

Konsekvensutredning av förslag till nytryck av TSFS 2009:56 (VTS-föreskrifterna) och om ändring av TSFS 2019:96 (Södertälje kanal-föreskrifter)

Transportstyrelsens förslag:

- Att VTS- och SRS-reglerna i TSFS 2009:56 (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS)) ändras och nytrycks enligt förslag.
- Att TSFS 2019:96 (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafiken på Södertälje kanal) ändras enligt förslag så att rapportering sker till VTS vid avgång i slussen i Södertälje och reglerna för rapportering harmoniseras med VTS-föreskrifterna.

LÄSANVISNINGAR

Då denna konsekvensutredning berör två olika föreskrifter, har en särskild indelning gjorts för att underlätta för läsaren. Berörda avsnitt har delats in i två delar med rubriker enligt följande:

- Ändringar som berör TSFS 2009:56 (hädanefter VTS-föreskrifterna)
- Ändringar som berör TSFS 2019:96 (hädanefter kanalföreskrifterna)

Underrubrikerna har ibland ändrats för att passa in i frågeställningen som ska besvaras, men följer i stort vad som anges från avsnitt A.1.

A. Allmänt

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:56) om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS) (VTS-föreskrifterna) är i behov av ändringar.

I de svenska VTS-föreskrifterna finns beskrivet regler för när och hur fartyg ska rapportera inom s.k. VTS-områden och sjötrafikrapporteringssystem (SRS), vilka har fastställts i bilagor till föreskriften. De svenska VTS-föreskrifterna utgör ett nationellt fastställt rapporteringssystem, som baseras på den internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) resolutioner, rekommendationer och riktlinjer samt IALA¹:s standarder, rekommendationer och riktlinjer för VTS.

¹ International Organization for Marine Aids to Navigation

Föreskrifterna behöver framför allt ändras av två orsaker: dels för att Sverige ska följa den internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) nya resolution A.1158(32) med riktlinjer för VTS, dels för att Sjöfartsverket, i sin roll som utsedd VTS-utförare, har framfört önskemål om nödvändiga ändringar av VTS-reglerna för att kunna utföra sitt uppdrag och upprätthålla sjösäkerheten i VTS-områdena.

Det är däremot ett kvarstående problem att det inte finns någon svensk lagstiftning som fullt ut implementerar de nya riktlinjerna för VTS och reglerar hur sjötrafiktjänsten (VTS) ska bedrivas i Sverige och vilka åtgärder som måste göras för att t.ex. implementera eller ändra ett VTS-område. Då inga sådana krav finns idag är det i princip omöjligt för Transportstyrelsen, trots att myndigheten är utsedd behörig myndighet för VTS och SRS, att ta fram ett regelverk för att inrätta och driva VTS i enlighet med relevanta internationella konventioner och IMO-instrument. Detta föreskriftsarbete kan inte realisera en sådan implementering utan adekvata bemyndiganden och ett framtida regelverk för VTS lämnas därför utanför detta föreskriftsarbete.

Transportstyrelsen avser att fortsätta övervaka det internationella arbetet med att utveckla sjötrafiktjänsten (VTS) för att möjliggöra framtida teknikutvecklingar och möta de förändringar som den framtida sjöfarten kommer att ställas inför.

Transportstyrelsen föreslår även nytryck av föreskrifterna då ändringarna är omfattande både vad avser text- och bildinnehåll, samt att bilaga 11 är en ny översättning från engelska till svenska.

Vid arbetet med ändring av VTS-föreskrifterna identifierades även behov av vissa ändringar i kanalföreskrifterna för att helheten kring rapportering i området skulle harmoniseras och förbättras.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

A. Internationella åtaganden som inte har fullgjorts

Sverige behöver, som fördragsslutande stat till SOLAS²-konventionen (där VTS och SRS regleras), följa de riktlinjer som den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har tagit fram avseende VTS och SRS. IMO har beslutat en ny resolution A.1158(32) med riktlinjer för VTS, vilken började gälla den 15 december 2021 och som Sverige ännu inte till fullo har implementerat.

² International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)

a) Uppdatera information om roller och ansvar om VTS och SRS

De nya VTS-riktlinjerna innehåller bland annat tydligare ansvarsfördelning med ändrade definitioner och uttryck. De tre tidigare VTS-tjänsterna (informations-tjänst, navigeringsassistanstjänst och trafikorganisationstjänst) har tagits bort helt för att endast ha kvar en och samma VTS-tjänst.

Det kan bli problem om de svenska VTS-föreskrifterna inte följer ändringarna i den nya resolutionen. Problem skulle kunna uppstå både för Sjöfartsverket och Transportstyrelsen som relativt nyligen har fått nya ansvarsområden i enlighet med den nya IMO-resolutionen. Sjöfartsverket blev den 1 maj 2022 utsedd som VTS-utförare i Sverige och ska enligt Sjöfartsverkets instruktion³ tillhandahålla sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) i enlighet med IMO resolution A.1158(32). Transportstyrelsen utsågs i sin instruktion⁴ den 10 oktober 2022 som behörig myndighet för VTS och SRS och ska även följa det som anges i IMO-resolutionen.

Problem kan även uppstå för de fartyg som ska passera in i ett svenskt VTS-område och följa svenska VTS-regler och uttryck om dessa inte är harmoniserade med vad som gäller internationellt. Då VTS är ett internationellt reglerat område är det viktigt att denna tjänst sker på ett likartat sätt globalt så att fartygen vet hur de ska agera och vad som förväntas av dem. Problem kan även uppstå om fartygen och dess rederier inte vet vilken myndighet eller organisation de ska vända sig till angående t.ex. VTS-reglerna eller hur en VTS-central har hanterat ett visst rapporteringsförfarande, varför den informationen bedöms viktig att förmedla.

b) Ändrad beskrivning av sjötrafiktjänsten (VTS)

I de tidigare IMO-riktlinjerna för VTS (resolution A.857(20)) fanns det tre olika VTS-tjänster (servicetyper) som en VTS kunde utföra: Informationstjänst (*Information Service (INS)*), navigeringsassistanstjänst (*Navigational Assistance Service (NAS)*) och trafikorganisationstjänst (*Traffic Organization Service (TOS)*). VTS:en kunde då "välja" (beroende på bemyndigande) att ha en, två eller samtliga tre tjänster. Sverige valde tidigt (ca år 2000) att endast informationstjänst skulle utföras vilket även föreskrifterna angav.

De tre servicetyperna har upphört att gälla genom den nya IMO-resolutionen, då de var föremål för olika tolkningar världen över och nu ska en VTS kunna hantera och agera på alla de trafiksituationer som kan uppstå för att förbättra säkerheten för både sjöfart, människor och för att skydda miljön. En VTS ska därmed kunna ge både information och råd, utfärda varningar samt ge instruktioner (i detta arbete används anvisningar), som anses nödvändiga för att bidra till att sjösäkerheten bibehålls då fartygen navigerar i området. För svenskt vidkommande skulle det kunna uppstå problem angående t.ex. ansvar för deltagande i sjötrafiktjänsten

³ Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

⁴ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

(VTS) och om fartygen och dess nautiska befäl inte vet vad de kan förvänta sig av VTS-centralen och få anvisningar från densamma.

c) Bilaga 12 om SOUNDREP finns endast på engelska

Bilaga 12 innehåller IMO resolution MSC.314(88) *"New mandatory ship reporting system "In the Sound between Denmark and Sweden" (SOUNDREP)* i dess ursprungliga form på engelska. Överträdelser av föreskrifterna omfattas av ett straffansvar enligt 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300). Det har dock genom praxis visat sig mycket svårt att hålla någon straffrättsligt ansvarig för överträdelser av regler som inte är skrivna på svenska. Det kan därför innebära problem med att lagföra fartyg (både svenska och utländska) som bryter mot rapporteringskraven i SOUNDREP.

B. Uppdatering av definitioner och uttryck

Några av föreskrifternas definitioner och uttryck avseende sjötrafiktjänst (VTS) är inte tillräckligt tydliga och följer inte helt de nya internationella riktlinjerna för VTS, se även föregående avsnitt.

I samband med att Sjöfartsverket och Transportstyrelsen fick ändrade roller inom VTS i sina respektive instruktioner, så ändrade regeringen det svenska uttrycket för VTS från "sjötrafikinformationstjänst" till "sjötrafiktjänst". Det skulle därför kunna skapa förvirring om VTS-föreskrifterna inte använder samma uttryck som regeringen använder för samma tjänst.

Beskrivning av ändringar i definitionslistan finns närmare beskrivet under respektive sakfråga under avsnitt 3.3.1 B.

C. Bestämmelser och samverkan i ett VTS-område

Det är framför allt Sjöfartsverket, som VTS-utförare, som har initierat merparten av ändringsförslagen under denna punkt och därmed även har förklarat vilka problem som finns idag och vilka ändringar av VTS-föreskrifterna som behövs. Transportstyrelsen stöder Sjöfartsverkets förslag till ändringar och har även föreslagit egna ändringar.

a) Otydlighet om VHF-radiopassning och svar på anrop

Det är otydligt beskrivet att den som framför ett fartyg i ett VTS-område måste svara på VHF-anrop. I nuvarande föreskrifter anges hur ett fartyg ska delta i sjötrafiktjänsten, genom att befälhavaren eller det fartygsbefäl som ansvarar för framförandet av fartyget *lyssnar* på de VHF-kanaler som gäller för VTS-området enligt bilaga 1–9 och på VHF-kanal 16. Det finns däremot inget krav på att befälhavaren eller fartygsbefälet ska *svara* på ett sådant anrop och bekräfta att informationen har tagits emot. Detta har medfört att då ett fartyg anropas, men inte svarar, så kan inte VTS-operatören förmedla information varken för det berörda fartygets säkra framförande, eller för övrig trafik som kan påverkas av att ett fartyg inte svarar och agerar i enlighet med vad VTS-operatören anger. Detta har vid flertalet tillfällen skapat osäkerhet vid närsituationer. Det är även ett problem

då en sådan förseelse eller försummelse inte kan lagföras då ingen regel anger att fartyget måste svara på anrop.

Det tidigare kravet på att ha kontinuerlig radiopassning på VHF-kanal 16 har upphört vilket inte framgår av nuvarande föreskrifter. Nuvarande VTS-föreskrifter överreglerar därmed de internationellt ställda kraven.

Även om det numera inte finns internationella krav på att ha kontinuerlig radiopassning på VHF-kanal 16 i VTS-områdena, så används den fortfarande och många VHF-radioapparater kan ha samtida passning på kanal 16 samt ytterligare en VHF-kanal. Det kan vara problem ibland för VTS-centralen att få kontakt med fartygen på ordinarie VHF-kanaler och då kan VHF-kanal 16 användas för att initiera kontakt.

b) Avsaknad av tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats

Idag måste ett fartyg ha tillstånd att gå från en kaj eller ankarplats i VTS-område Göteborg, men inte i övriga VTS-områden. Sjöfartsverket har meddelat att det på ett flertal andra platser i andra VTS-områden har funnits problem med att fartyg först kastar loss och därefter informerar VTS-centralen om att de har avgått. Det händer även att fartyg helt "glömmer" att meddela att de avgår, även från ankarplatser, och plötsligt ser trafikbilden helt annorlunda ut. Detta förfarande innebär att det inte finns möjlighet för VTS-operatören att planera och informera dels det avgående fartyget om övrig trafik i området, dels övrig berörd trafik som kan påverkas av det avgående fartyget. Förutom i VTS-område Göteborg saknas möjlighet att begära att det avgående fartyget avvaktar med losskastning till dess att andra fartyg har passerat, vilket kan innebära att onödiga närsituationer och, i värsta fall, att olyckor uppstår. I t.ex. VTS-område Stockholm är det periodvis mycket trafik bland annat i Frihamnen och Värtahamnen, då många passagerarfärjor, kryssningsfartyg och reguljär trafik har samtidigt avgångar, men där tillstånd inte krävs som i Göteborg.

c) För tidig rapportering före ingång i ett VTS-område och före avgång från kaj eller ankarplats

När ett fartyg avser gå in i ett VTS-område ska detta meddelas till den övervakande VTS-centralen. I nuvarande föreskrifterna anges att fartygen ska rapportera före ingång i VTS-området. Däremot har det inte funnits någon tidsangivelse för hur tidigt en sådan rapport ska lämnas. Det har resulterat i att en del fartyg väljer att rapportera ingång i ett VTS-område alldeles för tidigt då det inte har någon betydelse för trafikbilden varken för dem själva eller för övriga fartyg. Om rapporten sker för tidigt kan inte VTS-operatören lämna relevant information till fartyget så att rätt rutt och fart kan planeras mot den trafikbild som finns just då. Om irrelevant, eller i vissa fall för tidigt, information ges till ett fartyg kan händelser uppstå som man inte kunde förutse vid tillfället för den tidiga rapporteringen. Dessutom händer det att VTS-operatören begär att rapporten, ifall den sker för tidigt, görs om då fartyget är vid VTS-områdesgränsen, vilket är en extra börda både för fartygets ansvariga bryggbefäl och VTS-operatören.

Rapportering ska idag även ske före avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats. Här har heller inte funnits någon närmare reglering av hur lång tid före avgång som en sådan rapportering ska ske. Denna avgångsrapportering sker idag väldigt olika då en del meddelar avgång mer än 30 minuter före den verkliga avgången. I exempelvis VTS-område Göteborg, som har en genomfartsled genom hamnområdet, är det viktigt att denna rapportering sker i nära anslutning till avgången då andra fartyg kan förflytta sig lång väg under 30 minuter. Det kan därför uppstå närsituationer om VTS-centralen ger tillstånd till avgång alltför tidigt då trafikbilden kan ändras drastiskt om alltför lång tid har passerats sedan rapporteringen gjordes.

d) Avsaknad av rapportering av fartygets höjd över vattenytan

Idag är det inte obligatoriskt att rapportera fartygets höjd över vattenytan i ett VTS-område. Fartygets höjd är av betydelse för att VTS-centralen ska kunna ge korrekt information om vägval, fri seglingshöjd och eventuella broöppningar. Däremot har oftast inte VTS-centralen uppgift om höjden på ett fartyg, vilket gör att informationen inte blir fullständig.

Det har inträffat händelser t.ex. att fartyg har seglat in i broar med stor påverkan på brons användande, vilket har skett då den fria seglingshöjden inte har varit känd.

e) Otydlighet om frivilliga rapporteringspunkter

De frivilliga rapporteringspunkterna bedöms inte fungera för VTS-verksamheten. Det har sedan 2013 varit möjligt att frivilligt rapportera vid vissa rapporteringspunkter i VTS-område Landsort och Mälaren (bilaga 4 och 5) om fartyget har en uppdaterad och påslagen AIS, där AIS-informationen visas grafiskt i ECDIS⁵, ECS⁶ eller i radarbilden. Ändringen tillkom på begäran av Sjöfartsverket, men nu har verket omvärderat den frivilliga rapporteringen då det anses vara ett problem för VTS-centralen. Den ibland uteblivna rapporteringen gör att VTS-operatören inte får den information som behövs för att kunna övervaka områdena på ett säkert sätt och trafikinformationen till övriga fartyg kan därmed bli ofullständig. Sjöfartsverket har även meddelat att de har olika lokala rutinbeskrivningar om hur trafikinformation kan ges vid varje frivillig rapporteringspunkt vilket ökar risken att bristfällig eller felaktig information lämnas då den inte utförs enhetligt.

Den trafikinformation som lämnas till fartygen upplevs även ske alltför tidigt vilket innebär större risk för att trafikbilden förändras. Dessutom har VTS-centralen inte möjlighet att kontrollera om den angivna utrustningen finns ombord och är integrerat i ECDIS, ECS eller i radarbilden.

Även i VTS-område Göteborg (bilaga 7) finns det en frivillig rapporteringspunkt för fartyg på ostgående kurs som ska till Frihamnen. Då Göteborg är Sveriges

⁵ Elektroniskt sjökorts- och informationssystem godkänt av IMO (Electronic Chart Display and Information System, ECDIS)

⁶ System för hantering av digitala sjökort (Electronic Chart System, ECS)

största hamn med en stor genomfartstrafik upplevs det som ett sjösäkerhetsmässigt problem om rapporteringen inte är enhetlig.

f) Otydlig beskrivning av händelserapportering

Den händelserapportering som idag beskrivs i föreskrifterna bedöms vara otydlig om när och vad som ska ingå då ett fartyg ska meddela VTS-centralen om något har inträffat i VTS-området som väsentligt kan försämra fartygets säkra navigering och manövrering. Till exempel nämns inte grundstötning eller kollision, vilket gör att om fartyget bedömer att de inte har fel eller skada på maskineri trots grundstötning eller kollision så behöver de inte rapportera detta till VTS-centralen. Det kan i sin tur innebära att andra fartyg inte får information om att ett visst fartyg eventuellt kan ha problem, som ännu inte har upptäckts.

Vidare saknas det tydliga krav om att rapportering ska ske då fartyget observerar att sjösäkerhetsanordningar skadats, flyttats eller saknas.

g) Ändringsbehov av VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter

VTS-område Stockholm (bilaga 3)

VTS-områdesgräns och rapporteringslinjer

Om ett fartyg kommer norrifrån och ska gå in i VTS-området sker rapporteringen idag vid Tjockö (rapporteringslinje E). Sjöfartsverket har meddelat att det är ett problem för VTS-centralen att i god tid kunna ge adekvat information till fartyg som kommer från Simpnäsklubb norrifrån.

Den nuvarande norra VTS-områdesgränsen vid Tjockö ligger endast 2 NM från knutpunkten till den vältrafikerade farleden förbi Kapellskär. Sträckan är alldeles för kort för att VTS-centralen ska kunna rapportera om all trafik som passerar i ost-västlig riktning vid Kapellskär. Detta innebär även att sträckan är för kort för att fartyg ska kunna göra eventuella anpassningar. Där passerar den största fartygstrafiken till och från Stockholm och färjetrafiken till och från Finland och Åland. Trafiken på Kapellskär har dessutom ökat mycket sedan VTS-område Stockholm fastställdes.

VTS-område Landsort (bilaga 4)

Frivilliga rapporteringspunkter

Se närmare beskrivning under e) ovan.

VTS-område Mälaren (bilaga 5)

Frivilliga rapporteringspunkter

Se närmare beskrivning under e) ovan.

VTS-område Bråviken (bilaga 6)

Rapporteringspunkt 42

Rapporteringspunkt nr 42 (Vinterklasen) är placerad i en triangel av olika farleder. Det är idag inte tydligt angivet när fartyg ska rapportera vid punkt 42 och i

synnerhet inte för de fartyg som ska till Oxelösund. VTS-centralen har dessutom problem med att i god tid ge information om alternativa vägval till fartyg som ska gå till Norrköping och som kan komma att möta utgående fartyg. Råd eller anvisning om att ta en alternativ farled kan därmed inte ges i tid för att fartyget ska få information om att hinna agera och istället välja den norra eller södra leden. Flera tillbud har skett i området.

VTS-område Göteborg (bilaga 7)

VTS-områdesgräns och rapporteringslinjer

Sjöfartsverket har i ett särskilt projekt arbetat med att se över hur sjösäkerheten kan förbättras i området kring Trubaduren vid det södra inloppet till Göteborg. Projektet resulterade i att man har flyttat på ankarrutorna A, B och C i det södra inloppet, dels för att bunkringsverksamheten ökat markant de senaste åren, dels för att minska antalet närsituationer i och kring ankarplatserna. Sjöfartsverket önskar även flytta lotsbordningsplatsen runt Vinga/Trubaduren längre ut från kusten, men har framfört att ett utökat VTS-område är nödvändigt för att denna ändring ska kunna genomföras på ett sjösäkert sätt. Som en följd av de genomförda och planerade ändringarna ligger nuvarande VTS-områdesgräns i söder alldeles för nära både ankarrutor och planerad lotsbordningsplats för att VTS-operatören ska kunna ge rätt information i god tid till fartygen. Problemet berör övervakningen av framför allt fartyg som angör Göteborg söderifrån; fartyg som lämnar Göteborg och där debarkering av lots sker samt fartyg som lättar ankar i de nya ankarrutorna. 2009 grundstötte även ett kemikalietankfartyg vid Vanguard's grund precis utanför VTS-området, vilket hade kunnat undvikas om området hade varit övervakat av VTS.

Frivillig rapporteringspunkt

Se närmare beskrivning under e) ovan.

VTS-område Marstrand (bilaga 8)

Störd VHF-kanal

Det är ofta störningar och interferenser, särskilt nattetid, på den dedikerade VHF-kanalen för VTS-område Marstrand och Lysekil (kanal 11), vilket gör att det är svårt, och ibland även omöjligt, att uppfatta fartygens rapporter. Sjöfartsverket har därför själva valt att nyttja annan VHF-kanal som VTS-kanal.

Rapporteringspunkt 2

Rapporteringspunkt 2 (Mitholmarna) är placerad på ett sådant sätt att fartyg som ska till/från Wallhamn inte anser att de passerar rapporteringspunkten och därmed inte rapporterar.

VTS-område Lysekil (bilaga 9)

Störd VHF-kanal

Se beskrivning under samma punkt för VTS-område Marstrand.

h) Onödig hantering och kostnad rörande trafik med undantag

Många av passagerarfartygen som idag kan anses ingå i den lokala kollektivtrafiken har en bruttodräktighet över 300 och är därmed skyldiga att rapportera. Denna trafik bedrivs med täta ankomster och avgångar vid s.k. hållplatser inom VTS-området. Då det råder krav på rapportering vid både ankomst och avgång innebär denna trafik en orimlig belastning på VHF-nätet vilket skulle kunna innebära att viktig radiotrafik inte kan ske. Idag hanteras detta genom att berörda rederier måste ansöka om undantag från rapporteringsplikten, vilket är en administrativ börda och är förenad med en kostnad. Det innebär dessutom en onödig arbetsbelastning för Transportstyrelsen vid hantering av dessa ansökningar.

i) Otydligt vilka fartyg som ska följa sjötrafikrapporteringssystem (SRS)

Nuvarande regler som anges i 22 och 22 a §§ TSFS 2009:56 är otydliga om vilka fartyg som berörs. Avseende obligatoriska sjötrafikrapporteringssystem (SRS) som har antagits av IMO, men som är belägna utanför svenskt vatten, kan 22 § tolkas som att alla befälhavare på fartyg oavsett flagg ska följa dem. Sverige kan dock inte reglera andra flaggstaters fartyg utanför svenskt vatten och detta behöver således justeras.

Eftersom 22 § och 22 a § inte riktar sig till samma grupp av fartyg så kan inte samma formulering användas i båda paragraferna. Nuvarande formuleringar kan tolkas på olika sätt då det inte är tydligt för vilka fartyg som rapporteringskraven i 22 § och 22 a § gäller, varför även 22 a § behöver justeras.

Nuvarande formuleringar kan innebära problem vid lagföring av svenska fartyg som bryter mot obligatoriska SRS i andra delar av världen, även om det särskilt anges i SOLAS regel V/11.7 att fartygets befälhavare ska uppfylla kraven i antagna SRS och rapportera all information som krävs enligt bestämmelserna i varje sådant system till behörig myndighet. Det skulle kunna även innebära problem vid lagföring av fartyg som bryter mot rapporteringskraven i SOUNDREP, som drivs gemensamt av Sverige och Danmark.

1.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

Under utarbetandet av VTS-föreskrifterna meddelade Sjöfartsverket att det även finns problem och ändringsbehov av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om (TSFS 2019:96) sjötrafiken på Södertälje kanal. Då problemet berörde VTS-områdena Landsort och Mälaren, vilka gränsar till Södertälje kanal, så beslutades att detta skulle ingå i föreskriftsarbetet.

a) Otydlighet om VHF-radiopassning och svar på anrop

På samma sätt som i VTS-föreskrifterna är det otydligt beskrivet att fartyg i Södertälje kanal måste svara på ett VHF-anrop. I nuvarande föreskrifter anges i 8 § att ett fartyg ska ständigt *lyssna* på VHF-kanal 68. Det finns däremot inget krav på att befälhavaren eller fartygsbefälet ska *svara* på ett sådant anrop. Detta har medfört att då ett fartyg anropas, men inte svarar, så kan kanaloperatören inte säkerställa att anvisningar om vad som gäller för passage i slussen når fartyget

eller övrig trafik som kan påverkas av att ett fartyg inte svarar och agerar i enlighet med vad kanaloperatören anvisar. Det är även ett problem då en sådan förseelse eller försummelse inte kan lagföras, då ingen regel anger att fartyget måste svara på anrop.

Även om det inte finns internationella krav på att ha kontinuerlig radiopassning på VHF-kanal 16 i Södertälje kanal, så används den fortfarande och många VHF-radioapparater kan ha samtida passning på kanal 16 samt ytterligare en VHF-kanal. Det kan vara problem ibland för kanalcentralen att få kontakt med fartygen på ordinarie VHF-kanal 68 och då kan VHF-kanal 16 användas.

b) Felriktad rapportering vid avgång från slussen

Enligt nuvarande regel i 9 § 5 ska ett fartyg göra en anmälan på VHF-kanal 68 till "Södertälje kanal" innan fartyget avgår från slussen, en förtöjningsplats eller annan uppehållsplats. Sjöfartsverket har däremot informerat om att det idag inte görs någon sådan anmälan vid avgång från slussen i Södertälje. Anledningen är att kanaloperatören ändå har vetskap om när ett fartyg avgår från slussen då VHF-radiotrafik har förevarit slussöppning och slussportarna manövreras av kanaloperatören.

Även om kanaloperatören tar med sig en handburen VHF-radio då assistans sker med trosshantering vid slusskajen, så kommer inte alltid den informationen andra tillgodo genom medhörning, då den handburna VHF-radion inte alltid har täckning så att VTS-centralen kan uppfatta radiotrafiken. Dessutom så sker ingen trafikövervakning i området då kanaloperatören går ner och förtöjer fartyg i slussen.

Problem kan uppstå för de fartyg som avgår slussen i Södertälje för att sedan gå in i respektive VTS-område. Ett fartyg som t.ex. lämnar Södertälje sluss sydgående anmäler sig idag först när man når gränsen för VTS-område Landsort, dvs. när man passerat Södra kanalen vid rapporteringspunkt 24b. Fartyget befinner sig då omedelbart i Södertälje hamn och får först då information från VTS-centralen om det finns något annat fartyg som manövrerar inom Södertäljes hamnområden. Tiden och utrymmet för de berörda fartygen att planera och genomföra lämpliga manövrar för säker passage blir då väldigt kort och tillbud har inträffat.

VTS-operatörernas problem är att de inte har någon information om när ett fartyg lämnar slussen i Södertälje, varken i nord- eller sydgående riktning. Därmed kan operatörerna inte ge rätt information till de fartyg som är på väg mot slussen i Södertälje kanal från de angränsande VTS-områdena Landsort respektive Mälaren. Vid flertal tillfällen har det uppstått tillbud och närsituationer, då mötande fartyg inte har haft kännedom om varandra i god tid för att kunna planera för en säker passage i kanalen eller senare i respektive VTS-område.

Problemet berör alltså både Sjöfartsverket och dess VTS-centraler och de fartyg som lämnar slussen i Södertälje och kan behöva manöverutrymme i kanalen för att kunna förflytta sig på ett säkert sätt samt de fartyg som är på väg mot slussen.

c) Otydlig beskrivning av händelserapportering m.m.

Den händelserapportering som idag beskrivs i 9 § bedöms vara otydlig om när och vad som ska ingå då ett fartyg ska meddela Södertälje kanal om något har inträffat i området som väsentligt kan försämra fartygets säkra navigering och manövrering.

Då ett liknande problem noterats i VTS-föreskrifterna skulle det kunna bli olika tolkningar om vad som ska rapporteras om inte texten beskrivs på ett liknande sätt.

Det finns även problem med olika beskrivningar i VTS-föreskrifterna och kanal-föreskrifterna om vad som gäller avseende anmälan om felaktig sjösäkerhetsanordning (farledsutmärkning), vilket i dagsläget kan tolkas väldigt olika.

d) Otydlighet vad som gäller om trafiksignaler

Vid genomgången av kanalföreskrifterna noterades även att det är otydligt beskrivet i 20 § om vad som gäller om trafiksignalerna. Framför allt rör problemet om fartyg och fritidsfartyg ska följa dem eller ej och vem som ansvarar för trafiksignalerna som närmare beskrivs i bilagan.

e) Övrigt

Språkliga otydligheter, som skulle kunna leda till framtida problem, har noterats och korrigerats och bland annat har definitionen för fartyg harmoniserats med sjötrafikförordningen. Dessa ändringar bedöms inte innebära några konsekvenser och lämnas utanför den vidare framställningen.

2. Vad ska uppnås?**2.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)*****A. Internationella åtaganden ska fullgöras***

Som fördragsslutande stat till SOLAS-konventionen är Sverige skyldig att, så långt det är möjligt, följa de riktlinjer som den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har tagit fram avseende VTS och SRS.

De internationella normerna för VTS består främst av SOLAS-konventionen (regel V/12) och IMO:s riktlinjer om VTS (IMO resolution A.1158(32), som trädde i kraft 15 december 2021, då även den tidigare riktlinjen, resolution A.857(20), upphörde). Dessutom bör Sverige, som aktiv medlem i IALA, även följa de normativa standarder och rekommendationer som IALA har tagit fram avseende VTS-verksamheten. IALA är av IMO erkänd som en viktig bidrags-givare till IMO:s roll och ansvar avseende VTS.

SOLAS regel V/12.4 anger att fördragsslutande stater ska sträva efter att säkerställa deltagande i och efterlevnad av VTS-bestämmelserna av fartyg som för deras flagg.

Internationella normer för SRS är framför allt SOLAS-konventionen (regel V/11), IMO:s riktlinjer om SRS (resolution A.851(20) samt resolution MSC.433(98)).

SOLAS regel V/11.7 anger att en befälhavare på ett fartyg ska uppfylla kraven i antagna SRS och rapportera all information som krävs till den berörda myndigheten.

Vidare anges det i IMO resolution MSC.433(98) att stater bör kräva att fartyg som för deras flagg uppfyller kraven i antagna SRS. Om information om en påstådd SRS-överträdelse fås om ett fartyg som för deras flagg, bör flaggstaten förse den rapporterade staten med information om lämpliga åtgärder som vidtagits.

Både VTS och SRS finns även reglerat i EU-direktiv 2002/59/EG (övervakningsdirektivet). I artikel 9.3 anges att ”medlemsstaterna skall se till att de landcentraler som övervakar efterlevnaden av sjötrafikinformationstjänsterna och trafiksepareringssystemen förfogar över erforderlig kompetent personal samt lämpliga Kommunikationsresurser och resurser för fartygsövervakning, och att de drivs i enlighet med tillämpliga IMO-riktlinjer”. Det gör att vi även är skyldiga att följa riktlinjerna som medlemsstat inom EU.

Genom de föreslagna ändringarna kommer delar av den nya IMO-resolutionen för VTS, och som Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om, att införlivas i Sverige så att roller samt grundläggande ansvar och vad som ingår i en sjötrafiktjänst (VTS) blir beskrivet på ett tydligt sätt.

Utöver vad som föreslås i detta föreskriftsarbete finns det andra delar av IMO-resolutionen som behöver införlivas nationellt. Bland annat omnämner resolutionen att ”den behöriga myndigheten bör upprätta ett regelverk för att inrätta och driva en VTS i enlighet med relevanta internationella konventioner och IMO-instrument, IALA-standarder och nationell lagstiftning”. IMO-resolutionen bekräftar även IALA:s roll med att ”publicera standarder och tillhörande rekommendationer, riktlinjer och modellkurser specifikt relaterade till etablering och drift av VTS för att bidra till att uppnå en världsomfattande harmonisering av VTS”. Det saknas dock svensk lagstiftning med tillhörande bemyndiganden för att fullständig nationell införlivning ska kunna ske just nu.

Den gällande IMO-resolutionen med regler för hur fartygen ska rapportera i SOUNDREP ska översättas till svenska och ersätta den engelska versionen i bilaga 12. Detta för att rapporteringsreglerna ska bli gällande i svensk lagstiftning för att överträdelser ska kunna lagföras inom svenskt rättsväsende.

B. Definitioner och uttryck ska uppdateras

Definitioner och uttryck ska, så långt det är möjligt, följa vad som gäller internationellt, vilket bidrar till att harmonisera de svenska reglerna med de internationella för att inga missförstånd ska kunna ske. Beskrivningen av sjötrafiktjänsten (VTS) bör även tydliggöras generellt så att inga missuppfattningar kan ske om vad ett fartygsbefäl kan förvänta sig av VTS-centralen.

Definitioner som inte längre används ska tas bort och nya definitioner ska infogas. Mindre språkliga textjusteringar bedöms även kunna förenkla och förtydliga föreskrifttexten.

C. Tydliggörande av bestämmelser och samverkan i ett VTS-område

a) Tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop

Det bör tydliggöras att fartygen inte bara ska lyssna på de angivna VHF-kanalerna utan även svara på anrop då det kan vara avgörande för sjösäkerheten att rätt information når fartyget i rätt tid för att bryggbefälen ska kunna planera sin rutt och eventuella möten i trånga passager. Vid deltagande i sjötrafiktjänsten (VTS) ska det vara tydligt att fartyget även bekräftar den information som VTS-centralen förmedlar. Då fartyg inte svarar på anrop i ett VTS-område ska det vara möjligt att kunna lagföra det.

b) Enhetlig tillämpning av tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats

Med ett tillstånd att avgå kan trafiken planeras på ett mer effektivt och säkert sätt. För att få en enhetlig process i hur fartygen ska avgå oavsett område, föreslås därför att samtliga fartyg ska begära att få tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats. Genom att låta samtliga berörda fartyg begära tillstånd för avgång från kaj eller ankarplats inom ett VTS-område så bedöms det generellt öka sjösäkerheten och minska missförstånd och uppkomna närsituationer.

Dessutom kommer rutinerna för VTS-centralerna blir mer harmoniserade och enhetliga för att ge rätt och relevant information till samtliga fartyg i berört VTS-område. Enhetliga rutiner bedöms även underlätta utbildningen av VTS-operatörerna då processerna kommer att bli samordnade för alla VTS-områden.

c) Tydligare tidsangivning avseende rapportering före ingång i ett VTS-område och före avgång från kaj eller ankarplats

Genom att precisera att rapporteringen ska ske vid ingång i ett VTS-område, då den yttre VTS-områdesgränsen passeras, blir det tydligare att det inte ska ske långt i förväg.

d) Tydlighet avseende rapportering av fartygets höjd över vattenytan

Fartygets höjd ska vara en uppgift som lämnas direkt vid ingång i ett VTS-område så att VTS-operatören kan ge korrekt information om vägval, fri seglingshöjd och eventuella broöppningar m.m. där fartygets höjd är av betydelse. Rapportering av fartygets höjd över vattenytan syftar till att öka säkerheten för både fartyget och de broar som ett fartyg ska passera.

e) Frivilliga rapporteringspunkter utgår

Rapportering i VTS-områdena ska vara obligatorisk, enhetlig och framför allt tydlig. Frivillig rapportering som bygger på utrustningskrav som inte kan kontrolleras bör inte regleras. Genom att låta samtliga fartyg rapportera så bedöms det öka sjösäkerheten och att rutinerna blir mer enhetliga för att ge rätt och relevant information till samtliga fartyg i samma område.

f) Tydligare beskrivning av händelserapportering

Om något oförutsett inträffar ska det vara tydligt vad ett fartyg ska rapportera och i vilka situationer som det ska ske. Ett fartyg som gått på grund i t.ex. en sandbank där fortsatt framfart inte är möjlig, men där besättningen bedömer att de inte har något fel eller skada på maskineriet ska ändå rapportera att de grundstött till VTS-centralen.

Skadade, flyttade eller saknade sjösäkerhetsanordningar (SSA) bör även rapporteras till VTS-centralen så att navigationsvarning kan gå ut inom området och SSA-ägarna kan åtgärda ev. fel så snart som möjligt. Då fartyg som passerar SSA har bättre möjlighet att observera detta bör de vara skyldiga att rapportera sådana observationer.

g) Revidering av vissa VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter

VTS-områdena bör utökas till att omfatta trafik med hög intensitet och komplexa trafikmönster för att övervakning ska kunna ske där samt att VTS-centralen ska kunna ge relevant information till fartygen i god tid. Sjötrafiktjänst (VTS) ska kunna ske i de fastställda VTS-områdena på ett effektivt och säkert sätt så att inga tillbud eller olyckor uppstår och därför behöver vissa VTS-områdesgränser utökas och rapporteringslinjer och -punkter justeras.

I VTS-område Göteborg föreslås en utökning göras av den södra geografiska VTS-områdesgränsen med flyttade rapporteringslinjer för att möta upp ändringar av ankarrutor vid Göteborgs södra inlopp och möjliggöra flytt av lotsbordningsplatsen. Detta kommer att ge fartygen tidigare information om pågående fartygsrörelser och mer tid innan fartygen angör lotsbordningsplats South.

Utökningen av VTS-område Stockholm ska medföra att VTS-centralen ska få information om fartyg som kommer norrifrån i ett tidigare skede. Detta bidrar till att relevant information kan ges från VTS-centralen och att närsituationer i farledskorsningen utanför Kapellskär kan undvikas.

Avseende rapporteringspunkter så ska dessa vara placerade så att det blir tydligt var och när rapportering ska ske.

h) Förenkling av hantering rörande trafik med undantag

Ändringen avser att förenkla och eliminera onödig administration av ansökningar om undantag både för företag och myndigheter.

i) Tydlighet om vilka fartyg som ska följa sjötrafikrapporteringssystem (SRS)

Det ska vara tydligt att det är svenska fartyg som ska följa ett obligatoriskt SRS som antagits av IMO oavsett var det ligger geografiskt och att svenska fartyg även bör följa SRS som rekommenderas av IMO.

Det ska även vara tydligt att angivna fartyg, oavsett flagg, ska följa det obligatoriska sjötrafikrapporteringssystemet SOUNDREP i Öresund, vilket drivs gemensamt av Sverige och Danmark.

2.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

a) Tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop

På samma sätt som för VTS-föreskrifterna kommer reglerna i Södertälje kanal att tydliggöras så att fartygen inte bara ska lyssna på de angivna VHF-kanalerna utan även svara på anrop. Detta kan vara avgörande för sjösäkerheten i kanalen så att rätt information når fartyget i rätt tid för att kunna planera sin rutt och eventuella möten i trånga passager. I den händelse ett fartyg inte svarar på anrop ska det vara möjligt att kunna vidta rättsliga åtgärder. Reglerna bör formuleras som i VTS-föreskrifterna.

b) Ändrad mottagare av rapportering vid avgång från slussen

För att höja sjösäkerheten i kanalområdet och för att VTS-operatören ska kunna fullfölja sitt uppdrag med att förmedla korrekt trafikinformation till berörda fartyg till och från VTS-områdena så behöver rapportering ske vid avgång från slussen så att VTS-centralen får informationen direkt. Det bedöms kunna uppnås genom att rapporteringskravet vid avgång från slussen ändras till att ske till VTS Södertälje (anropssignal för både VTS-område Landsort och VTS-område Mälaren) istället för till Södertälje kanal. En hänvisningsparagraf bör även läggas till för att upplysa om var man kan få mer information om VTS-rapporteringen.

Rapporteringsförfarandet bör harmoniseras med VTS-föreskrifterna, då Södertälje kanal och VTS-område Landsort respektive Södertälje angränsar till varandra och det skulle förenkla för fartygens rapportering.

c) Tydligare beskrivning av händelserapportering m.m.

Kanalföreskrifterna bör harmoniseras med VTS-föreskrifterna så att det inte uppstår otydligheter med vad som ska rapporteras och vid vilka tillfällen.

Vidare bör även anmälan om fel avseende farledsutmärkning/sjösäkerhetsanordningar (SSA) harmoniseras med VTS-föreskriften så att rapporteringskraven för SSA inte skiljer sig åt.

d) Tydlighet avseende vad som gäller om trafiksignaler

Texten om trafiksignaler kommer att tydliggöra att fartygen ska följa dem och vem som är ansvarig för dem.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

3.1.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

Mot bakgrund av de problem och anledningar till reglering som listas under avsnitt 1, bedöms effekterna bli följande om ingenting görs:

A. Införlivande av internationella regler

Om ingenting görs kommer nuvarande regelverk att fortsätta gälla. Effekterna av det skulle vara att Sverige inte fullföljer sina internationella åtaganden i förhållande till IMO och SOLAS-konventionen samt att fartyg inte har ett uppdaterat regelverk att förhålla sig till som står i överensstämmelse med internationella regler. Vidare kommer det inte att vara möjligt att lagföra överträdelser varken inom VTS eller inom SRS.

B. Definitioner och uttryck

Om andra svenska definitioner och uttryck än de som anges i instruktionerna till Sjöfartsverket och Transportstyrelsen kvarstår och inte uppdateras i enlighet med vad som gäller internationellt, kommer det att finnas en högre risk för missförstånd och därmed även en ökad risk för tillbud och sjöolyckor inom VTS-områdena.

Därutöver kan även en önskvärd förändring av föreskrifterna avseende förenkling och förtydligande av språket att utebli, vilket skulle kunna innebära att reglerna förblir otydliga att förstå och tillämpa.

C. Bestämmelser och samverkan i ett VTS-område

a) Otydlighet om VHF-radiopassning och svar på anrop

Kommunikation mellan fartyg och VTS är en väsentlig del av samverkan i ett VTS-område. Om inget förtydligande görs avseende att fartygen ska både lyssna och svara på anrop i ett VTS-område kan det innebära fortsatt risk för närsituationer eller till och med olyckor i VTS-områdena om relevant information om lämpliga passager eller mötesplatser inte kan ges av VTS-operatören till berörda fartyg i de fall då fartyget inte besvarar ett anrop.

Det betyder att om ingen regel anger att ett fartyg måste svara på anrop och samverka med VTS-centralen kan vissa fartyg fortsätta att ignorera anrop och en sådan förseelse eller försummelse kan inte lagföras som en VTS-överträdelse, även om det påverkar ett säkert framförande inom VTS-området både för det egna fartyget såväl som för andra fartyg.

b) Avsaknad av tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats

Om ingen reglering sker avseende att fartyg ska få tillstånd att avgå från en kaj eller ankarplats i samtliga VTS-områden, kan VTS-centralerna i samtliga områden utom Göteborg fortsatt få problem med sjösäkerheten då fartyg avgår utan att det har meddelats. Idag är det krav på att fartyg ska rapportera vissa uppgifter till VTS-centralen före avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats. Trots denna regel sker det alltså relativt ofta att fartygen avgår utan att meddela VTS-centralen detta förrän man är på väg och har släppt alla förtöjningstamper eller hissat ankaret. Detta gör att det kan uppstå tillbud och andra närsituationer då andra fartyg är på väg att passera i samma område, men det avgående fartyget har inte fått information om det och har inte uppmärksammat det själv. Det passerande

fartyget får heller inte kännedom om det avgående fartyget i god tid för att kunna göra en säker passage.

c) För tidig rapportering före ingång i ett VTS-område och före avgång från kaj eller ankarplats

Om ingen ändring görs angående när rapportering ska ske så kommer det att fortsatt vara godtyckligt vad som menas med före ingång i ett VTS-område och före avgång från kaj eller ankarplats. I de fall rapporter sker för tidigt kommer inte VTS-centralen kunna lämna relevant information till fartyg så att rätt rutt och fart kan planeras mot den trafikbild som finns just då, vilket kan leda till oförutsedda händelser i ett senare skede. Det kan även uppfattas som en extra börda för fartygets ansvariga bryggbefäl om rapporten behöver ske ytterligare en gång vid passage av VTS-områdesgränsen.

d) Avsaknad av rapportering av fartygets höjd över vattenytan

Om ingen reglering sker kommer det fortsatt att vara oreglerat för fartyg att ange fartygets höjd över vattenytan även om en bro avses passeras, vilket skulle kunna leda till att fler fartyg seglar in i broar med allvarliga konsekvenser som följd.

e) Otydlighet om frivilliga rapporteringspunkter

Om ingen återreglering sker avseende de frivilliga rapporteringspunkterna kommer dessa att fortsatt vara frivilliga även om rapporteringen behövs för att kunna övervaka området på ett säkert sätt och ge korrekt information till fartygen. Det kommer dessutom enligt VTS-centralen att vara fortsatt omöjligt att kontrollera regelefterlevnad, då det inte går att kontrollera vilka fartyg som har AIS-informationen grafiskt i ECDIS, ECS eller i radarbilden utan att göra ett besök ombord, vilket i stort sett aldrig görs av VTS-operatörer.

Denna typ av frivillig VTS-rapportering med utrustningskrav är dessutom en svensk variant och finns för närvarande inte omnämnd i några internationella krav eller riktlinjer och bör därför inte regleras.

f) Otydlig beskrivning av händelserapportering

Om ingen ändring sker kommer det fortsatt att vara otydligt med vad som avses med händelserapporteringen och om grundstötning eller kollision ska rapporteras eller inte samt vad som gäller om observation görs om sjösäkerhetsanordningar har skadats, flyttats eller saknas. Rapporteringen kommer heller inte att vara harmoniserad med hur samma rapportering sker inom Södertälje kanalområde.

g) Ändringsbehov av VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter

Om inte VTS-områdesgränserna och tillhörande rapporteringslinjer och -punkter justeras kommer det att vara svårt för VTS-centralen att kunna ge adekvat information till fartygen i god tid för att säkert planera sin rutt och eventuella möten. VTS-informationen ska även ske på VHF-kanaler som fungerar både dag- och nattetid. Det går inte att bortse från att flera tillbud och kanske även olyckor kan ske om ingen reglering görs.

h) Onödig hantering och kostnad rörande trafik med undantag

Om inte den tidtabellsbundna trafiken kan undantas från att rapportera genom den föreslagna föreskriftsändringen, kommer den administrativa bördan och kostnaden med hanteringen av ansökningar om undantag kvarstå för både berörda företag och myndigheter.

i) Otydlighet vilka fartyg som ska följa sjötrafikkapporteringsystem (SRS)

Om ingen reglering görs om vilka staters fartyg som ska följa dels ett obligatoriskt SRS som antagits av IMO, dels vilka fartyg som bör följa SRS som rekommenderas av IMO, blir det fortsatt otydligt om vad som gäller.

Det kan i sin tur innebära att det blir svårt att lagföra fartyg som bryter mot rapporteringskraven i Öresund avseende SRS-systemet SOUNDREP.

3.1.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)**a) Otydlighet om VHF-radiopassning och svar på anrop**

Kommunikation mellan fartyg och berörd landcentral är en väsentlig del av samverkan i Södertälje kanal. Om inget förtydligande görs avseende att fartygen ska både *lyssna* och *svara* på anrop i Södertälje kanal kan det innebära fortsatt risk för närsituationer eller till och med olycka i kanalen om relevant information inte kan ges till berörda fartyg.

Det betyder att om ingen regel anger att ett fartyg måste svara på anrop och samverka med landcentralen kan vissa fartyg fortsätta att ignorera anrop, trots att det kan påverka ett säkert framförande både för det egna fartyget såväl som för andra fartyg. Även andra fartyg kan bli föremål för ett högre risktagande med allvarliga olyckor som följd. Därmed kvarstår risken att olyckor sker som kan göra att kanalen och slussen till/från Mälaren behöver stängas under en längre tid.

b) Felriktad rapportering vid avgång från slussen

Om den nuvarande regleringen kvarstår att VHF-anmälan ska ske till Södertälje kanal vid avgång från slussen, så kommer det att fortsätta vara osäkert för VTS-operatörerna i VTS-område Mälaren och Landsort vilken information som kan ges till fartyg som kommer från Östersjön eller Mälaren mot Södertälje kanal. Informationen som ges från VTS-operatörerna kan fortsatt vara ofullständig rörande trafiken från Södertälje kanal, då den nuvarande anmälan inte alltid når VTS-operatören av olika anledningar och det går inte att bortse från att flera tillbud och kanske även olyckor kan ske om ingen reglering görs.

c) Otydlig beskrivning av händelserapportering m.m.

Om ingen reglering sker kommer det fortsatt att vara otydligt med vad som ska ingå i händelserapporteringen i Södertälje kanal samt vad som gäller avseende anmälan om skadad farledsutmärkning (sjösäkerhetsanordning). Rapporteringen kommer heller inte att vara harmoniserad med hur samma rapportering sker i ett VTS-område.

d) Otydlighet vad som gäller om trafiksignaler

Om ingen reglering sker kommer det fortsatt att vara otydligt med vad som gäller om trafiksignalerna och vilka som ska följa dem.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering**3.2.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)**

Vi bedömer att det inte finns något alternativ som inte innebär reglering av VTS-föreskrifterna och som kan uppnå önskad effekt av hur trafiken kan hanteras i de svenska VTS-områdena. Fartygsbefälen måste förhålla sig till de regler som gäller i ett etablerat VTS-område och då finns ingen möjlighet att ange riktlinjer som inte behöver följas eftersom det handlar om att förbättra säkerheten för både sjöfart, människor och för att skydda miljön.

När det gäller SRS (och i synnerhet SOUNDREP) så är det vår skyldighet att införliva internationella regler på svenska i våra svenska regelverk. Även om det finns en engelsk gällande resolutionstext så ska internationella krav införlivas på svenska i svensk lagstiftning, t.ex. en svensk föreskrift.

Vi vill även nämna att då 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, innebär det att dessa roller, som anges i den nya IMO-resolutionen A.1158(32), ska följas. Det bedöms inte som lämpligt att fördela olika myndighetsroller i en överenskommelse mellan myndigheterna då IMO-resolutionen tydligt pekar på att en rättslig grund för VTS ska etableras, vilket därför återstår. Nuvarande VTS-föreskrifter är heller inte lämpliga för sådan reglering då de riktar sig till fartygsbefälen ombord de fartyg som trafikerar VTS-områdena.

3.2.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

Vi bedömer att det inte finns något alternativ som inte innebär en föreskriftsändring och som kan uppnå önskad effekt av hur trafiken ska rapportera i Södertälje kanal. Ändringen av VTS-föreskrifterna påverkar kanalföreskrifterna, som därmed behöver uppdateras. Nuvarande kanalföreskrifter riktar sig främst till fartygsbefälen ombord de fartyg som trafikerar Södertälje kanal. Fartygsbefälen måste förhålla sig till de regler som gäller inom kanalområdet och då finns ingen möjlighet att ange riktlinjer som inte behöver följas då det handlar om att förbättra säkerheten för både sjöfart, människor och för att skydda miljön.

3.3 Regleringsalternativ

Nedan anges förslag till reglering. Inom vissa områden har flera regleringsalternativ identifierats och där anser Transportstyrelsen att det är Transportstyrelsens alternativ som bör väljas i första hand. Där inget annat alternativ har identifierats är enbart den föreslagna ändringen angiven.

3.3.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

Efter respektive rubrik anges hänvisning till var i förslaget ändringen anges.

A. Införlivande av internationella regler (2, 6 och 7 §§)

Som fördragsslutande stat till SOLAS-konventionen behöver Sverige följa de riktlinjer som den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har tagit fram och implementera dem i nationell lagstiftning. Detta för att VTS-tjänsten ska harmoniseras internationellt så att fartygsbefälen inte kan missförstå vad som avses och hur man ska agera i ett VTS-område.

En effekt av den nya IMO-resolutionen A.1158(32) för VTS är att roller och ansvar har förändrats och blivit tydligare beskrivna. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen förberedde detta tidigt genom en gemensam framställan till regeringen 2018 om ansvarsfördelning avseende VTS och SRS. Framställan resulterade i att Sjöfartsverket blev utsedd att vara VTS-utförare i Sverige i sin instruktion från och med den 1 maj 2022. Likaledes blev Transportstyrelsen i sin instruktion utsedd att vara behörig myndighet för sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) från och med den 10 oktober 2022.

a) Ändrad information om hur VTS och SRS är organiserat (6, 7 §§)

Transportstyrelsens förslag

I nuvarande föreskrifter beskrivs att VTS utövas från Sjöfartsverkets VTS-centraler genom att tillhandahålla informationstjänst. Men detta har förändrats, vilket är beskrivet mer i detalj under B ”Definitioner och uttryck” och ”Sjötrafikinformationstjänst blir sjötrafiktjänst”.

Transportstyrelsens förslag innebär att de nya förhållandena anges i upplysningsparagrafer för att tydliggöra harmonisering med den nya IMO-resolutionen. Ansvarsförhållandena bör därför framgå av föreskrifterna, då det ännu inte finns någon specifik lag eller förordning för vad som gäller för en VTS eller en SRS i Sverige. Därmed får även fartyg och övriga intressenter information om de olika myndigheternas roller och ansvar.

De nya utpekandena i Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens instruktioner enligt ovan gör att den tidigare beskrivningen av hur VTS samt även SRS är organiserat behöver ändras. Den föreslagna ändringen innebär att Transportstyrelsens roll beskrivs i 6 § medan 7 § beskriver Sjöfartsverkets roll.

Alternativt förslag

Ett alternativt förslag innebär att den nuvarande texten tas bort, då den inte överensstämmer med gällande utpekanden för vare sig Sjöfartsverket eller Transportstyrelsen. Detta alternativ innebär således att de nya ansvarsförhållandena inte kommer att anges.

b) Ändring av beskrivning av sjötrafiktjänsten (VTS) (2, 8, 9 §§)*Transportstyrelsens förslag*

Ett flertal ändringar föreslås göras i föreskriften för att motsvara de nya internationella riktlinjerna. Definitionsändringarna anges under B nedan.

Första och sista stycket i 8 § föreslås strykas. Tillägg föreslås läggas till i både 8 och 9 §§ för att harmonisera med IMO-resolutionen och förtydliga vilket ansvar befälhavaren har vid deltagande och samverkan i sjötrafiktjänsten (VTS).

Förslaget avser att uppgifter ska tas emot och bekräftas (8 §) och att VTS-centralens råd och anvisningar, vilka har betydelse för fartygets framförande, särskilt om det är påkallat av säkerhetsskäl, ska följas (9 §).

c) Översättning av resolutionstext för SOUNDREP (bilaga 12)*Transportstyrelsens förslag*

Den engelska texten till IMO resolution MSC.314(88) "New mandatory ship reporting system "In the Sound between Denmark and Sweden" (SOUNDREP) översätts till svenska för att bli gällande i svensk lagstiftning.

B. Definitioner och uttryck (2 § m.m.)

Föreskrifterna har genomgått en generell språklig översyn för att uppdatera och förtydliga viss text. I tillämpliga fall har definitionerna kontrollerats mot de som används i IMO-resolution A.1158(32) och EU-direktiv 2002/59/EG. De språkliga ändringar som inte har betydelse för innehållet anses vara redaktionella och förklaras inte närmare.

Definitionslistan uppdateras dels för att följa de nya internationella riktlinjerna för sjötrafiktjänst (VTS), dels för att definitionerna ska utformas i enlighet med angivna mallar för definitioner. Definitioner som innehållsmässigt har förändrats, lagts till eller tagits bort anges nedan.

a) ECDIS och ECS utgår*Transportstyrelsens förslag*

Definitionerna på ECDIS och ECS föreslås utgå då texten där de omnämns (f.d. 15 §, bilaga 4 och 5) föreslås tas bort i föreskriften.

b) Kontinuerlig radiovakt införs*Transportstyrelsens förslag*

En definition på kontinuerlig radiovakt föreslås införas eftersom fartyg inte alltid rapporterar enligt föreskrifterna och inte heller svarar på anrop från VTS-centralen eller från andra fartyg. Ett förtydligande om att fartyg ska hålla kontinuerlig radiovakt samt även *svara* på anrop, föreslås därför införas i 11 §, varför det finns anledning att införa en definition på kontinuerlig radiovakt.

c) Sjösäkerhetsanordning införs*Transportstyrelsens förslag*

En definition på sjösäkerhetsanordning föreslås införas då en ny händelse-rapportering har införts i 20 § och omnämns även i 8 §. Definitionen hänvisar till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2017:66) om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar.

d) Ändring av sjötrafikrapporteringssystem (SRS)*Transportstyrelsens förslag*

Mindre språklig ändring föreslås av definitionen på *sjötrafikrapporteringssystem (SRS)*.

e) Ändring av VTS-område*Transportstyrelsens förslag*

Ändringsförslaget av definitionen på *VTS-område* avses på ett tydligare sätt motsvara den nya IMO-resolutionens definition.

f) Vägfärja utgår*Transportstyrelsens förslag*

Hänvisningen till väglagen med beskrivning om vad som avses med vägfärja har inte uppfattats som en riktig definition. Den föreslås därför flyttas från definitionslistan och införlivas direkt i föreskriftstexten dels för att förenkla läsningen, dels då vägfärja endast omnämns en gång i 4 §.

g) Sjötrafikinformationstjänst (VTS) blir sjötrafiktjänst (VTS) (hela föreskriften)*Transportstyrelsens förslag*

Transportstyrelsens förslag innebär att uttrycket sjötrafiktjänst (VTS) används enhetligt genom hela föreskriften och att uttrycket sjötrafikinformationstjänst (VTS) tas bort.

I Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens gemensamma framställan om ansvarsfördelning avseende VTS och SRS till regeringen 2018 omnämndes problemet med de tre servicetyperna, vilket fick gehör genom att regeringen 2022 ändrade uttrycket sjötrafikinformationstjänst (VTS) till sjötrafiktjänst (VTS) i både Sjöfartsverkets⁷ och Transportstyrelsens⁸ instruktioner. Det är därför viktigt att samma uttryck används i svensk lagstiftning så att inte missförstånd uppstår både för berörda myndigheter, men även för sjötrafiken som ska följa reglerna.

⁷ Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

⁸ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Samtliga uttryck som tidigare benämndes sjötrafikinformationstjänst (VTS) föreslås därför ändras till *sjötrafiktjänst (VTS)*, vilket även inkluderar föreskriftens titel.

I denna konsekvensutredning har även sjötrafiktjänst (VTS) använts generellt, förutom då hänvisning till den gamla föreskriften har gjorts.

C. Bestämmelser och samverkan i ett VTS-område

a) Förtydligande av VHF-radiopassning och svar på anrop (11 §)

Transportstyrelsens förslag

Detta alternativ innebär att det tydliggörs att ett fartyg ska både lyssna och svara på anrop i ett VTS-område samt att information från VTS-centralen ska bekräftas.

Numera är det obligatoriskt för handelsfartyg i internationell trafik att i GMDSS⁹ passa DSC¹⁰, vilket innebär att inom VHF-bandet sker anrop till ett fartyg genom digital teknik via kanal 70. Därmed är det inte längre krav på att passa den tidigare anrops- och nödkanalerna på VHF, dvs. kanal 16. Därför föreslås ett mindre tillägg till texten så att det ändå är en kommunikationsmöjlighet att kunna använda VHF-kanal 16, då det är praktiskt genomförbart utan att det är ett krav men den används fortfarande ofta ändå.

Ett mindre tillägg föreslås även läggas till i det sista stycket på det allmänna rådet till 11 §, där samtliga fartyg, som är utrustade med VHF-anläggning, även bör samverka med VTS-centralen vid behov. Detta då det kan finnas tillfällen när även mindre fartyg och fritidsbåtar kan informera och samverka med VTS-centralen om relevanta händelser som kan påverka övriga fartygs säkra framförande. En hel del fritidsbåtar använder även AIS-transponder typ B, vilket innebär att VHF finns installerad ombord, men att de sällan har passning på muntlig kommunikation.

b) Tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats (11 § + 22 §)

Transportstyrelsens förslag

Transportstyrelsens förslag innebär att samtliga fartyg som avgår från en kaj eller ankarplats i ett VTS-område måste begära tillstånd från VTS-centralen för att få avgå.

Alternativt förslag

Ett alternativt förslag skulle kunna innebära att tillstånd att avgå endast införs i särskilt utpekade hamnar, där trafikintensiteten är hög och trafikmönstren är komplexa, så att närsituationer kan undvikas.

⁹ Global Maritime Distress and Safety System

¹⁰ Digital Selective Calling

c) Rapportering vid ingång i ett VTS-område och strax före avgång från kaj eller ankarplats (15 §)*Transportstyrelsens förslag*

Transportstyrelsens förslag innebär att rapporteringen ska ske vid ingång i ett VTS-område, då den yttre VTS-områdesgränsen passeras och strax före avgång eller förflyttning från en kaj eller en ankarplats.

När ett fartyg avser gå in i ett VTS-område ska det meddelas till den övervakande VTS-centralen. Tidigare har det angetts att vissa uppgifter ska lämnas före ingång i VTS-området, dock utan någon närmare tidsangivelse för hur tidigt en sådan rapport ska lämnas. Det har resulterat i att en del fartyg väljer att rapportera ingång i ett VTS-område alldeles för tidigt då det inte har någon betydelse för trafikbilden varken för dem själva eller för övriga fartyg.

För att VTS-operatören ska kunna ge relevant information i god tid till fartygen så behövs en närmare tidsangivelse anges när rapportering ska ske innan ingång i ett VTS-område och då avgång sker från kaj eller ankarplats, se även föregående punkt. Då VTS är en operativ verksamhet som övervakar trafiken och därmed har en trafikbild under ständig förändring, så är det viktigt att en sådan rapportering sker när den behövs och inte 30 – 60 minuter i förväg.

Dessutom anges även i 15 § att rapportering ska ske före avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats. Ordet ”före” måste kvarstå, då ett fartyg enligt nytt förslag i 22 §, inte får avgå innan VTS-centralen har gett sitt tillstånd till det, men en mindre ändring föreslås ändå göras genom att det ska ske ”strax före”. Detta så att inte avgångsrapporteringen sker för tidigt med tanke på att tillstånd inte bör ges om trafikbilden ändras om alltför lång tid har passerats sedan rapporteringen gjordes. Hur lång tid som ”strax före” kan innebära beror bl.a. på hur en hamn, ankarplats eller VTS-område ser ut, men generellt sett bedöms tiden vara mellan 1 – 9 minuter före avgång och då inga tappar finns kvar iland alternativt innan ankarspelet har påbörjat hemtagning av ankaret.

Alternativt förslag

Ett alternativt förslag skulle kunna innebära att en exakt tid anges för när rapporteringen ska ske, t.ex. 30 minuter före ingång i ett VTS-område eller före avgång från kaj eller ankarplats.

d) Rapportering av fartygets höjd över vattenytan (15 §)*Transportstyrelsens förslag*

Detta alternativ innebär att fartygets höjd över vattenytan anges då en bro ska passeras.

e) Frivilliga rapporteringspunkter utgår (15 § + bilaga 4, 5 och 7)*Transportstyrelsens förslag*

Detta alternativ innebär att samtliga rapporteringspunkter i alla VTS-områden blir obligatoriska, även de som tidigare har varit frivilliga för fartyg med viss utrustning.

f) Tydligare beskrivning av händelserapportering (19 §)

Transportstyrelsens förslag

Detta alternativ innebär att vilka händelser som ska rapporteras och när beskrivs på ett tydligare sätt.

g) VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter (bilaga 3 – 9)

Transportstyrelsens förslag

Detta alternativ innebär generellt att vissa VTS-områdesgränser utökas och att vissa rapporteringslinjer och rapporteringspunkter samt VHF-kanaler ändras, se närmare beskrivning nedan.

För att få en enhetlig beskrivning och översikt över VTS-områdena har nya kartbilder tagits fram för samtliga VTS-områden, då nytryck avses ske.

VTS-område Stockholm (bilaga 3)

Ändring av VTS-områdesgräns och rapporteringslinjer

Området föreslås utökas norrut från tidigare gräns vid Tjockö till att även omfatta området vid Simpnäsklubb – Arholma. Därmed etableras även fyra nya rapporteringslinjer (E, S, T, U) i det nya området.

Ändring av rapporteringspunkter

Tidigare rapporteringslinje E vid Tjockö ändras till rapporteringspunkt 14.

VTS-område Landsort (bilaga 4)

Frivilliga rapporteringspunkter

Frivillig rapportering av rapporteringspunkterna 20a, 20b, 21 och 22 (sydgående) (markerade med asterisk *) föreslås tas bort, se beskrivning under 3.3.1 C. e).

VTS-område Mälaren (bilaga 5)

Frivilliga rapporteringspunkter

Frivillig rapportering av rapporteringspunkterna 25, 26, 28, 30 och 31 (markerade med asterisk *) föreslås tas bort, se beskrivning under 3.3.1 C. e).

VTS-område Bråviken (bilaga 6)

Ändring och tillägg av rapporteringspunkt 42

Positionen för rapporteringspunkt 42 vid Vinterklasen föreslås flyttas längre ut och döpas om till 42 a Grässkären.

Vidare föreslås två nya rapporteringspunkter tillkomma för ostgående fartyg norr samt söder om farleden vid Klasgrunden NV för att samtliga fartyg ska rapportera oavsett vilken farled de använder.

VTS-område Göteborg (bilaga 7)

Ändring av VTS-områdesgräns och rapporteringslinjer

Den västra och södra VTS-områdesgränsen föreslås utökas i enlighet med Sjöfartsverkets hemställan. Vanguarders grund kommer därmed att ingå i det utökade VTS-området.

En följd av att VTS-området ändras är att även de geografiska positionerna för rapporteringslinjerna ändras så att de hamnar på den nya VTS-områdesgränsen.

Frivillig rapporteringspunkt

Frivillig rapportering av rapporteringspunkt 5 (markerad med asterisk *) föreslås tas bort, se beskrivning under 3.3.1 C. e).

VTS-område Marstrand (bilaga 8)

Positionsändring av rapporteringspunkt

Rapporteringspunkt nr 2 (Mitholmarna) justeras till Hakefjorden, då fartyg som ska till/från Wallhamn ska rapportera.

Ändring av VHF-kanal

VTS-områdets dedikerade VHF-kanal föreslås ändras från 11 till 14.

VTS-område Lysekil (bilaga 9)

Ändring av VHF-kanal

Se samma punkt för VTS-område Marstrand.

Alternativt förslag

Ett alternativt förslag kan innebära att vissa rapporteringspunkter flyttas till andra positioner, exempelvis för VTS-område Marstrand och rapporteringspunkt nr 2 (Mitholmarna). Den skulle kunna flyttas längre norrut i farleden så att fartyg som ska till Wallhamn inte blir rapporteringsskyldiga.

h) Förenkling av hantering rörande trafik med undantag (5 §)

Transportstyrelsens förslag

En ny 5 § föreslås införas där fartyg med en bruttodräktighet mellan 300 – 700, som är utrustade med AIS klass A samt går i regelbunden och tidtabellbunden trafik i ett eller flera VTS-områden, undantas generellt från att rapportera vissa uppgifter. Dessa uppgifter berör ingång i VTS-område, ankomst till kaj, avgång till kaj (inklusive tillstånd) samt passage av rapporteringspunkter. Fortfarande ska rapportering ske vid ändring av färdväg eller vid oförutsedda händelser såsom

grundstötning, kollision, fel eller skada på maskineri, anläggning eller instrument, som på ett väsentligt sätt kan försämra fartygets säkra navigering och manövrering.

i) Tydliggörande vilka fartyg som ska följa sjötrafikrapporteringsystem (SRS) (25 – 26 §§)

Transportstyrelsens förslag

Detta alternativ innebär att det i 25 § blir tydligt vad som gäller för svenska fartyg vid passage i obligatoriska sjötrafikrapporteringsystem (SRS) antagna av IMO. Dessutom tydliggörs det allmänna rådet till 25 § att det berör svenska fartyg.

Avseende passage i det svensk/danska sjötrafikrapporteringsystemet SOUNDREP i Öresund så tydliggörs i 26 § att rapporteringskraven gäller för både svenska och utländska fartyg.

3.3.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

Efter respektive rubrik anges förslagens paragraf(er) som berörs.

a) Otydlighet om VHF-radiopassning och svar på anrop (8 §)

Transportstyrelsens förslag

Detta alternativ innebär att det tydliggörs att ett fartyg ska både lyssna och svara på anrop vid passage i Södertälje kanal.

b) Felriktad rapportering vid avgång från slussen (9, 9a och 9b §§)

Transportstyrelsens förslag

Transportstyrelsens förslag innebär att rapporteringen vid avgång från slussen i Södertälje kanal sker till VTS-område Landsort respektive VTS-område Mälaren i stället för till Södertälje kanal.

Alternativt förslag

Ett alternativt förslag innebär att VTS-områdena Landsort och Mälaren utökas så att delar av Södertälje kanal utanför slussen inkluderas i respektive VTS-område.

c) Otydlig beskrivning av händelserapportering m.m. (9 §)

Transportstyrelsens förslag

Detta alternativ innebär att händelserapporteringen förtydligas och harmoniseras med VTS-föreskrifterna, vilket beskrivs under 9 § 6. Dessutom läggs en ny punkt 7 till för att särskilja händelserapporteringen från rapportering för observerad felaktig utmärkning.

d) Otydlighet vad som gäller om trafiksignaler (20 §)*Transportstyrelsens förslag*

Detta alternativ innebär att det tydligt framgår att fartyg och fritidsbåtar ska följa trafiksignalerna och att det är kanalhållaren som ansvarar för signalerna.

4. Vilka är berörda?**4.1 Företag och organisationer**

Regleringen berör framför allt fartygsägare/-operatörer och befälhavare samt nautiska befäl på fartyg som färdas i de VTS-områden som föreskrifterna reglerar och i Södertälje kanal. Dessa företagskategorier kan vara små eller stora beroende på om de tillhör ett större eller mindre rederi.

Hamnar bedöms endast påverkas indirekt av de föreslagna reglerna.

4.2 Medborgare

Regleringen bedöms framför allt ha en indirekt påverkan på medborgarna. Dock kan nämnas att ägare till fritidsbåtar i viss mån är berörda.

Sjösäkerheten bedöms öka för t.ex. passagerare på färjetrafik i VTS-områdena och i Södertälje kanal.

4.3 Offentlig sektor

Regleringen berör framför allt följande myndigheter:

- Sjöfartsverket (VTS/SRS-operatörer, VTS-chef, lotsar, kanaloperatörer, sjökartingenjörer).
- Kustbevakningen (fartygsbesättningar).
- Försvarsmakten (besättningar på egna fartyg samt ev. utländska örlogsfartyg).
- Transportstyrelsen (handläggare rörande tillsyn, tillståndsgivning och regeluppföljning).

4.4 Miljö

Miljön inom VTS-områdena och Södertälje kanal berörs endast indirekt.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**5.1 Företag**

(X) 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.

5.1.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

Den föreslagna regleringen förväntas inte få några betydande konsekvenser för berörda företag oavsett om de är små eller stora.

Konsekvensen för de ändrade reglerna nedan innebär en något ökad arbetsbelastning initialt i och med uppdatering av sjökort och eventuell uppdatering av rutiner för bryggbesättning på de rederier som trafikerar VTS-områdena. Det finns däremot redan krav på att ansvariga bryggbefäl inför varje anlop tillser att de har uppdaterade sjökort och rutter. Etablerade rutiner för hur detta ska gå till ska finnas ombord. De fartyg som har elektroniska sjökort får en digital uppdatering som läggs in i fartygets system. Detta görs regelbundet (ca 1 gång per vecka) och bedöms endast ta upp till cirka 10 minuter vid ett uppdateringstillfälle. För de fartyg som använder papperssjökort kommer den ansvarige nautikern ombord att behöva lägga något mer tid på att rita in de nya ändringarna i sjökorten. Detta bedöms ta mellan 15 minuter till två timmar beroende på vilket VTS-område fartyget trafikerar. Det är osannolikt att fartyg kommer att behöva uppdatera samtliga ändringar i VTS-områdena då de normalt går på en fastställd rutt.

Kostnaden för denna extra tid är svår att uppskatta på grund av stora löneskillnader globalt, men sammantaget bedöms reglerna inte innebära några ökade kostnader för företagen.

För berörda hamnar inom ett VTS-område förväntas endast konsekvensen bli indirekt genom ett effektivare och säkrare trafikflöde.

A. Införlivande av internationella regler

När det gäller internationella åtaganden samt hur ansvaret är fördelat inom VTS och SRS i Sverige, kommer det inte att innebära några direkta förändringar för företagen. Det som händer är främst att roller och ansvar blir tydligare.

Ett förtydligande av ansvarsfördelningen och terminologin inom sjötrafiktjänsten (VTS) och sjötrafikrapporteringsystemet (SRS) bedöms kunna underlätta för rederier vid kontakt med myndigheterna.

För bryggbefäl på svenska fartyg kommer det att bli tydligare att de måste rapportera när de passerar i obligatoriska SRS-områden som IMO har beslutat om. Samma krav gäller för både svenska och utländska fartyg vid passage av SOUNDREP-området. Om fartygsbefäl inte följer rapporteringskraven kan det leda till att händelsen anmäls och att rättsliga åtgärder vidtas.

B. Uppdatering av definitioner och uttryck

Genom att harmonisera och tydliggöra definitioner och uttryck bedöms sjösäkerheten öka. Det kan i sin tur minska risken för tillbud och olyckor inom områdena.

C. Bestämmelser och samverkan i ett VTS-område**a) Tydlighet om VHF-radiopassning och svar på anrop**

Genom att tydliggöra kravet på att bryggbefälen ska svara på anrop och bekräfta mottagen information kan det innebära en marginellt ökad arbetsbelastning för de fåtal fartyg som har valt att inte besvara ett radioanrop. Övriga fartyg i närområdet får genom medhörning av konversationen bättre information om det berörda fartygets intentioner och kan därigenom planera sina resor på ett säkrare sätt. Dessutom förväntas VTS-rapporteringen bli mer effektiv och VTS-operatören får bättre möjlighet att säkerställa att viktig information når berörda bryggbefäl.

b) Tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats (11 § + 22 §)

För bryggbefälen innebär detta ett tydligt besked vid avgång så att risken för närsituationer minskar. En konsekvens kan vara att ett avgående fartyg behöver invänta passerande sjötrafik, vilket skulle kunna försena en avgång med några minuter. Detta är dock något som kan anses ingå i normal planering vid avgång och kan därmed ses som en förhöjd säkerhetsåtgärd.

Till skillnad från vissa europeiska hamnar är inte svenska hamnar påverkade av tidvatten vilket innebär att en eventuell fördröjning med några minuter inte får några större konsekvenser med till exempel tidvattenfönster för en säker passage.

c) Rapportering vid ingång i ett VTS-område och strax före avgång från kaj eller ankarplats

Genom att tydliggöra för bryggbefälen när anrop ska ske till VTS underlättas planeringen och utförandet av rapporteringen. Övriga bryggbefäl i det aktuella VTS-området kommer även att vara behjälpliga av denna ökade tydlighet.

d) Rapportering av fartygets höjd över vattenytan

Detta bedöms innebära en marginellt ökad rapportering för bryggbefälen då det endast gäller vissa fartyg i vissa VTS-områden, där broar ska passeras. Denna uppgift borde bryggbefälen ändå känna till vid varje tidpunkt av resan för att säkerställa att fartyget kan passera säkert eventuella broar under resan.

e) Frivilliga rapporteringspunkter utgår (15 § + bilaga 4, 5 och 7)

Borttagandet av de frivilliga rapporteringspunkterna innebär att bryggbefälen ska rapportera via VHF-radio på samma sätt som vid övriga rapporteringspunkter. Denna ändring berör endast fartyg som går inom VTS-område Landsort, Mälaren och Göteborg. Det finns däremot inga uppgifter på hur många av fartygen som hittills har haft den utrustning som krävdes för frivillig rapportering. Därmed går det inte att bedöma i vilken utsträckning de frivilliga rapporteringspunkterna har använts. Ändringen bedöms inte få några konsekvenser på vare sig arbetsbörda eller kostnader för berörda företag.

Övriga bryggbefäl i det aktuella VTS-området kommer, genom medhörning av VHF-rapporteringen, även att få relevant information om andra fartygsrörelser så att eventuella möten kan planeras säkert.

f) Tydligare beskrivning av händelserapportering (19 §)

Genom att regleringen av händelserapporteringen harmoniseras i de båda berörda föreskriftsförslagen tydliggörs när rapportering eller anmälan ska ske. Detta underlättar för bryggbefälen oavsett om det inträffar en situation i Södertälje kanal eller i ett VTS-område. Rapporteringsbördan anses vara oförändrad.

g) VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter, VTS-kanal

Flyttad gräns VTS Stockholm

Den flyttade gränsen innebär att bryggbefälen får bättre förutsättningar till säker passage förbi Kapellskär då de i god tid innan de passerar hamnen får information om trafiksituationen i området.

Flyttad gräns VTS Göteborg

Det utökade området ger bryggbefälen tidigare information vid de ändrade ankringsområdena i områdets södra del samt möjliggöra säkrare embarkering/debarkering av lots. Detta kommer att ge bryggbefälen bättre möjligheter att planera sin passage i området på ett säkert sätt och med hänsyn till övrig sjötrafik.

Ändrade rapporteringspunkter

De rapporteringspunkter som har ändrats bedöms inte få några konsekvenser för fartygen. Det kommer istället att ge bryggbefälen bättre information om vad som gäller då vissa rapporteringspunkter (t.ex. i VTS-område Bråviken) har delats upp i flera punkter för att tydliggöra var och när ett fartyg ska rapportera. Även om varje rapporteringstillfälle tar ungefär 5 – 10 sekunder innebär det inte en ökad rapporteringsbörda utan ett förtydligande.

Ändrad VTS-kanal för VTS Marstrand och VTS Lysekil

En ändring av VTS-kanalen ger ökad tydlighet för bryggbesättningen i den mån att den i föreskriften angivna VTS-kanalen överensstämmer med den kanal som Sjöfartsverkets VTS de facto verkar på.

h) Förenklat undantag rörande regelbunden och tidtabellbunden trafik

Eftersom berörd trafik undantas genom föreskriftsförslaget elimineras den administrativa bördan som en återkommande ansökningsprocess utgör. Även kostnaden för beslut om undantag utgår. Avgifter för beslut om undantag baseras på nedlagd arbetstid för Transportstyrelsen och har under 2024 och 2025 resulterat i fakturor mellan 2 500 – 5 100 kr per ansökan. Att skicka in ev. ändrade tidtabeller för rederiets samtliga fartyg till berörd VTS-central bedöms inte innebära någon ökad kostnad för företagen.

i) Tydliggörande vilka fartyg som ska följa sjötrafikkapporteringsystem (SRS)

Genom att tydliggöra vilka fartyg som ska rapportera förväntas fartygens regelefterlevnad öka. Ändringen bedöms inte få några konsekvenser på vare sig arbetsbörda eller kostnader för berörda företag.

5.1.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)**a) Tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop**

Genom att tydliggöra kravet på att bryggbefälen ska svara på anrop kan det innebära en marginellt ökad arbetsbelastning för de fåtal fartyg som har valt att inte besvara ett radioanrop. Övriga fartyg i kanalområdet får genom medhörning av konversationen bättre information om det berörda fartygets intentioner och kan därigenom planera sina resor på ett säkrare sätt. Dessutom förväntas rapporteringen i kanalen bli mer effektiv och kanaloperatören får bättre möjlighet att säkerställa att viktig information når berörda bryggbefäl.

b) Ändrad mottagare för rapportering vid avgång från slussen

Att rapportera till VTS-centralen istället för till kanalcentralen vid avgång slussen får till konsekvens att fartyget som avgår från slussen tidigare får information om trafiken vid Södertälje hamn eller längre upp i Södertälje kanal. Fartyg som planerar avgång från Södertälje hamn får också bättre information om kommande trafik och närsituationer kan därmed undvikas. Rapporteringsbördan anses vara oförändrad för fartyg som avgår Södertälje sluss då enbart mottagaren ändras.

c) Otydlig beskrivning av händelserapportering m.m.

Genom att regleringen av händelserapporteringen harmoniseras i de berörda föreskriftsförslagen tydliggörs när rapportering eller anmälan ska ske. Detta underlättar för bryggbefälen oavsett om det inträffar en situation i Södertälje kanal eller i ett VTS-område. Rapporteringsbördan anses vara oförändrad.

d) Otydlighet vad som gäller om trafiksignaler

Ökad tydlighet gällande skyldigheten att följa trafiksignaler underlättar fartygens säkra passage genom Södertälje kanal och sluss.

5.2 Enskilda

Fritidsbåtsägare kan komma att påverkas beroende på var de seglar och kan beröras av regleringen. Konsekvensen för dem är eventuellt införskaffande av nya sjökort eller uppdatering av elektroniska sjökort. Ett båtsportkort (på papper) på en viss kuststräcka kostar idag ca 800 kr. Uppdatering av ev. elektroniska sjökort kan kosta mellan 200 – 2000 kronor beroende på om man har ett abonnemang eller inte samt beroende på hur stort område som täcks.

Enskilda i egenskap av passagerare berörs endast indirekt genom att föreslagna ändringar förväntas öka sjösäkerheten.

Överlag kommer enskilda även att påverkas indirekt genom att en säkrare sjöfart minskar olycksrisken och därmed även risken för eventuella utsläpp och miljöpåverkan.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Nedan nämnda statliga myndigheter förväntas påverkas i viss mån av de ändrade reglerna. Regioner och kommuner anses inte berörda av regleringen.

5.3.1 Sjöfartsverket

Många av de förändringar som görs i föreskrifterna är framlagda som önskemål från framför allt Sjöfartsverkets VTS-organisation. Årsarbetstiderna skiljer sig åt mellan yrkeskategorierna beroende på avtal och eventuell oregelbunden arbetstid.

a) VTS-personal

Framför allt bedöms att sjötrafiktjänsten (VTS) kommer att bli tydligare så att VTS-operatörerna får bättre förutsättningar för att övervaka VTS-områdena och förmedla relevant information till fartygen i rätt tid för eventuella åtgärder.

På VTS-centralerna behöver man ta fram nya rutiner och genomföra internutbildning av samtliga VTS-operatörer, särskilt vad avser tillstånd att gå från kaj eller ankarplats, som hittills endast har gjorts vid VTS-centralen i Göteborg, samt hur och när man kan ge anvisningar. VTS-område Stockholm och Göteborg behöver dessutom ta fram nya rutiner för de utökade områdena och VTS-område Landsort, Mälaren och Göteborg behöver se över rapporteringsrutinerna då de frivilliga rapporteringspunkterna tas bort.

En VTS-operatör, anställd vid Sjöfartsverket, har en ungefärlig grundlön på 40 200 kronor¹¹ och beräknas kosta ca 710 000kr/år i lön (inklusive arbetsgivaravgifter och semesterlön). Med en årsarbetstid av ca 1700 timmar så blir genomsnittskostnaden per timma 417 kronor. Motsvarande kostnader för en VTS-chef, som arbetar 40 timma/vecka beräknas till ca 580 kr per timma. En VTS-chef ansvarar för fler områden i samma VTS-central, då det finns tre VTS-centraler (och lika många VTS-chefer) där nio VTS-områden övervakas.

Sjöfartsverket har meddelat att det inte bedöms vara nödvändigt att utöka personalstyrkan vid VTS-centralerna, utan befintliga personella resurser anses vara tillräckliga, dvs. sju stycken VTS-operatörer (VTSO) och en VTS-chef per VTS-central.

Framtagandet av nya rutiner och översyn av befintliga rutiner och dokument för samtliga VTS-områden beräknas generellt ta ca ½ dag för en VTS-operatör och respektive VTS-chef, vilket ger en total kostnad av 11 964 kronor (4 timmar x 417 kronor (VTSO) + 4 timmar x 580 kronor (VTS chef) = 3 988 x 3 VTS-centraler = 11 964 kr).

¹¹ Uppgifter 2025-10-30 enligt Statsskuld.se: 40 200 kr/mån

Den interna utbildningen avseende förändringarna beräknas ta en ½ dag (4 timmar) för att förbereda för en person (VTS-operatör). Genomförandet av utbildningen uppskattas ta 2 timmar för samtliga sju VTS-operatörer och VTS-chefer i samtliga tre VTS-centraler. Det ger en uppskattad total utbildningskostnad av 25 998 kronor enligt nedan beräkning.

Utbildaren: 4 timmars förberedelse (4 x 417 kr) i 3 VTS-centraler ger 5 004 kr.

VTSO: 2 timmars utbildning för 7 st VTSO (2x(7 x 417kr)) ger 5 838 kr per VTS-central. Totalt i alla 3 VTS-centralerna (3 x 5838 kr) ger 17 514 kr.

VTS-chefer: 2 timmars utbildning för 3 st VTS-chefer (2x(3 x 580kr)) ger 3 480 kr.

Översättningen av IMO resolution MSC.314(88) om SOUNDREP SRS anses inte få några konsekvenser för VTS-operatörerna på SOUND VTS mer än att det blir enklare och tydligare att läsa på svenska.

b) Kanaloperatörer

Kanaloperatörerna berörs i så mån att de inte längre ska besvara anrop när fartyg avgår från slussen. Då kanaloperatörerna oftast är ute på slusskajen och är behjälpliga med trosshantering behöver detta arbete inte avbrytas för att besvara VHF-rapporteringen från det avgående fartyget. Denna tidsbesparing bedöms vara mycket liten och inte resultera i några ekonomiska konsekvenser.

c) Lotsar

Lotsarna i berörda områden behöver informeras om de förändringar som berör just deras område. I de områden där mindre ändringar gjorts bedöms detta kunna avhandlas som en punkt vid ett ordinarie arbetsplatsträffmöte (APT) och bedöms inte resultera i några ökade kostnader.

I andra områden där rapporteringspunkter och områdesgränser flyttats kan en större utbildningsinsats behövas göras. Det beräknas ta maximalt 2 timmar per lotsområde. Varje lots ska även uppdatera sitt personliga nautiska material, vilket kan ta mellan 30 minuter till fyra timmar beroende på hur många ändringar det är i respektive lotsområde.

Antalet lotsar på Sjöfartsverket varierar men uppskattas till ca 200 st. Då en lots kontinuerligt uppgraderar sin styrsedel¹² och därmed höjer sin lön kan Transportstyrelsen inte fastslå hur många lotsar som innehar vilken lönenivå vid ett givet tillfälle. Nedan beräkningar är därför baserade på en uppskattad medellön. Även antalet lotsar inom respektive lotsområde varierar över tid och en lots kan även tjänstgöra i flera olika lotsområden. Det är dock svårt att bedöma hur många lotsar per område som berörs och därför utgår beräkningarna på kostnad per lots

Grundlönen för en lots baseras på nivån på styrsedeln och den uppskattade medellönen ligger på ca 58 500 kronor/månad¹³, vilket ger en årslön på ca 1 033 277 kr (inklusive arbetsgivaravgifter och semesterlön). Lotsar är disponibla

¹² Behörighet för fartygsstorlek som en lots måste ha för att få lotsa ett fartyg i en specifik lotsled.

¹³ Uppgift 2025-10-30 enligt Lotsförbundet.se

för lotsning 10 timmar per dispositionsdygn. Under ett år ska en lots planeras att vara i tjänst i 155 dispositionsdygn. Det ger en generell årsarbetstid av 1550 timmar så blir genomsnittskostnaden för en lots ca 667 kronor/timme.

Utbildningsinsatsen på två timmar beräknas kosta ca 1 333 kronor per lots och bedöms endast behöva ske i lotsområde Stockholm, Södertälje och Göteborg.

Uppdateringen av lotsarnas nautiska material uppskattas uppgå mellan 333–2 668 kronor per lots i de områden där ändringar föreslås.

d) Kartingenjörer och nautiska redaktörer

Sjökort, både papperssjökort och digitala sjökort, ska rättas och uppdateras, vilket i huvudsak Sjöfartsverket ansvarar för i Sverige. Ändring av de nya VTS-områdesgränserna inklusive rapporteringspunkter samt informationstext om VTS-rapporteringen ska föras in i aktuella sjökort. Information om ändringarna ska därefter meddelas sjöfararna så att varje fartyg seglar med korrekta sjökort. Detta görs av en nautisk redaktör och sjökortsändringarna publiceras i Underrättelser för sjöfarare (Ufs).

Uppdatering och rättelser av sjökorten uppskattas ta ca 4–8 timmar för en nautisk redaktör. Grundlönen för en nautisk redaktör uppskattas till ca 40 000 kronor. Med en snittårsarbetstid av 1840 timmar så blir kostnaden för det beräknade arbetet ca 1536–3072 kronor (inklusive arbetsgivaravgifter och semesterlön).

Vid större ändringar kan det ibland behöva ges ut ett nytryck av ett sjökort, men det går inte att fastställa om nuvarande förslag leder till något nytryck och därför kan inte tidsåtgången för ett sådant arbete uppskattas.

5.3.2 Kustbevakningen

Kustbevakningen påverkas på liknande sätt som företagen med att fartygsbesättningarna behöver informeras om ändringarna och planera för dem vid ev. passage och anlop till och från hamn. Bryggbefälen behöver även uppdatera sjökorten ombord. Detta ingår dock i de normala rutinerna på varje fartygsbrygga och bedöms inte resultera i några ekonomiska konsekvenser.

Indirekt bedöms de ändrade reglerna ge en säkrare sjöfart vilket minskar olycksrisken och därmed även risken för eventuella utsläpp och miljöpåverkan. Detta i sin tur bör resultera i färre miljö- och räddningsinsatser på sjön, vilket är ett av Kustbevakningens huvuduppdrag.

5.3.3 Försvarsmakten

Försvarsmakten påverkas på liknande sätt som företagen med att fartygsbesättningarna behöver informeras om ändringarna och planera för dem vid ev. passage och anlop till och från hamn. Bryggbefälen behöver även uppdatera sjökorten ombord. Detta ingår dock i de normala rutinerna på varje fartygsbrygga och bedöms inte resultera i några ekonomiska konsekvenser.

5.3.4 Transportstyrelsen (tillsyn, tillståndsgivning och regeluppföljning)

De ändrade reglerna kommer inte att få några betydande konsekvenser eller ökade kostnader för Transportstyrelsen. Däremot uppskattas den administrativa bördan minska, då de rederier som idag ansöker om undantag från rapporteringsplikten inte kommer behöva ansöka om undantag. Då Transportstyrelsen fakturerat de sökande för nedlagd handläggningstid bedöms denna ändring inte få några ekonomiska konsekvenser annat än att tid frigörs till andra uppgifter.

Dessutom bidrar ett tydligare regelverk till bättre efterlevnad över tid och därmed minskad avvikelserapportering. Initialt kan ett visst ökat inflöde av avvikelserapporteringar gällande tillstånd för avgång i VTS-områdena inkomma innan information om de nya reglerna har uppfattats av berörda fartyg. Det är svårt att avgöra hur många avvikelser från VTS- och SRS-regler som kan komma att ske och det beror även på vilken flagg fartyget för. Den stora majoriteten av fartyg som trafikerar svenskt vatten har utländsk flagg och överträdelser av VTS- och SRS-regler av dessa fartyg hanteras oftast som flaggstatsrapporter av en handläggare. Under det senaste året har ca 10 flaggstatsrapporter gällande VTS- och SRS-överträdelser hanterats. En handläggare bedöms lägga ner en timma i snitt på att hantera och rapportera en flaggstatsrapport. En handläggare tjänar i snitt 45 000 kronor i månaden och har en snittårsarbetstid av 1840 timmar. Den beräknade kostnaden för en handläggare vid Transportstyrelsen blir 432 kr (inklusive arbetsgivaravgifter och semesterlön) per inkommen avvikelserapport.

Förtydligandet av vilka fartyg som är skyldiga att rapportera i olika *Ship Reporting Systems* (SRS) kommer att vara Transportstyrelsen behjälplig vid eventuell överträdelse och lagföring.

Svenska fartyg som begår överträdelser av VTS- och SRS-regler hanteras oftast via anmälan om åtalsprövning, där både en handläggare och en jurist ingår. För handläggaren bedöms det arbetet ta 2 timmar och beräknad kostnad enligt ovan blir då 864 kr per åtalsanmälan. För en jurist i statlig sektor ligger medianlönen på 52 500 kr/månaden¹⁴ och har även en snittårsarbetstid av 1840 timmar. Inom Transportstyrelsen är det juristen som författar anmälan om åtalsprövning i samråd med handläggaren. En uppskattad snittid för detta är 6 timmar per anmälan. Den beräknade kostnaden för en jurist vid Transportstyrelsen blir 504 kr/timme (inklusive arbetsgivaravgifter och semesterlön), vilket gör en total kostnad per anmälan om åtalsprövning av 3 024 kr.

5.4 Miljö

Transportstyrelsen kan inte kvantifiera konsekvenserna om vilken miljöpåverkan de nya och ändrade reglerna för VTS och SRS samt Södertälje kanal kan komma att få på den marina miljön. Däremot är det sannolikt att det innebär positiva

¹⁴ <https://www.akavia.se/rad-och-stod/lon/lon-for-din-profession/ratt-lon-som-jurist/>

effekter genom en ökad sjösäkerhet och minskad risk för olyckor, vilket i sin tur ger mindre luftföroreningar och oönskade utsläpp i den marina miljön.

5.5 Externa effekter

Genom en ökad tydlighet och bättre förutsägbarhet förväntas de föreslagna regleringarna bidra till en effektivare och säkrare sjöfart för samhället i stort.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

6.1 Reglering anses vara det bästa alternativet

Under 3.2 framgår att reglering bedöms vara det lämpligaste alternativet, då andra alternativ inte är ändamålsenliga i detta fall.

Syftet är att uppdatera rapporteringen i de gällande föreskrifterna för VTS och SRS för att öka sjösäkerheten i VTS- respektive SRS-områdena samt följa den internationella sjöfartsorganisationens nya resolution A.1158(32) med riktlinjer för VTS.

Syftet med att uppdatera rapporteringen i den gällande föreskriften för Södertälje kanal är att tydliggöra och harmonisera rapporteringen med VTS-föreskrifterna.

6.2 Alternativa regleringar

Under 3.3 anges de regleringsalternativ som identifieras, men valts bort.

6.2.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

a) Ändrad information om hur VTS och SRS är organiserat (6, 7 §§)

Genom att harmonisera upplysningsparagrafen med nuvarande IMO-resolution enligt Transportstyrelsens förslag ökas förståelsen för ansvarsfördelningen mellan myndigheterna.

Av det alternativa förslaget under 3.3.1 A. a) framgår att dagens beskrivning av ansvarsförhållandena inte stämmer med gällande IMO-resolution och inte kan kvarstå i sin nuvarande form. Alternativet att ta bort den felaktiga paragrafen utan att ersätta den med en ny beskrivning skulle kunna medföra att det finns uppfattning om att den fortfarande gäller. Om den nuvarande obsoleta texten inte kan ersättas så blir det otydligt vad som gäller och detta alternativ bedöms därför som mindre lämpligt. Om ansvarsförhållandena regleras i lag och förordning i framtiden, kan en ny bedömning göras om att ta bort informationen från föreskrifterna.

b) Tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats (11 § + 22 §)

Då VTS-områdena redan idag är etablerade i hamnar och områden där trafiken är särskilt intensiv eller komplex skulle det innebära otydlighet för VTS-organisationen om endast ett fåtal hamnar skulle omfattas av krav på tillstånd från kaj eller ankarplats. Sjöfartsverket har framfört att införande av krav på tillstånd vid

avgång från kaj eller ankarplats skulle bidra stort till säkerheten inom samtliga VTS-områden. Dessutom har de meddelat att ett generellt tillståndskrav i samtliga VTS-områden skulle generera en mer harmoniserad VTS-utbildning. Transportstyrelsens förslag bedöms därför vara det bästa alternativet.

I det alternativa förslaget under 3.3.1 C. b) beskrivs att tillstånd att avgå från kaj endast skulle gälla i ett fåtal utpekade hamnar, det vill säga där trafikintensiteten är hög och trafikmönstren är komplexa. Detta alternativ skulle innebära olika krav i de svenska VTS-områdena vilket skulle kunna leda till osäkerhet om vilka regler som gäller.

c) Rapportering vid ingång i ett VTS-område och strax före avgång från kaj eller ankarplats (15 §)

Enligt Transportstyrelsens förslag ska ett fartyg som avser gå in i ett VTS-område rapportera till den övervakande VTS-centralen. Tidigare har det angetts att vissa uppgifter ska lämnas före ingång i VTS-området, dock utan någon närmare tidsangivelse för hur tidigt en sådan rapport ska lämnas. Det har resulterat i att en del fartyg väljer att rapportera ingång i ett VTS-område alldeles för tidigt då det inte har någon betydelse för trafikbilden varken för dem själva eller för övriga fartyg.

För att VTS-operatören ska kunna ge relevant information i god tid till fartygen så behövs en närmare tidsangivelse anges när rapportering ska ske innan ingång i ett VTS-område och då avgång sker från kaj eller ankarplats, se även föregående punkt. Då VTS är en operativ verksamhet som övervakar en trafikbild under ständig förändring så är det viktigt att en sådan rapportering sker när den behövs och inte 30 – 60 minuter i förväg.

Dessutom anges även i 15 § att rapportering ska ske före avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats. Ordet ”före” behöver kvarstå, då ett fartyg enligt nytt förslag i 22 §, inte får avgå innan VTS-centralen har gett sitt tillstånd till det, men en mindre ändring föreslås ändå göras genom att det ska ske ”strax före”. Detta så att inte avgångsrapporteringen sker för tidigt med tanke på att tillstånd inte bör ges om trafikbilden ändras om alltför lång tid har passerats sedan rapporteringen gjordes. Hur lång tid som ”strax före” kan innebära beror bl.a. på hur en hamn, ankarplats eller VTS-område ser ut, men generellt sett bedöms tiden vara mellan 1 – 10 minuter före avgång från kaj eller ankarplats, då inga tampar finns kvar iland alternativt innan ankarspelet har påbörjat hemtagning av ankaret.

Det alternativa förslaget innebär att en exakt tid anges för när rapporteringen ska ske, t.ex. 30 minuter före ingång i ett VTS-område eller före avgång från kaj eller ankarplats. Alternativet att tidigarelägga rapporteringen till relativt långt innan ett fartyg korsar rapporteringslinjen är inte förenligt med VTS-områdets gränsdragning. Syftet med dessa föreskrifter är inte att reglera krav på rapportering eller i övrigt reglera trafik utanför VTS-området.

d) VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter (bilaga 3 – 9)

Syftet med Transportstyrelsens förslag är att sjötrafiktjänst (VTS) ska kunna ske i de fastställda VTS-områdena på ett effektivt och säkert sätt så att inga tillbud eller olyckor uppstår och därför behöver vissa VTS-områdesgränser utökas och rapporteringslinjer och -punkter justeras. Det ska vara tydligt när fartygen ska rapportera, vilket därmed säkerställer att information om fartygsrörelser förmedlas via medhörning på VHF. Framför allt behöver VTS-operatören ha en fullständig bild av trafiksituationen för att kunna ge relevant information till fartyg i VTS-området i god tid.

Sjöfartsverket har inkommit med förslag till ändringar att uppdatera vissa VTS-områdesgränser. Ändringarna syftar till att inkludera den trafik som idag behöver omfattas för att säkerställa att information kan ges till fartygen i tid för att de ska kunna planera sin säkra passage i området.

I VTS-område Göteborg föreslås en utökning av den södra geografiska VTS-områdesgränsen med flyttade rapporteringslinjer för att möta upp ändringar av ankarrutor och möjliggöra flytt av lotsbordningsplats i synnerhet vid Göteborgs södra inlopp. Detta medför att VTS-centralen kommer att ge fartygen information om pågående fartygsrörelser i ett tidigare skede och därmed mer tid innan fartygen angör lotsbordningsplats South.

Utökningen av VTS-område Stockholm bedöms medföra att VTS-centralen får information om fartyg som kommer inomskärs via Simpnäs norrifrån i ett tidigare skede. Detta förväntas bidra till att relevant information kan ges till fartygen och att närsituationer i farledskorsningen utanför Kapellskär undviks.

I nuvarande föreskrift är vissa rapporteringspunkter frivilliga under förutsättning att fartyget har viss utrustning ombord, men då det inte är tydligt för VTS-operatören vilken utrustning varje enskilt fartyg har ombord blir det otydligt vilka fartyg som är rapporteringsskyldiga vid dessa rapporteringspunkter. Denna otydlighet anses skapa osäkerhet. För att VTS-operatören ska få en aktuell bild av trafiksituationen tas den frivilliga rapporteringen bort och kravet på rapportering vid samtliga rapporteringspunkter återinförs.

Det alternativa förslaget att flytta rapporteringspunkter så att fartyg inte behöver rapportera anses inte vara aktuellt, då all trafik bör vara uppmärksam på övriga fartygsrörelser i närområdet.

6.2.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)**a) Felriktad rapportering vid avgång från slussen (9, 9 a och 9 b §§)**

Transportstyrelsens förslag med att låta fartyg rapportera till VTS-område istället för till kanalcentralen anses vara det bästa alternativet, då fartyg som avgår från slussen har behov av trafikinformation som VTS-operatörerna kan ge redan vid avgången för att på så sätt kunna planera sin fortsatta färd. Fartyg som rör sig i

VTS-områden i närheten av slussen har även stort behov av att få information från VTS om fartygsrörelser i slussen.

Ett alternativt förslag innebär att områdena utanför slussen i Södertälje kanal skulle ingå i VTS-område Landsort resp. Mälaren, vilket inte anses vara praktiskt genomförbart i nuläget. Kanalcentralen ansvarar för broöppning, slussöppning och trafiksignaler i kanalen och behöver därför stå i kontakt med fartyg som rör sig i kanalområdet. Att inkludera områdena utanför slussen i respektive VTS-område anses inte vara möjligt för närvarande, då det pågår byggarbeten i Södertälje sluss fram till 2027 samt omlokalisering av olika funktioner från Södertälje och därför skulle ett sådant förslag behöva utredas närmare när arbetena är klara.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

7.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter om VTS och SRS finns i 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300).

7.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter om Södertälje kanal finns i 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) och 1 § andra stycket förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

8.1 Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS)

Förslaget överensstämmer med internationell och EU-rättslig reglering.

De grundläggande bestämmelserna om VTS återfinns i SOLAS kapitel V regel 12. Där framgår det att stater har ett åtagande att ordna VTS där trafiksituationen och risknivån rättfärdigar inrättandet av en sådan tjänst. Vid inrättandet av en VTS ska, när så är möjligt, IMO:s riktlinjer (resolution A.1158(32) Guidelines for Vessel Traffic Services) följas. Dessa riktlinjer om vad en VTS ska kunna hantera och vilka olika ansvar som finns för både kontrakterande stater, behöriga myndigheter för VTS samt VTS-utförare är att betrakta som det internationella regelverket för VTS. IALA är en internationell mellanstatlig organisation (IGO¹⁵) som tar fram standarder, rekommendationer, riktlinjer och modellkurser bl.a. inom

¹⁵ Intergovernmental Organization

VTS-området. IALA omnämns som en erkänd och viktig bidragsgivare till IMO:s roll och ansvar avseende VTS.

Grundläggande bestämmelser för sjötrafikrapporteringsystem (SRS) finns i SOLAS kapitel V regel 11 på ett liknande sätt som för VTS. Däremot måste etablering samt operativ hantering av SRS på internationellt vatten godkännas av IMO enligt framtagna riktlinjer. Fastställda SRS:er publiceras genom IMO-resolutioner.

Inom EU anges i artikel 9.3 direktiv 2002/59/EG (det s.k. övervakningsdirektivet) att *”medlemsstaterna skall se till att de landcentraler som övervakar efterlevnaden av sjötrafikinformationstjänsterna och trafiksepareringssystemen förfogar över erforderlig kompetent personal samt lämpliga kommunikationsresurser och resurser för fartygsövervakning, och att de drivs i enlighet med tillämpliga IMO-riktlinjer”*.

Övervakningsdirektivet anger även i artikel 5.1 att den berörda medlemsstaten ska övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg som passerar in i ett av IMO antaget obligatoriskt SRS i enlighet med regel 11 kapitel V i SOLAS följer densamma. I bilaga 1.4 finns även angivet de minst antal uppgifter som ett SRS inom EU ska begära vid ansökan till IMO.

Hänvisningar till SOLAS-konventionen och IMO-regelverk för VTS och SRS har tidigare gjorts i föreskrifterna som fotnoter, vilka kvarstår. Dessutom har hänvisning lagts till rörande tillämplig artikel i övervakningsdirektivet.

Den svenska översättningen av direktivet har andra benämningar av både VTS och SRS, men regeringen använder redan både *sjötrafiktjänst* och *sjötrafikrapporteringsystem* i svensk lagstiftning. Transportstyrelsen har begärt rättelse i den svenska språkversionen av övervakningsdirektivet av EU, då översättningarna på EU-nivå inte alltid är samradda med expertmyndigheterna i fråga.

Då föreskriftsförslagen avser att följa både IMO:s och IALA:s internationella riktlinjer samt EU:s direktiv innebär regleringen sålunda inget svenskt särkrav.

8.2 Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

Då denna ändring avser harmonisera kanalföreskrifterna med VTS-föreskrifterna som bygger på IMO:s och IALA:s internationella riktlinjer innebär regleringen inget svenskt särkrav.

Södertälje kanal är klassificerat som en inre vattenväg. EU har regler för inre vattenvägar genom direktiv 2005/44/EG¹⁶ där River Information System (RIS) är snarlikt VTS, men där fokus ligger på flodbåtars trafik genom EU och relaterade tjänster. EU har nyligen beslutat om ändring av direktivet, men Sverige berörs

¹⁶ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen

inte då våra inre vattenvägar, som är en del av det transeuropeiska transportnätet, inte är direkt anslutna till inre vattenvägar i en annan medlemsstat.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Då Sjöfartsverket behöver tid att utbilda sin personal, uppdatera sina system, samt uppdatera sjökort för både interna och externa användare kommer de att behöva avsätta tid mellan beslutad föreskrift och ikraftträdande. En uppskattad tid för detta är ca 2–3 månader. I övrigt krävs ingen hänsyn till vilket kalenderdatum som ikraftträdande sätts till.

Generellt kommer Transportstyrelsen att informera myndigheter, näring och andra berörda om de ändrade reglerna genom utskick till remissinstanser.

Det finns även behov av riktad information till berörda hamnar, redare och skeppsmäklare, som behöver få detaljerad information om ändrade regler, både inom VTS-områdena samt i Södertälje kanal. Särskilt behöver informeras om ändrade VTS-områden och tillstånd för avgång. Framtagning av särskild information på engelska till utländska fartyg som anlöper svenska hamnar avses även tas fram.

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Då majoriteten av det gods som importeras och exporteras till Sverige transporteras med fartyg bidrar sjöfarten och i synnerhet VTS- och SRS-verksamheten till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

De föreslagna ändringarna förväntas dessutom bidra till en säkrare och effektivare sjöfart, vilket bidrar till funktionsmålet med att tillhandahålla ett tillgängligt transportsystem för människor och gods. Medborgarnas resor förbättras genom ökad trygghet och god kvalitet. Genom att följa internationella bestämmelser och riktlinjer gällande rapportering ökar förutsägbarheten för berörda bryggbefäl och befraktare, vilket förväntas bidra till ökad tillgänglighet och användbarhet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Det primära syftet med övervakningen av sjötrafiken och rapporteringen i fastställda VTS- och SRS-områden är att förbättra sjöfartens säkerhet och effektivitet, minska risken för sjö- och miljöolyckor samt bidra till säkerheten för människoliv till sjöss.

De föreslagna ändringarna förväntas bidra till en säkrare och effektivare sjöfart, vilket i sin tur även bidrar till hänsynsmålet. Genom att övervaka fartygsrörelser och tillhandahålla relevant information till sjötrafiken bedöms risken för olyckor minska, vilket i sin tur bidrar till att ingen dödas eller skadas allvarligt. En säkrare och effektivare sjöfart kan på sikt även bidra till minskade utsläpp i form av luft- och vattenföroreningar, vilket förväntas påverka generationsmålet positivt.

De föreslagna ändringarna bidrar också till att Sverige följer de internationella bestämmelser och riktlinjer som finns.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Ändringar som berör TSFS 2009:56 (VTS/SRS) och
TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Säkrare sjöfart med lägre risk för allvarliga skador och dödsfall. Effektivare och säkrare sjöfart, vilket ökar robustheten i transportsystemet samt bättre miljö. Detta i sin tur bidrar till bättre gods- och passagerarflöden. Enhetliga regler för tillstånd vid avgång. Tydligare regelverk om när och var rapportering ska ske.	Initialt en mindre justering av eventuella rutiner för bryggbefäl och uppdatering av sjökort.	Minskade utgifter för ansökan om undantag ger besparingar på mellan 2,5 – 5,1 tkr per ansökan.	Tiden för uppdatering av papperssjökort beräknas till 15 min – 2 timmar per fartyg beroende på vilket VTS-område som trafikeras. Beslut om undantag från rapportering kan ske till flera fartyg på ett beslut.
Medborgare	Säkrare sjöfart med lägre risk för allvarliga skador och dödsfall. Minskad risk för lokal miljöpåverkan (t.ex. privata bryggor och båtplatser) genom ökad sjösäkerhet.	Inga		
Staten m.fl.	Säkrare sjöfart med lägre risk för allvarliga skador och dödsfall. Bättre förutsättningar att genomföra internationella och nationella åtaganden inom VTS och SRS. Tydligare regelverk som bidrar till bättre efterlevnad och därmed minskad avvikelserapportering. Minskad rapporteringsbörda för kanaloperatörer.	Initiala kostnader i form av uppdatering av system, sjökort och rutiner för bryggbefäl på fartyg tillhörande Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Försvarmakten.	Framtagning av rutiner för VTS-personal vid Sjöfartsverket: 11,96. Genomförande av utbildning för VTS-personal 26,0. Utbildning av lotsar Södertälje, Stockholm och Göteborg 1,33 per lots. Uppdatering av eget material 0,33 – 2,67 per lots. Uppdatering och rättelse av sjökortsdatabasen 1,54 – 3,07. Handläggning av avvikelserapporter för Transportstyrelsen beräknas till 0,43 per rapport.	Samtliga beräknade kostnader är en engångskostnad. Kostnaden för uppdatering av rutiner för kanaloperatörer är obetydlig och kan inte beräknas.
Externa effekter	Långsiktigt minskad risk för klimat – och hälsopåverkan från luftföroreningar och oönskade utsläpp i den marina miljön.	Inga		
Totalt			41,59 – 45,46 tkr	

E. Förslagets proportionalitet

De föreslagna ändringarna innebär i huvudsak tydliggörande och anpassning av nuvarande rapporteringsregler. Företagens kostnader för ändringarna anses i sammanhanget vara ringa och i stort begränsas till enbart initiala kostnader, såsom uppdatering av sjökort och bryggrutiner. När dessa uppdateringar är genomförda bedöms endast minimala kostnader att kvarstå och det i form av den extra tidsåtgång som den utökade rapporteringen kan medföra jämfört med dagens regelverk. Dessa kostnader är dock av en ringa betydelse sett till den samhällsekonomiska vinning som en säker och robust sjötrafik medför och bedöms stå i proportion till den nytta som uppnås genom tydligare och mer enhetliga regler.

Sammantaget bedömer vi att förslaget inte medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen planerar att följa upp och utvärdera effekten av föreskriftsändringarna i nära samarbete med Sjöfartsverket, då de är utpekad VTS-utförare. Transportstyrelsen avser därför kontakta Sjöfartsverket i detta syfte cirka ett år efter ikraftträdandet eller om behov uppstår i ett tidigare skede.

G. Samråd

Enligt 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) ska samråd ske med **Sjöfartsverket** för att meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten, när fartyg förs i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt för att meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när svenska fartyg förs utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Särskilda underhandskontakter har skett löpande i föreskriftsarbetet med Sjöfartsverket innan det skickades på remiss. Sjöfartsverket är den aktör som berörs i störst utsträckning av de förändrade reglerna och har dessutom initierat flertalet av ändringsförslagen. Formellt samråd med Sjöfartsverket kommer sker i samband med ordinarie remissförfarande.

Samråd sker även enligt 2 kap. 3 § 1986:300 med

- 1) **Havs- och vattenmyndigheten** då föreskriften har betydelse för trafiken med fritidsbåtar samt rör trafiken med fiskefartyg; och med
- 2) **Naturvårdsverket**, då föreskriften har betydelse från miljösynpunkt.

Dessa samråd kommer att äga rum i samband med externremiss._

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Monica Sundklev, nautisk handläggare
Telefon: 010 – 495 33 36
E-post: monica.sundklev@transportstyrelsen.se

Frida Swahnberg, nautisk handläggare
Telefon: 010 – 495 67 17
E-post: Frida.swahnberg@transportstyrelsen.se

Johan Stenborg, jurist
Telefon: 010 – 495 32 21
E-post: johan.stenborg@transportstyrelsen.se

REMISS