



Datum
2008-03-14

Vår beteckning
0108-08-01432

Ert datum

Er beteckning
N2008/854/TR

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Transportinspektionen - en myndighet för all trafik (SOU 2008:9)

Sjöfartsverket har tagit del av ovan rubricerade betänkande. Sjöfartsverket delar utredarens slutsatser i allt väsentligt. Verket begränsar sitt yttrande till att lyfta fram några frågor som är av särskilt intresse för verkets del.

Att ansvaret för normgivning, tillståndsgivning och tillsyn bryts ut på förslaget sätt är ett naturligt steg mot bakgrund av utvecklingen under senare år. För Sjöfartsverkets del är konsekvensen av denna renodling att rena operativa och beställaruppgifter som att bestämma servicenivåer etc. förblir uppgifter för verket. Mot samma bakgrund delar vi uppfattningen att trafikverken även framgent skall ha ett utpekat sektorsansvar; i Sjöfartsverkets fall också ett särskilt sektorsansvar för ekologisk hållbar utveckling.

Det är i vissa stycken svårt att dra en tydlig gräns mellan sektorarbete och vad som är medverkan i det internationella regelutvecklingsarbetet. Uppgifterna går in i varandra och det internationella arbetet kan handla om sektorarbete genom policyutveckling, informationsspridning, främjande av ny teknik etc. medan sektorarbete i förlängningen också kan leda till regler och normer. Sjöfartsverket understryker i sammanhanget behovet och vikten av ett nära samarbete mellan de aktuella myndigheterna, vilket också framhålls på flera ställen i betänkandet.

Utredaren föreslår att samordningen av en stor del av det internationella arbetet för sjöfartens del, exempelvis för IMO-arbetet, sker i den nya myndigheten. Sjöfartverket kommer utifrån sin sektorsroll även fortsättningsvis ha en aktiv del i detta arbete. Det finns behov av att i det fortsatta arbetet närmare precisera innebörden av samordningsbegreppet. En aspekt av det internationella arbetet som borde ha uppmärksamats tidigare är välfärdsfrågorna för sjöman. Det förefaller vara klart att vad avser frågor

Datum
2008-03-1

Vår beteckning
0108-08-01432

om professionella krav på sjöpersonalens utbildning och tjänstgöring i form av arbetstider m.m. som följer av STCW-konventionen och svensk följdlagstiftning kommer att vara uppgifter som tillkommer Transportinspektionen. I dessa delar kommer Transportinspektionen också att vara beredande myndighet i vad avser frågor i IMO som berör STCW. Vad avser välfärdsfrågorna för sjömän är detta inte fallet, de kvarliggare i sina operativa delar i Sjöfartsverket. Dit torde också höra frågorna som avser mänskliga rättigheter för sjömän, mönstring/avmönstring, rätt till resor/hemresor, rätt till sjukvård etc., dvs. de frågor som i FN-familjen behandlas av ILO. I just detta avseende finns ingen myndighet som är beredningsorgan till regeringen utan här är ILO-kommittén kompetent, ingen annan. Frågorna är av sektorskaraktär. Sjöfartsverket förutses då vara beredande organ, i de delar detta efterfrågas, för ILO-kommittén.

Även om det till de föreslagna kärnverksamheterna hör frågor angående marknadstillträde ter sig överföringen av handläggningen av kustfartstillstånd till den nya myndigheten något tveksam. Dessa frågor är nära förknippade med de näringspolitiska målen, men även de transportpolitiska, och det borde därmed övervägas om inte frågorna även framgent borde handläggas av verket.

Ett område som borde klargöras ytterligare är forsknings- och utvecklingsområdet. För att kunna lösa de uppgifter som krävs och för att säkra den framtida utvecklingen är det väsentligt att hanteringen av forskningsfrågorna inom sjöfartssektorn jämföras med övriga trafikverk. I dag har ingen myndighet ett uttalat ansvar för sjöfartsforskningen. Varken VINNOVA eller Sjöfartsverket anser sig ha detta ansvar. Detta medför att frågorna hanteras av flera myndigheter. Med den nya Transportinspektionen kommer ytterligare en myndighet att bli inblandad. Utredaren föreslår en uppdelning på verksamhetsnära forskning på Transportinspektionen respektive samhällsmotiverad forskning på Sjöfartsverket. Detta är olyckligt. I stället bör en myndighet utpekats som ansvarig för hela sektorforskningen. Om detta ansvar läggs på Sjöfartsverket blir uppdelningen tydlig och enhetlig. Hanteringen av sektorforskningsfrågorna kommer då också att jämföras med övriga trafikverk. Ett utpekat ansvar bör också följas av resurser att ta detta ansvar. Eftersom Sjöfartsverket är avgiftsfinansierat, bör också särskilda medel avsättas.

När det gäller frågan om hemvisten för sjö- och flygräddningen torde man kunna dra slutsatsen av den exposé som görs i betänkandet av den rad utredningar som gjorts under de senaste två decennierna att frågan torde vara väl utredd och att det därmed inte torde föreligga något reellt behov för ytterligare genomlysningar. Det är verkets uppfattning att det nu erbjuds ett tillfälle att integrera sjö- och flygräddningen.

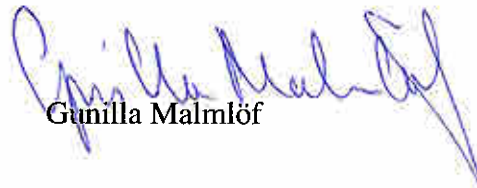
Datum
2008-03-1Vår beteckning
0108-08-01432

Avslutningsvis kan det konstateras att fram till att den nya myndigheten startar sitt arbete kommer det att finnas en rad frågor av bl.a. gränsdragningskaraktär som behöver närmare redas ut, exempelvis vad gäller normering och tillsyn över verksamhet som idag utförs internt inom Sjöfartsverket eller av verket gentemot externa intressenter. Det goda samarbetsklimat som hittills har rått under arbetets gång kommer att underlätta att även dessa frågor kan redas ut.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och samhälle Maria Gelin och chefsjuristen Gunilla Malmlöf, den sistnämnda föredragande.



Jan-Olof Selén



Gunilla Malmlöf

Kopia

Styrelsen
GD
CI
stf CI