

Datum
2021-07-14Dnr/Beteckning
TSG 2021-5981Ert datum
2021-06-08Er beteckning
Fö2020/00600

Kopia till

mari.magnusson@regeringskansliet.se

Försvarsdepartementet
fo.remissvar@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens remissvar av den justerade promemorian Några ändringar i tillträdesförordningen och IKFN-förordningen

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen ser positivt på förslagen som förväntas förenkla och förtydliga handläggningen i tillträdesärenden för berörda parter.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen, men har följande synpunkter:

Försvarsmakten blir kontaktpunkt för tillträdesärenden, förtydligande av sjösäkerhetsanordningar samt Försvarsmaktens underrättande om tillstånd (5 §)

Transportstyrelsen ställer sig frågande till den föreslagna ändringen i 5 § 1, där nuvarande text anger att tillstånd för utländska statsfartyg som används för arbete med sjösäkerhetsanordningar kan begäras av Sjöfartsverket. I förslaget stryks ”på begäran av Sjöfartsverket”, vilket gör att Försvarsmakten kommer att hantera dessa ärenden utan att det finns krav på att inhämta information om vad som gäller för de berörda sjösäkerhetsanordningarna.

Transportstyrelsen menar att om utländska statsfartyg ska kunna användas för arbete med svenska sjösäkerhetsanordningar kräver det att den som äger anordningen har kännedom om det och kan acceptera att ett sådant arbete sker.

Transportstyrelsen saknar dessutom en definition på sjösäkerhetsanordningar. I sjötrafikförordningen (1986:300) beskrivs sjösäkerhetsanordningar för sjöfarten i kapitel 3. Vidare anges att andra sjösäkerhetsanordningar än fyrar, sjömärken m.m. inte får inrättas inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon utan tillstånd. De får heller inte ändras, flyttas eller dras in utan tillstånd. Sådana tillstånd hanteras av Transport-

styrelsen enligt 2 §. Dessutom finns bestämmelser om en sjösäkerhetsanordning är bristfällig eller vilseledande och det har anordnats belysning eller något annat som kan vilseleda sjöfarande på Sveriges sjöterritorium eller Sveriges ekonomiska zon.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:66) om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar beskriver hur utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar ska vara utformad och för vilken funktion de ska användas, vilket följer internationella normer. Föreskrifterna gäller generellt för utmärkning med sjösäkerhetsanordningar inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Föreskrifterna definierar en sjösäkerhetsanordning (SSA) som ”en anordning enligt dessa föreskrifter som är inrättad i syfte att underlätta navigering (t.ex. fasta sjösäkerhetsanordningar såsom fyrar, båkar och tavlor, flytande sjösäkerhetsanordningar, virtuella - och AIS-sjösäkerhetsanordningar)”. Särskilda definitioner finns även på dessa kategorier.

Innan en sjösäkerhetsanordning inrättas ska en ansökan om tillstånd göras till Transportstyrelsen. Detta gäller även för utländska statsfartyg och på svenskt sjöterritorium eller svensk ekonomisk zon. Syftet med tillståndshandlingen är att värna om sjösäkerheten genom att bl.a. säkerställa att sjökort och verklighet överensstämmer, vilket innebär att sjösäkerhetsanordningarna ska vara rätt positionerade i förhållande till förekommande farleder, grund, vrak och andra hinder.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att fartyg som används för marinvetenskaplig forskning även använder sig av flytande sjösäkerhetsanordningar i form av bojar för ljudupptagning m.m. där tillstånd inte har erhållits från Transportstyrelsen. Ett gott samarbete med Kustbevakningen har dock resulterat i att vi får ta del av samtliga ärenden gällande marinvetenskaplig forskning.

För Sjöfartsverkets sjösäkerhetsanordningar, vilka uppgår till tusentals i form av fyrar, prickar och bojar, behövs inget tillstånd.

För övriga tillståndspliktiga sjösäkerhetsanordningar ansvarar bland annat kommuner, hamnar, föreningar och privatpersoner för.

Transportstyrelsen anser även att den tillagda texten i 5 § tredje stycket om att Försvarsmakten ska underrätta en statlig myndighet som berörs i frågan inte är tydlig. Den nuvarande formuleringen anspelar på att myndigheterna får information om tillstånd som har meddelats med stöd av första och andra stycket. Det innebär att beslutet redan är taget och att samråd inte kan ske eller eventuella villkor läggas till om särskilda omständigheter gäller, särskilt om tillståndet har att göra med sjösäkerhetsanordningar.

Transportstyrelsens bedömning är att den föreslagna texten i 5 § 1 bör omformuleras för att spegla berörda myndigheters ansvar och föreslår därför följande:

”1. utländska statsfartyg som *används* för arbete med sjösäkerhetsanordningar, efter samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen”.

I de fall då Sjöfartsverket är ansvarig för berörd sjösäkerhetsanordning bör de vara med på samråd i ärendet. Samråd med Transportstyrelsen bör ske så att ev. tillstånd kan ske. Om ett sådant samråd införs fungerar även den föreslagna texten i det tredje stycket.

Förtydligande av 5 § 2

Transportstyrelsen har uppmärksammat att texten som hänvisar till vad som anges i 5 § 1 kan missförstås då det är otydligt vilka fartyg som avses. Det skulle kunna tolkas som att det endast gäller andra utländska statsfartyg än örlogsfartyg, men att det även gäller statsfartyg som används för arbete med sjösäkerhetsanordningar. Vi föreslår därför att antingen ett kommatecken läggs till efter sjösäkerhetsanordningar eller att hänvisning görs till punkt 1 för att förtydliga vilka fartyg som Kustbevakningen kan begära tillstånd för.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Andreas Holmgren och handläggare Monica Sundklev, föredragande.

Anita Johansson
Ställföreträdande generaldirektör