

Konsekvensutredning av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:60) om sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS)

Transportstyrelsens förslag:

Att bilaga 11 om sjötrafikrapporteringssystemet SOUNDREP i Öresund i TSFS 2026:60 uppdateras i enlighet med IMO resolution MSC.314(88)/Rev.1 samt att bilaga 10 uppdateras med gällande resolutioner.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:60) om sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS) har nyligen genomgått en större revidering och började gälla den 1 oktober 2026.

Arbetet hade pågått under ett par år för att bland annat tillse att Sverige skulle följa den internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) nya resolution A.1158(32) med riktlinjer för VTS, vilka trädde ikraft den 15 december 2021, samt för att Sjöfartsverket, i sin roll som utsedd VTS-utförare, hade framfört önskemål om nödvändiga ändringar av VTS-reglerna för att kunna utföra sitt uppdrag och upprätthålla sjösäkerheten i VTS-områdena. Arbetet var omfattande men kunde slutföras under våren 2026 för att börja gälla den 1 oktober samma år.

Parallellt med det tidigare föreskriftsarbetet pågick ett internationellt arbete vid IMO om att införa ytterligare krav på att rapportera försäkringscertifikat inom EU:s sjötrafikrapporteringssystem, vilket koordinerades av EU-kommissionen. I det arbetet ingick bl.a. SOUNDREP i Öresund som Sverige ansvarar för tillsammans med Danmark. Förslaget att fartygen skulle rapportera försäkringscertifikat initierades i samband med att det upptäcktes att den s.k. skuggflottan inte hade de försäkringar som den internationella sjöfarten kräver, vilket kan leda till att kuststaten kan få ta de ekonomiska konsekvenserna för en eventuell olycka eller oljeutsläpp.

Krav ställda av obligatoriska sjötrafikrapporteringssystem måste godkännas av IMO enligt SOLAS V/11. Initialt diskuterades frågan om att kunna kräva in försäkringscertifikat vid IMO:s underkommitté NCSR. Där fanns det starkt motstånd från vissa flaggstater med koppling till den s.k. skuggflottan, men där majoriteten av medlemsstaterna slutligen kunde godkänna förslaget som skickades till huvudkommittén för maritim säkerhet (MSC) för att antas. Det var därför osäkert om MSC skulle anta förslagen om att kunna begära försäkringscertifikat för fartyg som passerade ett SRS-område. Dock antog MSC111 den 22 maj 2026 tre nya SRS:er och en av

dessas var SOUNDREP, vars resolution reviderades genom MSC.314(88)/Rev.1.

Föreskriftsgruppen hade då kommit så långt i föreskriftsarbetet att vi inte kunde avvakta IMO publicering av rapporten. I synnerhet gällde det rapportens bilaga med den slutgiltiga texten på resolutionen som inte publicerades förrän den 24 augusti 2026, i vilken det även framgick att det nya systemet skulle börja gälla den 1 december 2026.

Ändringarna i resolutionen är emellertid minimala och ett föreskriftsarbete initierades avseende ändring av bilaga 11, där resolutionen är översatt till svenska.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:60) om sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) behöver därför uppdateras så att bilaga 11 med den svenska översättningen av resolutionen motsvarar den uppdaterade engelska versionen.

Då IMO har godkänt flera nya resolutioner avseende sjötrafikrapporterings-system (SRS) så kommer även tabellen i bilaga 10 att behöva uppdateras. Eftersom det endast är en uppräkningslista av gällande obligatoriska SRS:er som IMO har godkänt globalt och ändringarna inte innebär några konsekvenser för svenskt vidkommande lämnas uppdateringen av bilaga 10 utanför den vidare framställningen.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med ändringen är att bilaga 11, som idag är en översättning av IMO-resolution MSC.314(88) i TSFS 2026:60, ska motsvara den senast reviderade och beslutade IMO-resolutionen MSC.314(88)/Rev.1.

Översättningen är viktig för att rapporteringsreglerna ska bli gällande i svensk lagstiftning så att överträdelse ska kunna lagföras inom svenskt rättsväsende eller vidarebefordras till respektive flaggstat för åtgärd.

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 bland annat SRS. De internationella normerna för SRS består främst av SOLAS-konventionen (regel V/11) och 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. Genom att uppdatera bilaga 11 så kan Sverige följa den uppdaterade resolutionen och kräva att befälhavare rapporterar i enlighet med densamma.

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.

3. Vilka är lösningalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ändringen inte genomförs hänvisar inte Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:60) om sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) till att försäkringscertifikat får begäras av de passerande fartygen.

Det innebär att våra nationella föreskrifter avviker från de internationellt beslutade rapporteringsreglerna samt att Sverige inte uppfyller sina internationella åtaganden i förhållande till IMO och SOLAS-konventionen samt även till EU-krav. Vidare kommer det inte att vara möjligt att lagföra överträdelser som har att göra med att fartyg inte rapporterar in försäkringscertifikat till SOUNDREP.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det bedöms inte finnas några alternativ till reglering. Om föreskrifternas bilaga 11 inte uppdateras med de nya rapporteringsreglerna innebär det att den nu gällande bilaga 11 gäller som föreskrift i Sverige och då kan inte de svenska operatörerna begära in försäkringscertifikat och fartyg som vägrar att lämna uppgifterna kan inte lagföras.

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.

3.3 Regleringsalternativ

Det bedöms inte finnas några andra alternativ än att införa de senaste ändringarna av IMO resolutionen i bilaga 11 till TSFS 2026:60, då det inte ska finnas två olika innehåll av vad som ska rapporteras.

Förutom uppdatering av resolutionsnumren i bilaga 10 berör ändringarna följande tillägg:

- en mening i stycke 3.1.3,
- en mening i stycke 9.2, samt
- en ny punkt med beskrivning av försäkringscertifikaten under beteckning X dels i stycke 3.4 dels i tabellen i tillägg 3.

Ett övervägande som däremot har diskuterats är att den engelska originaltexten i IMO-resolutionen MSC.314(88)/Rev.1 innehåller uttrycket "civil liability certificates", vilket på svenska har översatts till "certifikat om ansvar". Det har övervägts om uttrycket bör översättas med exempelvis "certifikat om civilrättsligt ansvar" för att tydligare återge den engelska lydelsen. Bedömning har dock gjorts att "certifikat om ansvar" är en lämpligare översättning. Skälet är framför allt att "civil liability" i de svenska översättningarna av de aktuella konventionerna har översatts med "ansvarighet". En översättning med "certifikat om civilrättsligt ansvar"

skulle därför inte nödvändigtvis innebära en större tydlighet och skulle samtidigt avvika från den terminologi som används i de svenska konventionstexterna.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör framför allt Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, men även passerande fartyg i Öresund.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

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

Befälhavare på fartyg som passerar Öresund har lämnat uppgifter om försäkringscertifikat på frivillig väg sedan 1 juli 2025. Enligt Sjöfartsverket har det under den frivilliga rapporteringen varit bra rapportering, med få fartyg som vägrar lämna uppgifter om försäkringscertifikat.

Konsekvenserna bedöms därför som ringa i förhållande till vad som rapporteras idag. I framtiden kommer det även att vara möjligt att förenkla rapporteringen via SafeSeaNet (SSN), vilket gör att fartyg som passerar flera olika SRS:er inom EU endast behöver rapportera begärd information, inklusive försäkringscertifikat, vid ett tillfälle och inte som nu vid varje SRS-passage.

5.2 Enskilda

Enskilda bedöms inte påverkas direkt.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Sjöfartsverket

Konsekvenserna bedöms som ringa för Sjöfartsverket då det ingår i operatörernas normala rutiner att begära in uppgifter av de passerande fartygen. Dessutom har de, sedan 1 juli 2025, haft rätten att samla in försäkringscertifikat på frivillig väg genom förordning (2025:608) om insamling och delning av försäkringsinformation för vissa utländska fartyg. Det pågår redan arbete med att digitalisera all rapportering, men det ingår i den normala utvecklingen. Överträdelser av fartyg som inte lämnar uppgifter om försäkringscertifikat kommer att fortsätta att vidarebefordras internt för att skicka incidentrapport till SSN i enlighet med EU-direktiv 2002/59/EG samt även skickas till Transportstyrelsen för eventuell flaggstatsrapportering enligt nuvarande rutiner. Avvikelseerna bedöms därför inte rendera i något större merarbete.

Transportstyrelsen

De ändrade reglerna bedöms inte att få några betydande konsekvenser eller ökade kostnader för Transportstyrelsen. Det är svårt att avgöra hur många avvikelser om att rapportera försäkringscertifikat som kan komma att ske. Den stora majoriteten av fartyg som trafikerar Öresund har utländsk flagg och överträdelser av SRS-regler av dessa fartyg hanteras därför som flaggstatsrapporter, vilket redan ingår som en rutin vid både Transportstyrelsen och danska Søfartsstyrelsen.

5.4 Miljö

Insamling av försäkringscertifikat kan sannolikt innebära positiva effekter genom en ökad sjösäkerhet och minskad risk för olyckor, vilket i sin tur kan ge mindre oönskade utsläpp i den marina miljön.

5.5 Externa effekter

En extern effekt bedöms vara att de undermåliga och icke sjövärdiga fartyg i den s.k. skuggflottan, som inte har relevanta försäkringscertifikat, men som ändå transporterar olja och gas till och från t.ex. Ryssland, kan identifieras för att säkerställa att sjötransporter sker på ett sjösäkert och miljömässigt sätt i enlighet med vad den internationella maritima organisationen har kommit överens om.

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

Bedömningen är att det inte finns några alternativ till att införa ändringarna i den redan beslutade internationella resolutionen som finns angiven i bilaga 11 i TSFS 2026:60 samt att bilaga 10 uppdateras med gällande resolutioner.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300).

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

Förslaget överensstämmer med både internationell och EU-rättslig reglering.

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

Ändringarna i IMO-resolutionen MSC.314(88)/Rev.1 träder i kraft den 1 december 2026. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:60) om sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS) behöver uppdateras för att träda ikraft på samma datum som den internationella resolutionen för att inte skapa förvirring och tveksamheter om vad som gäller. Dessutom har Regeringskansliet meddelat att de är

angelägna om att vi uppdaterar bilagan till TSFS 2026:60 innan resolutionen träder ikraft.

Särskild information kommer att ske till Sjöfartsverket för att uppdatera sjökorten. Löpande kontakt har även skett med berörda vid SOUNDREP så det finns inget behov av att ge särskild information till dem, då de är väl medvetna om ändringarna.

Riktad information kommer att även ske till remissinstanser, där berörda organisationer för hamnar, redare och skeppsmäklare ingår.

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?

Positivt. IMO reglerar vad som gäller för sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och Sverige följer således de regler som gäller globalt. Genom att implementera och följa internationella bestämmelser gällande rapportering förväntas de föreslagna ändringarna bidra till en säkrare och effektivare sjöfart, vilket bidrar till funktionsmålet med att tillhandahålla ett globalt tillgängligt transportsystem för gods.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Positivt. De föreslagna ändringarna bidrar till att Sverige följer de internationella bestämmelser som IMO har beslutat. IMO verkar för att sjöfarten transporterar gods på ett sjösäkert sätt med minsta möjliga miljöpåverkan och det primära syftet med rapportering i internationellt antagna SRS-områden är att förbättra sjöfartens säkerhet och effektivitet, minska risken för sjö- och miljöolyckor samt öka säkerheten för människoliv till sjöss, vilket i sin tur förväntas bidra positivt till hänsynsmålet.

C. Företag

Den internationella regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför i 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag		En något ökad rapportering av relevanta försäkringscertifikat kan ske inledningsvis.		Uppgifter om försäkringscertifikat ska redan finnas ombord för de fartyg som följer de internationella konventionerna. Digital rapportering i SSN kommer att införas av EU inom en snar framtid, vilket kommer att underlätta och förenkla rapporteringen av t ex försäkringscertifikat inom hela EU. Idag finns ändå möjlighet att i god tid före passage av Öresund rapportera begärd information via e-post.
Enskilda	N/A			
Staten m.fl.	Sverige följer internationellt godkända bestämmelser om vad som ska rapporteras.			Uppdatering av Sjöfartsverkets rutiner vid SOUND VTS går från att vara frivilliga till att bli obligatoriska. Transportstyrelsen hanterar flaggstatsrapporter enligt rutin.
Miljö	Minskad risk för oönskade utsläpp i den marina miljön.			
Externa effekter	Färre fartyg passerar Öresund som inte har relevanta försäkringscertifikat. Färre olyckor till sjöss och mindre miljöpåverkan.			Ju mer kontroller som sker ju mer brukar fartygen följa reglerna för att inte riskera att fartygen stoppas. Fartyg som följer de internationella regelverken kontrolleras med jämna intervaller för att oönskade händelser inte ska uppstå.
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget innebär endast mindre justeringar och anpassningar av redan internationellt beslutade regler. Sammantaget bedöms att förslaget inte medför mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen har för avsikt att inom ett år följa upp och utvärdera effekten av att samla in försäkringscertifikaten i nära samarbete med Sjöfartsverket, då de ansvarar för driften av SOUNDREP och därmed har direktkontakt med fartygen som rapporterar.

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 med Sjöfartsverket under föreskriftsarbetet.

Samråd sker även med **Havs- och vattenmyndigheten** enligt 2 kap. 3 § 1986:300 då föreskriften kan röra fiskefartyg.

Formellt samråd med både Sjöfartsverket och Havs- och vattenmyndigheten sker i samband med ordinarie remissförfarande.

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

Linn Buzaglo, jurist
Telefon: 010 – 495 32 94
E-post: linn.buzaglo@transportstyrelsen.se