

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Skrivelse från Post- och Telestyrelsen om tilldelning av anropssignaler och MMSI-nummer samt utfärdande av certifikat för sjöfartsradio

Näringsdepartementet har anmodat Transportstyrelsen att yttra sig med anledning av ovan rubricerad remiss. Transportstyrelsen vill med anledning av detta anföra följande.

Transportstyrelsen ser positivt på en tydligare reglering vad gäller tilldelning av identiteter och utbildningskrav. PTS beskriver att man har ett väl fungerande system för tilldelning, därför är det angeläget att en delegering bör föregås av en djupare analys över nyttan, vilka konsekvenser och kostnader det medför, samt om slutanvändarna anser det värt att bära dessa kostnader.

Transportstyrelsens synpunkter

Inledning

Anropssignaler har använts i mer än 100 år. 19 år efter införandet är Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) fortfarande det enda globala nödalarmeringssystemet. De identiteter som är basen i GMDSS har fått utökade användningsområden inom sjöfarten vartefter nya tjänster har introducerat, t.ex. AIS och LRIT. Sedan några år pågår ett arbete inom IMO att förnya GMDSS och utveckla e-navigation som även kommer att använda dessa identiteter.

Reglering av fördelning av signaler och registerhållning

PTS föreslår en reglering av behörigheten att fördela anropssignaler och MMSI-nummer samt registerhållning samt ett bemyndigande att delegera vidare distribution av anropssignaler och MMSI nummer till lämpliga aktörer, vilket Transportstyrelsen i sig inte ser några hinder för. Dock bör en delegation säkerställa att tilldelning av identiteter till fartyg och enskilda personer sker på ett säkert sätt då flera myndigheter använder dessa data för identifiering, övervakning och alarmering och att det är centralt med korrekta uppgifter.

Det bör även säkerställas att återrapportering till Internationella Teleunionen (ITU) sker enligt de rutiner som ITU lagt fast, då en snabb och säker identifiering av svenska fartyg på nationell och internationell resa är viktig ur ett sjösäkerhetsperspektiv.

Transportstyrelsen är tveksam till att hantera andra anropssignaler och MMSI-nummer än de Transportstyrelsen hanterar idag.

- För Transportstyrelsens fartygsregister är det av yttersta vikt att tillgång till anropssignaler fungerar, då myndigheten enligt lag och förordning vid registrering är skyldiga att införa anropssignal samt har krav på maximal handläggningstid.
- Transportstyrelsens fartygsregister utgår från att det är fartyget i sig som registreras, och till det kopplas ägare och utrustning m.m. För fritidsanvändare som kanotister eller långfärdsskridskoåkare finns inget fartyg att registrera mot, vilket gör att det idag inte är möjligt att registrera brukaren i fartygsregistret.
- Det skulle innebära betydande merkostnader för de flesta fritidsbåtsägare att registrera sin båt i fartygsregistret inom ramen för Transportstyrelsens nuvarande finansieringsmodell. Idag är det endast skepp som är registreringspliktiga.

Utbildningskrav

Transportstyrelsen instämmer i att kunskapskraven är viktiga för GMDSS totalfunktion – d.v.s. att operatörer via sin radioinstallation på bästa sätt kan förmedla ett budskap, oavsett om det gäller fartygets framförande eller i ett nödläge. Nödvändiga kunskaper är också viktiga för att inte orsaka störning.

Förslaget att Transportstyrelsen bemyndigas att utfärda samtliga kategorier av maritima certifikat kan vara lämpligt men då bör också Transportstyrelsen bli bemyndigad att delegera denna uppgift.

Transportstyrelsen är idag en av fyra parter i Nämnden För Båtlivsutbildning (NFB). Övriga parter är Svenska Kryssarklubben, Svenska Båtunionen och Svenska Seglarförbundet. Innan Transportstyrelsen bildades var Sjöfartsverket part. Nämnden ställer kunskapskrav vad gäller utfärdande av förarintyg, kustekepparintyg, utsjöskepparintyg SRC, LRC samt ytterligare några intyg. Idag gäller alltså denna ordning där nämnden utser förhørsförrättare som kontrollerar kunskapen hos dem som önskar få bli certifierade. Kvaliteten på förhören garanteras idag utifrån den utbildning förhørsförrättarna har samt de krav nämnden ställer. Kvaliteten kan säkert höjas. Detta ska dock ställas i

relation till de eventuella problem som finns när det gäller kommunikation. Några sådana problem har inte kommit till Transportstyrelsens kännedom. Transportstyrelsen ställer sig därför tveksam till en utökning av uppdraget att själv hantera certifiering, utbildning och provförrättning för SRC och LRC. En etablering av en tillsynsverksamhet av utbildningsanordnare liknande den för GOC och ROC innebär betydande merkostnader för utbildare inom ramen för Transportstyrelsens nuvarande finansieringsmodell, vilket kan komma att inverka negativt på framför allt fritidsbåtsägares acceptans för kraven och ökade kostnader. Transportstyrelsen kan dock konstatera att det idag råder en viss tveksamhet om och hur NFB blivit ”bemyndigade” av PTS att utfärda certifikat.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Föredragande har varit Mats Anderzén, handläggare sjöfartsradio. I ärendets handläggning har även sjöfartsdirektör Per Nordström, enhetschef Erik Eklund, sektionschef Bo Bergström, sektionschef Katrin Sundholm, samt sektionschef Stefan Eriksson deltagit.

Staffan Widlert