföreningen	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	<p>Sjöbefälsföreningen och Saco-S vid Sjöfartsverket är i grunden positiva till att Transportstyrelsen genomför de ändringar som behövs för att harmonisera den svenska regleringen med den internationella.</p> <p>Däremot anser Sjöbefälsföreningen och Saco-S vid Sjöfartsverket att utbildningskraven för VTS-operatörer behöver höjas till minst Fartygsbefäl klass IV med sjökaptensexamen för att på ett korrekt sätt spegla det ansvar, den komplexitet och den nautiska kompetens som rollen kräver.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Dessa föreskrifter riktar sig till sjöfarten. I nuläget reglerar inte Transportstyrelsen VTS-operatörernas kompetenskrav.</p>
13	Stockholms hamn AB	TSFS 2009:56	Hamnen ser positivt på arbetet med uppdatering och revidering av TSFS 2009:56.	Noterat
		22 § TSFS 2009:56	<p>Hamnen är mycket tveksam till införande av tillstånd för avgång.</p> <p>Hamnen anser inte införandet av "Tillstånd för avgång" är en säkerhetshöjande åtgärd i Stockholms Hamnar. Tvärtom finns en oro att "Tillstånd för avgång" kan leda till minskad säkerhet i hamnområdet till följd av otydliga trafiksituationer med oklara ansvarsförhållanden.</p> <p>Konsekvensutredningen pekar särskilt ut Frihamnen och Värtahamnen i Stockholm som riskområden med periodvis hög trafikintensitet. Hamnen instämmer att det stundtals kan vara en komplex sjötrafiksituation i området. Men det finns ingenting som pekar på att</p>	<p>Sjötrafik tjänsten (VTS) regleras främst genom SOLAS regel V/12. En VTS inrättas ofta för att just hantera komplexa och höga trafikflöden i ett område där trafikvolymen eller risknivån motiverar en sådan tjänst. SOLAS regel V/12 anger att kontrakterande stater åtar sig att vidta åtgärder för att inrätta VTS där de anser att trafikvolymen eller risknivån motiverar sådana tjänster.</p> <p>Tillstånd för avgång (<i>Traffic clearance</i>) beskrivs i IALA:s rekommendationer och riktlinjer för VTS och används av VTS-organisationer globalt. Det är VTS-organisationen som ska övervaka</p>

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>"Tillstånd för avgång" höjer säkerheten på Lilla Värtan. Hamnen anser säkerheten är god, tack vara kompetenta och erfarna lotsar från Sjöfartsverket och de särskilt utbildade sjöbefälen i ropax-färjorna.</p> <p>Hamnen har svårt att se, att ansvar för detaljplanering i sjötrafiken, såsom fartygsmöten i Stockholms hamnområde, kan överföras till VTS-operatörerna. Hamnens uppfattning är att den kompetensen inte finns i dagsläget.</p> <p>Vidare finns ingen statistik som talar för ett införande av "tillstånd för avgång" i Stockholms hamnområde. Olyckor och incidenter är få och sjötrafiken, vilket poängterats tidigare, är väl fungerande.</p> <p>Givetvis finns utrymme för förbättringar. Fartygen får inte underlåta att meddela avgång. Detta måste ovillkorligen ske. Även ett väl avvägt direktiv gällande hur långt tid innan avgång avisering skall ske, ser hamnen som en viktig säkerhetshöjande åtgärd.</p>	<p>och samverka med fartygstrafiken samt hantera de trafiksituationer som kan uppstå inom ett VTS-område, särskilt då komplexa trafiksituationer kan uppstå. En VTS syftar till att förbättra sjösäkerheten och effektiviteten samt bidra till säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet av miljön.</p> <p>Tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats i VTS-områdena avser att harmonisera VTS-hanteringen och höja sjösäkerheten. Tillstånd vid avgång är en etablerad process i VTS-område Göteborg, där det har fungerat bra. Vi bedömer att tillståndshanteringen kommer att ges skyndsamt ur ett sjösäkerhetsperspektiv av VTS-operatörerna.</p> <p>Transportstyrelsen har svårt att förstå av remissvaret vad Stockholms hamnars detaljplanering av sjötrafiken innebär. Om det avser möten mellan två eller flera fartyg så regleras fartygens uppträdande i de internationella sjövägsreglerna.</p> <p>Om det istället avser planering av säsongstrafiken, t.ex. kryssningsfartyg eller speciella sjötransporter, förutsätter vi att även VTS-organisationen deltar i sådana möten med hamnen och övriga berörda aktörer. Det är viktigt att VTS-organisationen, som ansvarar för att övervaka och samverka med fartygstrafiken i VTS-område Stockholm, där även Stockholms hamnområde ingår, deltar i sådan planering för att få relevant information att kunna hantera fartygsmöten i de trånga farlederna m.m. Transportstyrelsen känner inte till att det saknas kompetens inom VTS-organisationen för att inte kunna delta i detaljplaneringen.</p> <p>Ingen åtgärd.</p>
		Bilaga 3 TSFS 2009:56	Avslutningsvis anger Bilaga 3 Karl Johans sluss som VTS områdets västra gräns i Stockholm. För kännedom är Karl Johans sluss numera riven och ersatt av Victoriaslussen.	<p>Transportstyrelsen uppskattar upptäckten och informationen av att Karl Johans sluss har ersatts med en ny sluss med ett nytt namn.</p> <p>Ändras enligt förslag samt ändrar även i bilaga 5 VTS-område Mälaren, då Victoriaslussen är det områdets östra gräns.</p>
14	Polismyndigheten		Polismyndigheten har inga invändningar mot förslagen.	Noterat
15	Försvarmakten	TSFS 2009:56 och TSFS 2019:96	Försvarmakten tillstyrker Transportstyrelsens förslag med nedan synpunkter.	Noterat
		TSFS 2009:56	<u>Dispens för Försvarmaktens fartyg</u>	Det är VTS-organisationen som ansvarar för att övervaka och samverka med fartygstrafiken samt hantera de trafiksituationer som

Nr	Remissinstans	Kapitel & paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>Försvarsmakten (FM) har sedan 2009 dispens från viss rapporteringskyldighet i alla VTS-områdena eftersom rapporteringen i vissa fall kan förhindra eller försvåra för FM:s fartyg att lösa ålagda uppgifter samt för att inte röja sina fartygspositioner. Beslutet innehåller även vissa särskilda villkor.</p> <p>Behovet av att uppträda så osynligt som möjligt kvarstår för FM:s fartyg men även för fartyg som nyttjas av FM. Även utländska örlogsfartyg som tillhör NATO, en stat som är medlem i NATO eller en stat som är medlem i EU, behöver kunna omfattas av motsvarande undantag från rapporteringskraven, när sådana fartyg används inom ramen för ett internationellt militärt samarbete med FM. FM föreslår därför att ett sådant undantag framgår av föreskrift istället för i enskilt beslut om undantag.</p>	<p>kan uppstå inom ett VTS-område. En VTS syftar till att förbättra sjösäkerheten och effektiviteten samt bidra till säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet av miljön. All fartygstrafik i ett VTS-område är därför av största vikt för VTS-operatören, så att rätt information kan ges i rätt tid för att inga olyckor ske. Undantagets särskilda villkor är därför viktiga för att VTS ska ha en så korrekt och fullständig trafikbild som möjligt vid varje tidpunkt.</p> <p>Införandet av ett mer generellt undantag i föreskrifterna för FM:s fartyg och som även föreslås omfatta andra statsfartyg t.ex. inom NATO och EU, bör diskuteras och utredas närmare. Ett sådant förslag skulle behöva omremitteras, vilket innebär att dessa föreskrifter försenas.</p> <p>Transportstyrelsen har kontaktat FM två gånger tidigare (nov -23 samt april -24) om att undantaget behövde uppdateras och att revidering av VTS-föreskrifterna pågick, men fick ingen respons på förfrågningarna.</p> <p>Vi avser däremot att, i samråd med FM, ta fram ett nytt beslut om undantag.</p>
		TSFS 2009:56	<p><u>Upplysning om sjötrafikledningsåtgärder</u></p> <p>Det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde har aktualiserat behovet av att kunna införa tvingande anvisningar för sjötrafiken. FM har ett sådant beslutsmandat enligt 4 kap. sjötrafikförordningen (1986:300) vid krigsförhållanden samt om särskilda föreskrifter meddelas, i enlighet med 2 kap. 9 § sjötrafikförordningen, vid militära förhållanden i fred.</p> <p>FM har i samarbete med Sjöfartsverket utarbetat metodik för sjötrafikledning. Enligt föreliggande förslag ska sjötrafikledning kunna verkställas genom VTS-centraler och s.k. allmänna sjötrafikanvisningar ska kunna förmedlas genom Sweden Traffic.</p> <p>FM anser att det i nytrycket av TSFS 2009:56 upplysningsvis bör framgå att tvingande sjötrafikanvisningar kan meddelas vid militära förhållanden i fred och krigsförhållanden.</p>	<p>Transportstyrelsen är informerad om att det pågår utarbetande av hur sjötrafikledning ska ske. Då arbetet ännu inte är färdigställt är det inte möjligt att hänvisa till att tvingande sjötrafikanvisningar kan meddelas vid militära förhållanden i fred och krigsförhållanden då det inte finns något lagrum att hänvisa till.</p> <p>Ingen åtgärd.</p>

Remissens sändlista externt:

Blidösundsbolaget

Brofjorden (*Preemraff*)Bålsta hamn (*Bålsta Gyproc, Cementa Bålstadepå*)

Chalmers Tekniska Högskola

Donsö hamn

Forsmarks hamn

Föreningen Svensk Sjöfart

Försvarsmakten

Göteborgs hamn

Hallstavik (*Hallsta Pappersbruk*)

Hargs hamn

Kustbevakningen

Lotsförbundet

Luleå hamn

Lysekils hamn

Myndigheten för civilt försvar

Mälarhamnar (*Västerås, Köping*)

Norrköpings hamn

Oxelösunds hamn

Polismyndigheten

SEKO sjöfolk

Sjöbefälsföreningen

Sjöfartshögskolan Kalmar

Skärgårdsredarna

Stenungsund (*Havden, Petroport*)Stockholms hamnar (*Stockholm, Norvik, Nynäshamn, Kapellskär m.m.*)

Statens jordbruksverk

Stora Vika (*Stockholms bulkhamn*)

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strömme Turism & Sjöfart AB

Studsviks hamn

Styrsöbolaget

Svenska Båtunionen

Svenska Kryssarklubben

Svenska Seglarförbundet

Sveriges Fiskares Producentorganisation

Sveriges Skeppsmäklareförening

Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (*Swedish Club*)

Södertälje hamn

Södertälje kommun

Trafikverket (*Färjerederiet*)Transportgruppen (*Sveriges Hamnar*)

Uddevalla hamnterminal

Ventrafiken

Wallhamn

Waxholmsbolaget