



Datum
2008-06-26

Vår beteckning
0108-08-02080

Ert datum
2008-05-15

Er beteckning
N2008/3588/TR

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissyttrande över Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande: Transportinspektionen - Ansvarslag för vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44)

Sjöfartsverket har tagit del av ovan rubricerade betänkande. Verket begränsar sitt yttrande till att lyfta fram några frågor som är av särskilt intresse för verkets del. I övrigt vidhåller Sjöfartsverket de synpunkter som lämnades i sitt yttrande avseende betänkandet Transportinspektionen – en myndighet för all trafik (SOU 2008:9).

2 Den nya myndigheten

Som Sjöfartsverket framhåller i sitt yttrande avseende SOU 2008:9 är det 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 underströk i sammanhanget behovet och vikten av ett nära samarbete mellan de aktuella myndigheterna. Mot denna bakgrund har verket inget att erinra mot att förslaget att Transportstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med Banverk, Sjöfartsverk och Vägverk lämna förslag till riktlinjer för hur det internationella arbetet bör organiseras.

8 Forskning och statistik

Den uppdelning som utredaren föreslår i verksamhetsnära respektive samhällsmotiverad forskning är svår att definiera. Såväl Sjöfartsinspektionens som det övriga Sjöfartsverkets forskningsengagemang kan, som den bedrivs idag, i stort sett beskrivas som verksamhetsnära, men samhällsmotiverad.

Datum
2008-06-26

Vår beteckning
0108-08-02080

Då sjöfartsforskningen jämfört med övriga transportslag har en mycket begränsad omfattning finns risk att den helt försvinner om man integrerar den med övrig transportforskning. Att så gott som all sjöfart är internationell och bygger på internationella regelverk och överenskommelser får dessutom till följd att det internationella samarbetet är både naturligt och nödvändigt.

Genom den ökade samordningen på forskningssidan mellan VINNOVA och Sjöfartsverket har under de senaste åren ett effektivt samarbete av god kvalitet etablerats. Detta och verksamheten i VINNOVAs programråd för sjöfart och säkerhet har inneburit att en utmärkt plattform för arbetet med svensk sjöfartsforskning skapats. Det bör utnyttjas i det framtida arbetet.

Den särskilda satsning som under 2000-talet gjorts på sjösäkerhet, har inte bara bedrivits i samarbete mellan VINNOVA och Sjöfartsverket. Alla intressenter i sjöfartssektorn har varit engagerade. Detta har bland annat medfört att en viktig bas för fortsatt sjöfartsforskning byggts upp i Sverige. Sjöfartsverket, VINNOVA och Sveriges redareförening har alla sett satsningen på kompetenscentret Lighthouse som en nödvändig plattform för fortsatt utveckling.

Genom att dela upp sjöfartsforskningen på ett flertal myndigheter, t.ex. Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och VINNOVA riskerar man både dubbelarbete och alltför små finansieringsvolym per enhet. Det är viktigt att det klagörs vilken myndighet som har sektoransvaret för sjöfartsforskningen och att man här samordnar hela sektorns forskningsbehov och finansieringsmöjligheter. Detta ansvar bör ligga på Sjöfartsverket av samma skäl som att Vägverket och Banverket redan har detta ansvar. Medel bör också avsättas för detta sektoransvar.

I och med att transporterna fortsätter öka är VINNOVAs och TRANSAMs roller viktiga för att den samlade och transportslagsövergripande forskningen skall fungera effektivt. Transportlogistiken i kommer i framtiden, av både miljö- och säkerhetsskäl och av transportekonomiska skäl att bli än mer viktig. Här är samordningen mellan trafikslagen av största vikt.

Internationell samverkan är viktig för sjöfartsforskningen. Det arbete som pågår genom teknologiplattformen WATERBORNE har hög prioritet både för näringen och för samhället i stort. Inom ERA-Net samarbetet MARTEC söker man samordna de nationella forskningsprogrammen inom sjöfarten, för att få bättre effekt av investeringarna och dessutom förbättra nätverksuppbyggnaden. Bägge dessa är exempel på internationellt samarbete där Sverige bör vara med, för att utveckla svensk sjöfart, och som kräver att vi har god lokal samordning i Sverige och dessutom resurser till forskningen.

Datum
2008-06-26

Vår beteckning
0108-08-02080

Författningsförslag – del A

Sjöfartsverket tillstyrker i huvudsak det författningsförslag som anges i betänkandet, del A. Det kan emellertid inte uteslutas att ytterligare författningsöversyn kan komma att behövas i ljuset av den fortsatta myndighetsutvecklingen.

Särskilt om Transportstyrelsen samrådsskyldighet

Sjöfartsinspektionen kommer att avskiljas från Sjöfartsverket den 1 januari 2009 och Sjöfartsverket kommer därefter att fortsätta sin myndighetsverksamhet. Av det skälet har betydelsen av samråd mellan den nya myndigheten och Sjöfartsverket en stor, för att inte säga avgörande betydelse för att sakfrågorna inte ska riskera att bli lidande under inledningsfasen. Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen har gemensamt arbetat för att se till att samråden blir reglerade och noggrant avvägda. Sjöfartsverket kan emellertid notera att samråd mellan myndigheterna saknas på vissa områden i författningsförslaget vilka redovisas nedan.

Synpunkter på författningsförslaget

Beträffande några författningar i Författningsförslag del A önskar Sjöfartsverket lämna särskilda synpunkter, vilka redovisas i det följande.

66. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Sjöfartsverket tar idag en stor och aktiv del i det internationella miljöarbetet bl.a. för att se till att sjöfartens påverkan på miljön minimeras. Någon ändring härvidlag är inte aktuell och även om samordningsansvaret för det internationella arbetet förs över till Transportstyrelsen kommer Sjöfartsverket att fortsätta sitt arbete i samarbete med Transportstyrelsen. Förslaget bör därför ses över och kompletteras med en samrådsskyldighet med Sjöfartsverket för de föreskrifter som inte gäller fartygens konstruktion.

77. Förslag till förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300)

2 kap. 6 §

Sjöfartsverket ifrågasätter rimligheten i att Transportstyrelsen ska kunna bestämma i vilken omfattning Sjöfartsverket ska hålla sjövägmärken. Verket föreslår därför att en lydelse liknande den föreslagna i 3 kap 1 § ska införas, d.v.s. att verket beslutar efter samråd med Transportstyrelsen.

Datum
2008-06-26

Vår beteckning
0108-08-02080

2 kap. 9-10 §§

2 kap 9-10 §§ bör kompletteras med en samrådsskyldighet med Sjöfartsverket. Bemyndiganden att meddela föreskrifter för sjötrafiken har i andra fall försetts med en samrådsskyldighet med Sjöfartsverket varför även dessa paragrafer på likartat sätt.

3 kap 6 §

Förslaget om att Transportstyrelsen enligt 3 kap 6 § ska överta ansvaret för att ta emot anmälningar från de som medverkat till att en sjösäkerhetsanordning skadats eller rubbats är inte bra.

Skälet för att man ålagt sjöfararna denna anmälningsplikt är att det är av väsentlig betydelse att andra sjöfarare så snabbt som möjligt får del av informationen om att en säkerhetsanordning inte fungerar för ögonblicket och vilka navigatoriska åtgärder som kan behöva vidtas med anledning av det. I andra hand fyller bestämmelsen funktionen att man kan underrätta den som svarar för anordningen så att denne snarast kan vidta reparationer och iordningsställande av säkerhetsanordningen. Bestämmelsen kan således sägas ha två adressater, dels den som når ut till sjöfarten, d.v.s. den som tillhandahåller sjötrafikinformation och dels den som håller säkerhetsanordningen för sjöfarten.

Idag tillhandahåller Sjöfartsverket sjötrafikinformationstjänst till sjöfarten och är den myndighet som håller många säkerhetsanordningar för sjöfarten. Sjöfartsverket håller vidare ett register över säkerhetsanordningar för sjöfarten vilket medför att underrättelser till andra som svarar för säkerhetsanordningar kan göras på ett enkelt och smidigt sätt. Några ändringar såvitt avser vem som ska tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst är inte föreslagna varför förslaget i denna del är svårbegripligt. När den akuta fasen är över är det rimligt att en underrättelse om det inträffade skickas till Transportinspektionen eftersom den informationen kan behövas vid tillsynen över säkerhetsanordningen.

Bestämmelsen bör lämnas orörd eller alternativt moderniseras till att ange att anmälan ska göras till en av Sjöfartsverkets centraler för sjötrafikinformationstjänst (VTS-centraler).

91 Förslag till förordning om ändring i tillträdesförordningen (1992:118)

28 § bör utökas med en samrådsskyldighet med Sjöfartsverket då bestämmelsen kan beröra Sjöfartsverkets lots- och sjötrafikplanering samt sjötrafikinformationstjänsten.

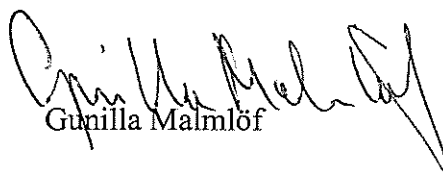
Datum
2008-06-26

Vår beteckning
0108-08-02080

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