

**Transportstyrelsen**  
Avdelning Juridik  
601 73 Norrköping  
[sjofart@transportstyrelsen.se](mailto:sjofart@transportstyrelsen.se)

## REMISSYTTRANDE

Ref. TSF 2023-86

Stockholm 2026-04-20

### **Remiss av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:56) om sjötrafikinformationstjänst och ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:96) om sjötrafiken på Södertälje kanal**

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.*

Svensk Sjöfart har tagit del av *Transportstyrelsens remiss av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:56) om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS) samt ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:96) om sjötrafiken på Södertälje kanal.*

Transportstyrelsen anger att föreskrifterna behöver ändras av framför allt två orsaker:

- 1) dels för att Sverige ska följa den internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) nya resolution A.1158(32) med riktlinjer för VTS,
- 2) 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. Vid arbetet med ändring av VTS-föreskrifterna identifierades även behov av vissa ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:96) om sjötrafiken på Södertälje kanal (kanalföreskriften) för att helheten kring rapportering i området skulle harmoniseras och förbättras. Föreskriftsförslagen planeras träda i kraft den 1 september 2026.

#### **Föreningen Svensk Sjöfarts kommentarer och synpunkter**

Svensk Sjöfart tillstyrker generellt förslag till Transportstyrelsens förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringssystem (SRS) samt ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om sjötrafiken på Södertälje kanal.

Generella kommentarer och synpunkter redogörs nedan för de olika förslagen.

### ***Internationella åtaganden ska fullgöras***

Svensk Sjöfart tillstyrker förslagen. Det är av vikt att internationella bindande regelverk och rekommenderande riktlinjer genomförs i svensk rätt för att säkerställa att de nationella regelverken är uppdaterade och för att säkerställa en konkurrensneutralitet gentemot andra stater, inklusive flaggstater, men även för att säkerställa en säker sjöfart i svenska farvatten och i enlighet med internationella normer. Det är positivt med tillägg till bilagan att SOUNDREP nu införs på svenska för att säkerställa att en rättslig tillämpning kan ske.

### ***Definitioner och uttryck ska uppdateras***

Svensk Sjöfart tillstyrker en uppdatering av definitioner och uttryck enligt senaste standarderna.

### ***Tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop***

Svensk Sjöfart tillstyrker förslag att det förtydligas i föreskrifterna att fartyg inte bara ska lyssna på de angivna VHF-kanalerna inom ett VTS-område utan även svara på anrop från VTS-centralen när så påkallas.

### ***Enhetlig tillämpning av tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats***

Om det ska krävas tillstånd att avgå från kaj eller ankarplats i alla VTS-områden, utöver VTS-område Göteborg som har det som krav redan idag, så är det viktigt att dessa tillstånd hanteras och ges skyndsamt. Detta är särskilt viktigt för färjetrafiken (ex VTS-område Stockholm) som har en tidstabellbunden trafik med ofta korta hamnanlöp och där tidtabellerna generellt behöver hållas. En försening vid en avgång kan medföra att fartygen behöver ta in förseningstiden genom att segla med högre fart vilket genererar ökade utsläpp, ökad bränsleförbrukning och ökade kostnader.

Svensk Sjöfart ifrågasätter även om ”tillstånd” är den mest lämpliga definitionen då det även skulle kunna innebära ett juridiskt ansvar för VTS-centralen. Om VTS-centralen ger ett tillstånd och något inträffar vid eller strax efter avgång skulle ansvarsfrågan kunna aktualiseras. Kanske mer lämpligt med ”bekräftelse”, ”kvittens från VTS-centralen om rådande trafiksituation i området” eller liknande terminologi. Det kan även uppstå intressekonflikter om en VTS-operatör, anställd av Sjöfartsverket, ska prioritera mellan att ge tillstånd till ett fartyg utan lots ombord (ex färjor med lotsdispens) eller ett fartyg som har en av Sjöfartsverkets anställda lotsar ombord. Dessutom används ”tillstånd” oftast i avgiftsfinansierad myndighetsutövning vilket inte är fallet i dessa situationer.

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

Svensk Sjöfart tillstyrker förslag att det i föreskriften förtydligas att rapportering ska ske ”vid ingång” i ett VTS-område och ”strax före” avgång eller förflyttning från kaj eller ankarplats för att möjliggöra en mer korrekt sjötrafikbild och att undvika dubbelrapportering.

### ***Tydlighet avseende rapportering av fartygets höjd över vattenytan***

Svensk Sjöfart tillstyrker förslag om att det blir obligatoriskt att rapportera fartygets höjd över vattenytan om en bro ska passeras i VTS-området.

### ***Frivilliga rapporteringspunkter utgår***

Att ta bort frivilliga rapporteringspunkter och göra dem obligatoriska kommer medföra ökad radiotrafik och något ökad arbetsbelastning för vaktgående befäl ombord men även för VTS-centralerna. Men om detta kan medföra en ökad sjösäkerhet och att VTS-centralerna får en bättre sjötrafikbild så kan det vara en motiverad justering. Av vikt är dock att man inte efterfrågar information som sedan tidigare lämnats till VTS-centralen och håller nere rapporteringsinformationen så mycket som möjligt för att inte belasta befäl eller VTS-operatörerna i onödan.

### ***Tydligare beskrivning av händelserapportering***

Svensk Sjöfart tillstyrker förslag att förtydliga beskrivningen om när och vad som ska rapporteras om fartyget råkat ut för en händelse som väsentligt kan försämra fartygets navigering och manövrering.

### ***Revidering av vissa VTS-områdesgränser, rapporteringslinjer och rapporteringspunkter***

Svensk Sjöfart tillstyrker förslag på justering av VTS-områdesgränser i VTS-område Stockholm, VTS-område Göteborg, att justera och förtydliga vissa rapporteringslinjer och punkter i VTS-områden samt ändring av VHF kanal i VTS-område Marstrand och Lysekil baserat på erfarenhet och önskemål från Sjöfartsverket för att undvika närsituationer och stärka sjösäkerheten i vältrafikerade områden.

### ***Förenkling av hantering rörande trafik med undantag***

Svensk Sjöfart tillstyrker och välkomnar förslag på att förenkla hantering av undantag för fartyg under 700 brutto som går i regelbunden och tidstabellsbunden trafik i ett eller flera VTS-områden.

### ***Ändringar som berör TSFS 2019:96 (Södertälje kanal)***

Svensk Sjöfart tillstyrker de ändringar som föreslås gällande föreskrift om sjötrafiken på Södertälje kanal som gäller tydliggörande om VHF-radiopassning och svar på anrop, ändrad mottagare av rapportering vid avgång från Södertälje sluss, tydligare beskrivning av händelserapportering samt tydlighet kring trafiksignaler.

Svensk Sjöfart står till förfogande för förtydliganden eller frågor.

Stockholm som ovan,  
För föreningen Svensk Sjöfart



Niklas da Silva [niklas.da.silva@sweship.se](mailto:niklas.da.silva@sweship.se)

Senior rådgivare