

## **Konsekvensutredning av ändring i direktiv 98/41/EG om registrering av person som färdas ombord på passagerarfartyg (passagerarregistreringsdirektivet)**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Att kommissionens direktiv (EU) 2017/2109 ska införlivas i svensk rätt genom att inkludera direktivets ändringar i en ändringsföreskrift till TSFS 2016:102 om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Direktiv 98/41/EG<sup>1</sup> är införlivat genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:102) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

Kommissionen har genom direktiv (EU) 2017/2109<sup>2</sup> ändrat Europaparlamentets och rådets direktiv 98/41/EG om registrering av person som färdas ombord på passagerarfartyg (passagerarregistreringsdirektivet) och medlemsstaterna ska senast den 21 december 2019 ha införlivat ändringarna i nationell rätt.

Syftet med ändringarna i direktivet är primärt att åtgärda problemet med att uppgifter om ombordvarande passagerare inte alltid är lätt tillgängliga för sjöräddningsinsatser. Dessutom har, sedan direktivet 98/41/EG trädde i kraft, nya tekniska lösningar utvecklats när det gäller system för överföring och lagring av uppgifter. Därtill syftar direktivet till att förtydliga och ändra vissa

<sup>1</sup> Rådets direktiv nr 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna

begrepp och tillämpningsområdet samt att anpassa direktivet till det nya regelverket om behandling av personuppgifter.

## **2. Vad ska uppnås?**

Vad man vill uppnå med ändringsdirektivet är att korrekt information, i rätt tid, om antalet personer ombord på ett fartyg, lätt ska vara tillgängliga för behöriga myndigheter, i händelse av en sjöolycka. Denna information är av betydelse för att kunna genomföra verkningfulla sök- och räddningsinsatser.

Därför ändras kraven i direktiv 98/41/EG på registrering av antal ombordvarande och närmare uppgifter om de ombordvarande med krav på elektronisk direktrapportering. Digitalisering kommer således underlätta tillgången till nödvändig information om passagerare i händelse av nödsituation eller i efterverkningarna därav. Under de år som gått sedan direktivet från början infördes har betydande framsteg och utveckling inom teknikområdet gjorts vilket nu gör det möjligt att införa krav på elektronisk rapportering.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Regleringen har sin grund i ett EU-direktiv som riktar sig till medlemsstaterna och som, i nu relevanta delar, ska träda ikraft den 21 december 2019. Sverige måste införliva direktivet i svensk rätt, vilket sker genom lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Om Sverige inte införlivar bestämmelserna kommer Sverige att bryta mot sina skyldigheter i egenskap av medlemsstat och kan ställas till svars.

### **3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

Sverige måste införliva direktivet i svensk rätt för att inte bryta mot skyldigheterna i egenskap av medlemsstat i EU. Därför finns inga andra alternativ än reglering.

### **3.3. Regeringsalternativ**

#### **Alternativ 1**

Det första alternativet innebär att Sverige implementerar de delar av direktivet som är obligatoriska och utöver det väljer att utnyttja övergångsperioden som

är frivillig i direktivet och som ger medlemsstaterna fram till 21 december 2023 på sig att utveckla den tekniska lösningen som måste finnas på plats för att möjliggöra direktöverföring av uppgifter av ombordvarande. Vidare innebär det alternativet att Sverige inför möjligheten för passagerarfartyg som går från och till ön Bornholm att förlänga tidsperioden för insamling och registrering av uppgifter.

#### Alternativ 2

Det andra alternativet innebär att Sverige inför det som redogjorts för i alternativ ett, men utöver det även utnyttjar möjligheten att enligt direktivet införa en bestämmelse om överföring av kontaktnummer till passagerare i händelse av nödsituationer.

#### Slutsats

Beaktat de två alternativen har Sverige valt att göra så som beskrivs i alternativ ett. I övrigt saknas handlingsutrymme enligt direktivet.

## 4. Vilka är berörda?

Berörda av dessa föreskriftsförändringar är,

- Fartygsägare som opererar svenska fartyg eller utländska fartyg som ankommer till eller avgår från svensk hamn
- Staten i egenskap av Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen bedöms inte innebära ändringar av större betydelse för företag. Nedan redogörs för hur ändringarna förväntas påverka fartygsägare.

### *Ändringar av definitioner*

Definitionen av *passagerarfartyg* har ändrats på så sätt att det uttryckligen framgår att höghastighetsfartyg som medför fler än 12 passagerare omfattas.

Definitionerna av *skyddat havsområde* och *skyddad plats* tas bort med anledning av att dessa begrepp utgår från föreskriften och istället ersätts av fartområde D.

Definitionen av *regelbunden trafik* har ändrats främst för att tydliggöra att direktivet även gäller resor utan mellanliggande hamnbesök.

En ny definition *fartområde* har lagts till med anledning av att det numera hänvisas till fartområdena D och E i föreskriften.

### *Ändring av tillämpningen*

Vad gäller tillämpningen av föreskriften föreslås att fartyg som uteslutande används i E-område undantas föreskriftens tillämpningsområde.

Det har tydliggjorts via brev från EU-kommissionen att fartyg som trafikerar det svenska fartområdet E inte omfattas av direktivet. Tidigare har fartyg som trafikerat E-område ansökt om, och beviljats undantag från direktivet. För att undgå onödig administration och tidsåtgång för fartygsägare undantas därför fartyg som uteslutande trafikerar E-område direkt i föreskriften enligt förslaget. Idag har cirka etthundrafemtio fartyg som seglar i E-område i Sverige beviljats undantag.

Effekterna av denna förändring skulle för alla fartygsägare innebära att de slipper lägga ner tid och administration på undantagsansökningar. För alla fartygsägare innebär detta mellan tre till fyra undantagsansökningar per år, totalt sett över hela fartygsflottan.

### *Ändring av uppgifter som ska samlas in*

Eftersom det tidigare varit otydligt att 20 nautiska mil i 4 § skulle räknas från avgångshamnen har detta nu tydliggjorts genom att det uttryckligen anges att det är sträckan från avgångshamnen till nästa anlöpshamn som ska räknas.

Möjligheten att samla in uppgift om initialer istället för förnamn har tagits bort. Istället för att det tidigare bara behövts samlas in uppgifter om ålder, åldersgrupp eller födelseår ska nu istället uppgift om födelsedatum samlas in. Det har även gjorts vissa justeringar gällande uppgifter om behov av särskild vård i förtydligande syfte. I direktivet har det slutligen lagts till en möjlighet för medlemsstaterna att föreskriva om att ett kontaktnummer för

nödsituationer ska lämnas av passageraren om de vill lämna sådana uppgifter. Sverige avser dock inte att införa en sådan bestämmelse.

Det enda som rent praktisk kommer att ändras från den rapportering som redan är föreskriven är således att födelsedatum ska registreras (och att initialer inte längre kan registreras istället för förnamn). Effekten för fartygsägarna kommer därför bli att de måste införa mindre justeringar i sina uppgifthanteringssystem vilket förväntas innebära marginell tidsåtgång, administration och kostnad.

#### *Ändring av tid för rapportering*

Tiden för när uppgifterna ska ha samlats in och meddelats den registreringsansvarige efter avgång har minskat från trettio minuter till senast femton minuter efter avgång.

Effekten av detta för fartygsägarna blir att de är tvungna att se över sina system och genomföra förändringar i system och rutiner. Detta förväntas inledningsvis innebära en mindre tidsåtgång, administration och kostnad. Effekten av detta kan även vara att det blir svårare för fartygsägarna att uppfylla kraven under en övergångsperiod. När information om ändringen nått fram till samtliga berörda samt nya rutiner implementerats och fungerar förväntas denna förändring dock inte medföra några effekter.

Det har även lagts till att passagerarfartyg från och till Bornholm får förlänga perioden för när uppgifterna enligt § 4 ska ha samlats in och meddelats den registreringsansvarige till en timme efter avgång, istället för 15 minuter. Detta förväntas dock inte få några effekter vid tiden för föreskriftens ikraftträdande då ingen sådan trafik bedrivs idag.

#### *Ändring av undantagsmöjlighet*

Undantagsmöjligheterna i 9-10 §§ har ändrats genom att det har förtydligats att undantag kan medges för fartyg i fartområde D (istället för inom skyddade havsområden) och att undantagsmöjligheten i 9 § inte gäller för höghastighetsfartyg.

Effekterna av de nya undantagsmöjligheterna blir att det blir tydligare för fartygsägare vilka fartyg som kan förväntas få undantag från direktivet genom förtydligandet att det gäller för fartyg i D-område. De enda fartygsägare som kommer att behöva hantera undantagsansökningar är de som opererar befintliga fartyg som ännu inte har ett undantag, bygger nya eller köper fartyg, som är avsedda att trafikera D-område.

### *Ändring om anpassning till nya krav på personuppgiftsbehandling*

I föreskriftens 6 § har det införts ett nytt stycke med anledning av nya krav på personuppgiftsbehandling i direktivet. Det föreskrivs bl.a. att personuppgifter endast får bevaras till den aktuella fartygsresan har slutförts samt att uppgifterna ska raderas automatiskt och utan onödigt dröjsmål när de inte längre behövs.

I 7 § har tredje stycket, som innehöll en hänvisning till 31 § personuppgiftslagen (1998:2014), PUL, utgått med anledning av att PUL upphört att gälla.

Effekter av detta blir administrativa insatser i tid och kostnader för fartygsägare. Speciellt när det gäller kravet på att uppgifter ska raderas automatiskt innebär det att fartygsägare måste se över sina system och hur de fungerar idag om det inte redan är gjort. Detta krav är dock ett utflöde av allmän unionsrättslig lagstiftning gällande hantering av personuppgifter och är inget som är specifikt för just detta direktiv. Följaktligen bör redan åtgärder vara vidtagna av fartygsägarna i detta hänseende.

## 5.2 Medborgare

Nedan redogörs för hur ändringarna förväntas påverka medborgare.

Först när den tekniska lösningen finns på plats, senast 21 december 2023, kan effekt av ökad sjösäkerhet väntas, och kommer först då gagna enskilda medborgare positivt.

Ändringen som medför att födelsedatum nu ska registreras kan eventuellt upplevas som mer integritetskränkande än att endast behöva lämna uppgifter om exempelvis födelseår.

Nya regler om bevaring av personuppgifter, samt att uppgifterna ska raderas automatiskt och utan onödigt dröjsmål när de inte längre behövs, är positivt för den enskilde medborgaren. Denna ändring innebär att skydd för kränkning av den personliga integriteten stärks.

## 5.3 Staten, regioner och kommuner

Nedan redogörs för hur ändringarna väntas påverka staten och regioner. Kommuner väntas inte påverkas av denna föreskrift.

Vid denna föreskrifts införande påverkas staten genom Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

För Transportstyrelsens del innebär införlivandet av direktivet i svensk föreskrift att tid och ekonomiska resurser måste avsättas för nuvarande föreskriftsarbete. Uppskattat beräknas cirka fyrahundra timmar läggas ner på myndigheten i arbetet med denna föreskrift.

Effekten blir också att Transportstyrelsens administrationsbörda kommer att lättas med den nya föreskriften då fartyg i E-område inte längre kommer att behöva skicka in ansökan om undantag. De enda undantagsansökningar som kommer att behöva behandlas är för fartyg i D-område. Transportstyrelsen kommer även att behöva administrera att de undantag som medges meddelas kommissionen. Detta beräknas som en mindre administration med marginella effekter på myndighetens resurser.

Regioner kommer att påverkas så till vida att vissa regioner idag är fartygsägare genom trafikförvaltningar som äger och driver fartyg för pendeltrafik. Därmed blir de påverkade på samma sätt som övriga fartygsägare.

#### 5.4 Externa effekter

Föreskriftens ikraftträdande anses inte få några externa effekter.

### **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Enligt det som nämnts under punkt tre, regleringsalternativ, finns inga alternativ till reglering.

Sverige har valt att utnyttja den övergångsperiod som föreskrivs i direktivet, att fram till den 21 december 2023 fortsatt tillåta att fartyg använder sig av det nuvarande systemet, det vill säga att registrera personer ombord och endast föra över uppgifter vid en nödsituation. Anledningen till detta är att det för närvarande saknas teknisk lösning för att möjliggöra direktöverföring.

Vidare har Sverige av administrativa skäl valt att inte utnyttja möjligheten att enligt direktivet införa en bestämmelse om överföring av kontaktnummer till passagerare i händelse av nödsituationer. Om utrustning fungerar, och den nödställdes kontaktnummer kan användas vid nödsituation, väntas den enskilde nödställdes ändå meddela sig till närmast berörda parter om dennes situation. Huruvida en sådan bestämmelse ska införas kan övervägas igen

efter den tekniska lösningen är plats och kravet på direktrapportering börjar gälla.

Slutligen har Sverige valt att införa den möjligheten som föreskrivs i direktivet enligt vilken både Danmark och Sverige får tillåta passagerarfartyg, som går från och till ön Bornholm, att förlänga tidsperioden för insamling och registrering av uppgifter. Detta har vi valt att införa av konkurrensmässiga skäl.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Myndighetens beslutanderätt grundar sig i 7 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364), och 2 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

**8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen är tvingande och överensstämmer med Sveriges skyldigheter enligt EU-rättslig reglering och andra internationella regler och är förenligt med EU-rätten.

**9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

*Sveriges väg för utveckling av teknisk lösning och utnyttjande av övergångsperiod.*

De ändringar som föreslås i detta föreskriftsarbete föreslås träda i kraft den 21 december 2019.

Hur rapportering av ombordvarande praktiskt ska göras kommer dock till stor del förändras i framtiden och huvudsyftet med ändringsdirektivet i sin helhet är att lägga om uppgiftsinsamling, registrering och rapportering till en teknisk lösning, istället för den manuella hantering som föreskrivs idag.

Sverige har valt att utnyttja övergångsperioden som finns i direktivet fram till 21 december 2023, vilket innebär att fartygsägare, myndigheter, regioner och kommunala verksamheter främst kommer att beröras vid denna tidpunkt. Nya rutiner, arbetsuppgifter och ansvarsfördelning kommer således bli aktuellt för dessa aktörer då ny föreskrift träder i kraft i samband med att den tekniska lösningen finns på plats.

Enligt nuvarande bestämmelse ska samtliga personer ombord på ett passagerarfartyg räknas före avgång och information om antalet personer



ombord ska lämnas till företagets registreringsansvarige och endast vidarebefordras till berörda myndigheter vid en nödsituation. Ändringen i direktivet innebär att information om personer ombord istället ska rapporteras via en teknisk lösning där informationen blir direkt tillgänglig för den myndighet som ansvarar för eller är involverad i sjöräddningsarbetet.

Uppdraget att ta fram den tekniska lösningen som krävs för att ändringsdirektivet ska kunna implementeras fullt ut ligger på Sjöfartsverket. I direktivet finns en övergångsperiod som införts för att låta vart och ett av medlemsländerna ha möjlighet till att inom rimlig tid utveckla och implementera en teknisk lösning. Från och med den 21 december 2023 ska den tekniska lösningen vara i drift (under en övergångsperiod på sex år från och med den 20 december 2017 får således medlemsstaterna behålla det gällande systemet att registrera personer ombord och endast vidarebefordra uppgifter vid en nödsituation).

Vid tiden för ändringsföreskriftens ikraftträdande är det för Sveriges del oklart vilken vår nationella tekniska lösning kommer att bli. Fartygen kan därför inte för närvarande, eller inom en överskådlig framtid, fullgöra kravet på inrapportering av uppgifter. Då Transportstyrelsen ser stora svårigheter med att föreskriva om något som ska börja gälla så långt fram i tiden, och med hänsyn till att den tekniska lösningen inte är klarlagd, har vi därför valt att för denna ändringsföreskrift bara föreskriva om de delarna som *inte* berörs av den tekniska lösningen och kravet på direktöverföring.

De tekniska lösningarna som Europeiska sjöfartsmyndigheten EMSA har ställt upp som alternativ är antingen Safe Sea Net (SSN) via det nationella systemet National Single Window (NSW)<sup>3</sup> eller det automatiska identifieringssystemet (AIS). Idag är det enligt Sjöfartsverket svårt att få till en bra lösning, oavsett om man väljer NSW eller AIS.

När Sjöfartsverket har utvecklat den tekniska lösningen, och senast ett år innan de nya kraven på direktrapportering träder i kraft, kommer Transportstyrelsen att starta ett nytt föreskriftsarbete för att ta hand om alla de delar i ändringsdirektivet som direkt berörs av den tekniska lösningen.

---

<sup>3</sup> NSW är en portal för inrapportering av myndighetsinformation kopplad till fartygsanlöp. Rapporteringskravet gäller för fartyg över 300 brutto. Portalen förvaltas av Sjöfartsverket. Uppgifter som lämnas i NSW vidarebefordras till berörd myndighet och system.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Regleringen påverkar inte nämnvärt funktionsmålet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regleringen inverkar inte heller nämnvärt på hänsynsmålet idag men direktivet kommer, när det träder i kraft fullt ut, leda till ökad tillgänglighet, och snabbare tillgång till uppgifter vilket leder till bättre sjösäkerhet, med bättre förutsättningar för att kunna rädda och söka efter personer vid sjöolycka. Genom att förbättra sjösäkerheten på detta sätt minskar chanserna att människor dödas eller skadas allvarligt till sjöss.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	<p>Tydligare för fartygsägare vilka fartyg som kan förväntas få undantag</p> <p>Minskad administrationsbörda för undantagsansökningar för fartyg i E-område</p>	<p>Ökade kostnader och administration för fartygsägare för personuppgiftshandtering och översyn av uppgiftshandling.</p> <p>Mindre tid för uppgiftsinsamling innan avgång</p>		
<b>Medborgare</b>	<p>Stärkta krav vad gäller personuppgiftshandtering</p>	<p>Registrering av födelsedatum kan eventuellt upplevas som mer integritetskränkande</p>		
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Minskad administration av undantagsansökningar för Transportstyrelsen</p>	<p>Ökade kostnader och avsättning av tidsresurser för Sjöfartsverket att ta fram en teknisk lösning och Transportstyrelsen som behöver genomföra ett nytt föreskriftsarbete innan december 2023</p>		
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

## D. Samråd

Samråd i detta föreskriftsarbete har skett med Sjöfartsverket

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter, kontakta:

Sakkunnig, Kristian Karlernäs

Tel: 010 4956535  
[kristian.karlernas@transportstyrelsen.se](mailto:kristian.karlernas@transportstyrelsen.se)

REMISS