

Näringsdepartementet
n.remissvar@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissvar – Promemorian Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet på passagerarfartyg

Transportstyrelsen har tagit del av den remitterade promemorian och delar utredningens bedömning att svensk rätt behöver anpassas till de direktiv som ändrats genom det s.k. Refit-programmet. Vi är bl.a. positiva till förslaget om ett bemyndigande för Transportstyrelsen att föreskriva om tillsyn istället för tillsynsförrättningar. Inte minst, såsom framhålls i promemorian, eftersom framtida ändringsdirektiv därigenom blir enklare för myndigheten att omhänderta.

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska fastställa den inre gränsen för det fartområde som ligger närmast strandlinjen samt ansvara för att registrera uppgifter i en ny EU-databas för inspektioner av ro-ro- och höghastighetspassagerarfartyg. Transportstyrelsens bedömning är att dessa uppgifter, liksom de ändringar som kommer att bli nödvändiga att genomföra i våra föreskrifter, ryms inom myndighetens befintliga budgetram.

Transportstyrelsen har varit delaktig i framtagandet av författningsförslagen i promemorian och har lämnat synpunkter underhand.

Transportstyrelsens synpunkter med anledning av direktiven om passagerarfartygssäkerhet

Bemyndiganden hänförliga till passagerarregistrering

Transportstyrelsen instämmer i att ett bemyndigande för myndigheten att meddela föreskrifter om att föra över uppgifter om ombordvarande är nödvändigt och anser att de föreslagna lydelseerna av 7 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364), FSL, och 2 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), FSF, möjliggör de föreskriftsändringar som krävs med anledning av direktiv (EU) 2017/2109.

Transportstyrelsen vill dock i sammanhanget lyfta att det inom myndigheten råder viss tveksamhet till om bemyndigandet för Transportstyrelsen att *utöva tillsyn* inbegriper kontroll av efterlevnaden av kraven på registrering (och överföring) av uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

Enligt 5 kap. 1 § FSL utövar Transportstyrelsen tillsyn enligt lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av den. Tillsynen utövas enligt 5 kap. 4 § vid tillsynsförrättningar i form av dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller. I 5 kap. finns även bestämmelser om vad som kontrolleras vid de olika tillsynsförrättningarna.

Eftersom efterlevnaden av krav på passagerarregistrering inte uttryckligen nämns i fartygssäkerhetslagen eller, enligt Transportstyrelsens mening, indirekt kan anses framgå av bestämmelserna om vad som ska kontrolleras vid tillsynsförrättningar enligt 5 kap. FSL anser vi att det är tveksamt om sådan kontroll inbegrips i myndighetens tillsynsmandat. Det bör således enligt vår mening tydliggöras i fartygssäkerhetslagen att tillsyn enligt lagen även omfattar kontroll över skyldigheten att registrera (och föra över) uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

Avgifter för ärendehandläggning

Transportstyrelsen anser att det är något oklart om huruvida myndighetens befintliga *avgiftsbemyndigande* i 7 kap. 6 § 4 FSL och 6 kap. 12 § FSF ger rätt att föreskriva om och ta ut avgift för ärendehandläggning, exempelvis i ärenden om ansökan om undantag från krav på registrering av uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg. Transportstyrelsen tar därför för närvarande inte ut någon avgift för handläggning av ansökningar om sådana undantag.

För att tydliggöra att Transportstyrelsen även har mandat att ta ut avgifter vid ärendehandläggning kan det förslagsvis införas en ny punkt i 7 kap. 6 § 4 FSL om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ”avgifter för ärendehandläggning enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen” (jfr 5 kap. 4 § sjötrafikförordningen (1986:300)).

Direktivhänvisning i 6 kap. 1 c § fartygssäkerhetsförordningen

Transportstyrelsen har noterat att hänvisningar till direktiv 2009/17/EG i 6 kap. 1 c § FSF, som det direktiv som senast ändrade direktiv 2002/59/EG, i stället bör vara direktiv 2014/100/EU.

Begreppen Single Window (SW) och SafeSeaNet (SSN)

I promemorian anges att direktiv (EU) 2017/2109 innebär att uppgifter om ombordvarande, utöver att registreras, numera ska föras över till/ rapporteras i *SafeSeaNet* (eller sändas till myndigheten via AIS).

Enligt Transportstyrelsen är hänvisningen till SafeSeaNet något missvisande. I artikel 1.3 direktiv (EU) 2017/2109, om ändring av artikel 4.2 i direktiv 98/41/EG, anges att uppgifter om antal personer ombord ska rapporteras via den enda kontaktpunkt som inrättats i enlighet med artikel 5 direktiv 2010/65/EU (eller lämnas till den utsedda myndigheten med hjälp av det automatiska identifieringssystemet). I artikel 5.1 direktiv 2010/65/EU anges bl.a. att denna kontaktpunkt knyter samman SafeSeaNet, e-tull och andra elektroniska system och ska vara det ställe där all information i enlighet med direktivet rapporteras en gång. Det system som rapporteringen ska ske till borde således rätteligen vara *Single Window*, från vilket uppgifterna sedermera överförs till och registreras i SafeSeaNet där de bl.a. kan inhämtas av JRCC (Sjö- och flygräddningscentralen).

På sida 29 i promemorian under rubriken "*Fler uppgifter ska registreras i SafeSeaNet*" hänvisas vidare till artikel 2 (i direktiv (EU) 2017/2109) varvid det sägs att artikeln:

"(...) innebär att i del A i bilagan till direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna läggs det till en punkt som innebär att det i *SafeSeaNet* även ska registreras uppgifter med information om personer ombord.

Bilagan till direktiv 2010/65/EU är en uppräkningslista av de uppgifter som ska registreras i *SafeSeaNet*(...)"

Med hänsyn till vad som anförts ovan borde det enligt Transportstyrelsens mening till skillnad från promemorian framgå av en framtida lagrådsremiss/proposition att det läggs till en punkt som innebär att det i *Single Window* även ska inrapporteras uppgifter med information om passagerare ombord. Samt att bilagan till direktiv 2010/65/EU är en uppräkningslista av de uppgifter som ska inrapporteras till *Single Window*.

Under samma rubrik anges vidare att uppgiften att tillhandahålla SafeSeaNet i Sverige åligger Sjöfartsverket enligt 2 § 16 förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Av denna bestämmelse följer dock att Sjöfartsverket ska svara för att "tillhandahålla ett system för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteter (Single Window)" medan Sjöfartsverkets uppgift att tillhandahålla ett nationellt system för maritim information (SSN Sweden) följer av 2 § 14 samma förordning.

Konsekvensutredning med anledning av direktiv (EU) 2017/2109

Det bör enligt Transportstyrelsens mening uppmärksammas att direktiv (EU) 2017/2109 kan medföra vissa kostnader för rederier/fartygsägare som inte nämns i promemorian. Dels är det inte säkert att fartygen har internetuppkoppling ombord (direktåtkomst kan till och med saknas i vissa områden med passagerartrafik) eller rätt utrustning för att kunna överföra uppgifterna om de ombordvarande på elektroniskt väg. Och dels, även om det utvecklas en lösning som gör att uppgifterna kan föras över via exempelvis SMS, kommer detta att ta både tid och resurser i anspråk vilket bland annat kan bli problematiskt för skärgårdstrafiken som redan idag har snäva scheman och täta turlistor att förhålla sig till. Visserligen kan fartyg i D- och E-områden ansöka om undantag från kraven på passagerarregistrering men en sådan ansökan borde också vara förenad med administrativa kostnader för företagen som inte tydliggörs i promemorian.

Förtydliganden av vilka direktiv som åsyftas

Transportstyrelsen har noterat att det under avsnitt 3.2 i promemorian ”*Det ändrade direktivet om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg*” inte nämns förrän i avsnittets sista mening att det är ändringarna genom direktiv (EU) 2017/2109 som åsyftas. För att underlätta för läsaren så skulle ett angivande av direktivets namn och beteckning tidigare i avsnittet och/eller i rubriken kunna övervägas inför framtida lagstiftningsarbete.

Transportstyrelsens synpunkter med anledning av ett utökat tillsynsansvar för vissa statsägda fartyg

Transportstyrelsen välkomnar förslaget och anser att det täcker en stor lucka i den nuvarande lagstiftningen som innebär att vissa fartyg som ägs eller brukas av svenska staten har krav på passagerarfartygscertifikat eller fartcertifikat men inte uttryckligen står under myndighetens tillsynsansvar.

Eftersom certifikatet utgör ett bevis på att ett fartyg bedömts sjövärdig utför Transportstyrelsen redan idag tillsyn över dessa fartyg och tar betalt för denna tillsyn enligt vår avgiftsföreskrift. Förslaget kan därför inte antas medföra några konsekvenser varken för myndigheten eller fartygsägarna, förutom en mindre justering av tillämpningsområdet i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.

Datum för ikraftträdande

Transportstyrelsen antar att det datum som avses för ikraftträdande av bestämmelsen om att vissa statsfartyg ska stå under myndighetens tillsyn, enligt den föreslagna 6 kap. 1 d § FSF, ska vara den 1 januari 2020, och inte

2019 som framgår av promemorian. Transportstyrelsen har i sådant fall inte några synpunkter på det föreslagna ikraftträdandet.

Behov av översyn av annan lagstiftning

Med anledning av förslaget om tillsyn av vissa statsägda fartyg vill Transportstyrelsen framhålla att även andra regelverk bör ses över i det avseendet.

Registreringsplikten enligt fartygsregisterförordningen

Av 1 kap. 6 § första stycket fartygsregisterförordningen (1975:927) följer att ett statsägt skepp som är *avsett* uteslutande för statsändamål inte ska vara införd i fartygsregistrets skeppsdel. Av 1 kap. 6 a § första stycket samma förordning följer vidare att en statsägd båt, som är *avsedd* uteslutande för statsändamål, inte ska vara införd i fartygsregistrets båtdel.

Av 3 kap. 1 § andra stycket FSL framgår däremot att ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som *används* uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift inte behöver ha fartcertifikat. Vidare ska Transportstyrelsen enligt den föreslagna 6 kap. 1 d § FSF utöva tillsyn av certifikatpliktiga fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som *används* för annat ändamål än att i allmän trafik befördra passagerare eller gods.

För att Transportstyrelsen ska kunna bedriva en effektiv och ändamålsenlig tillsyn är det av stor vikt att de fartyg som omfattas av krav på certifikat, och därmed står under myndighetens tillsyn, är registrerade i fartygsregistret. Även om det ligger nära till hands att ett statsägt fartyg som *används* för ett visst ändamål tillika är *avsett* att användas för detta ändamål kan det inte uteslutas att det finns situationer då den faktiska användningen av fartyget inte sammanfaller med den avsedda. För att undvika att Transportstyrelsen ska utfärda certifikat och utöva tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten men som inte är registreringspliktiga bör därför fartygsregisterförordningen ändras så att bestämmelserna om statsägda fartyg överensstämmer med FSL.

Tillämpningsområdet för lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Av 1 kap. 4 § andra stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, LÅFF, följer att lagen är tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift endast i den mån regeringen föreskriver. Av 9 kap. 2 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, FÅFF, följer dock att lagen är tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift.

Vid sidan av att det framstår som en något ologisk ordning att i LÅFF först undanta statsfartyg från lagens tillämpningsområde för att sedan i FÅFF reglera att bestämmelserna i LÅFF ska tillämpas även på sådana fartyg anser Transportstyrelsen, i enighet med vad som anförts under föregående rubrik, att det är olyckligt att definitionen av statsfartyg skiljer sig åt mellan regelverken. Även nämnda paragrafer i LÅFF/FÅFF bör således justeras så att de motsvarar den definition som används i fartygssäkerhetslagen.

Av 6 kap. 1 § första stycket FÅFF följer vidare att tillsyn i fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att befordra gods eller passagerare i allmän trafik utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står. Lydelsen innebär att fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som, helt eller delvis, används till annan affärsdrift än att befordra gods eller passagerare i allmän trafik inte omfattas av Transportstyrelsens tillsyn, fastän sådana fartyg är certifikatpliktiga enligt FSL och Transportstyrelsen ska utöva tillsyn av fartyget enligt den lagen. Detta medför bl.a. att Transportstyrelsen avseende samma fartyg kan besluta om nyttjandeförbud och förelägganden enligt FSL men inte enligt LÅFF. Enligt Transportstyrelsen hade det varit lämpligt att tillsynsansvaret över efterlevnaden av LÅFF regleras på samma sätt som i FSL.

Detta ärende har beslutats av överdirektören Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristerna Dennis Lundin och Karin Wahrby, den senare föredragande.

Anita Johansson
Överdirektör