

Helena Ragnarsson  
Sjö- och luftfart  
Enheten för fartyg och sjövärdighet  
Sektionen för sjövärdighet

## Konsekvensutredning av förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg (TSFS 2016:102)

### Transportstyrelsens förslag:

Sverige implementerar de delar av direktivet som rör den tekniska lösningen som måste finnas på plats för att möjliggöra direktöverföring av uppgifter om ombordvarande.

Några mindre ändringar införs efter synpunkter från EU-kommissionen gällande Sveriges införlivande av EU-direktiv 2017/2109 t.ex. tillägg och ändringar av ett antal definitioner.

## 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 personer som färdas ombord på passagerarfartyg (passagerarregistreringsdirektivet) och medlemsstaterna skulle senast den 21 december 2019 ha införlivat ändringarna i nationell rätt.

Sverige valde att implementera de delar av direktivet som är obligatoriska och utöver det bestämdes att utnyttja övergångsperioden som ger medlemsstaterna fram till 21 december 2023 på sig att utveckla den tekniska lösningen

<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

som måste finnas på plats för att möjliggöra direktöverföring av uppgifter om ombordvarande.

Ett antal ändringar införs efter synpunkter från EU-kommissionen gällande Sveriges införlivande av ändringsdirektivet t.ex. förtydligande av tillämpningen att fritidsfartyg är undantagna, att samtliga ombordvarande ska räknas och registreras samt tillägg och ändringar av ett antal definitioner.

Vidare har ett undantag för statsfartyg i fartområde E införts som medför att de inte behöver tillämpa föreskrifterna.

I övrigt har vissa språkliga justeringar av föreskrifterna genomförts. Redaktionella ändringar har genomförts genomgående i definitionslistan i 2 § vilket medför att hela listan är ändringsmarkerad. De definitioner som innehållsmässigt har förändrats eller lagts till är fritidsfartyg, höghastighetsfartyg, ISM-koden, Maritime Single Window, personer, regelbunden trafik, registreringsansvarig och statsfartyg. I tillämpliga fall överensstämmer definitionerna med de som används i direktivet.

## **2. Vad ska uppnås?**

Det man vill uppnå är att i händelse av sjöolycka ska korrekt information gällande personer ombord på ett passagerarfartyg vara lättillgängliga för behöriga myndigheter. Denna information är av betydelse för att kunna genomföra verkningsfulla sök- och räddningsinsatser.

Sverige införlivar med dessa föreskriftsändringar kravet på att passageraruppgifter ska lämnas elektroniskt till Sjöfartsverket via Maritime Single Window (MSW) på det sätt som verket anvisar. Elektronisk direktrapportering kommer att underlätta tillgången till nödvändig information om passagerare i händelse av nödsituation eller i efterverkningarna därav.

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

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.

## **4. Vilka är berörda?**

Berörda av dessa föreskriftsändringar är,

- redare som ansvarar för svenska passagerarfartyg,

- redare som ansvarar för utländska passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från svensk hamn,
- befälhavare och övrig besättning, och
- 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.

Sverige inför nu den tekniska lösningen för direktöverföring av uppgifter om ombordvarande. Uppgifterna ska istället för att bevaras i ett registreringssystem nu lämnas elektroniskt till Sjöfartsverket via Maritime Single Window på det sätt som verket anvisar.

Effekten för fartygsägarna i och med införandet av dessa ändringar kommer bli att de måste ha tillgång till elektroniska lösningar för att kunna genomföra rapporteringen. De flesta fartygsägare bedöms ha detta redan idag och därför förväntas ändringarna innebära marginell ökning av tidsåtgång, administration och kostnad. För vissa mindre fartyg som saknar teknisk utrustning (såsom dator, surfplatta eller liknande) för rapportering ombord kan införskaffandet av sådan utrustning innebära en kostnadsmässig konsekvens. De flesta redare bör dock redan ha tillgång till sådan utrustning.

Ändringarna innebär att den registreringsansvarige som i dagsläget ansvarar för att uppgifter om ombordvarande bevaras i ett registreringssystem istället kommer att ansvara för att uppgifterna överförs elektroniskt via den tekniska lösningen. Detta beräknas medföra marginell skillnad i tidsåtgång.

I ändringarna förtydligas att även personer som är upptagna på fartygets besättningslista omfattas av rapporteringskraven i 3 och 4 §§. I de nuvarande forskrifterna anges att de är undantagna. Detta beräknas medföra marginell skillnad i tidsåtgång.

I och med införandet av en ny 4 a § som anger att när resan har slutförts på ett säkert sätt ska uppgift om detta överföras till Sjöfartsverket på samma sätt som övriga uppgifter. Effekten av detta blir att en extra rapporteringsåtgärd måste utföras. Detta beräknas medföra marginell skillnad i tidsåtgång.

## 5.2 Medborgare

Införandet av den tekniska lösningen som innebär att uppgifter om ombordvarande blir lättillgängliga för behöriga myndigheter kommer att medföra ökad sjösäkerhet och därmed gagna enskilda medborgare positivt. I händelse av en sjöolycka kommer myndigheter med ansvar för räddningstjänst lättare och snabbare få tillgång till uppgifter om ombordvarande, vilket kan underlätta deras räddningsinsatser och minska risken för att människor omkommer till sjöss.

## 5.3 Staten, regioner och kommuner

Nedan redogörs för hur ändringarna väntas påverka staten, regioner och kommuner.

För Transportstyrelsens del innebär förslaget att tid och ekonomiska resurser måste avsättas för föreskriftsarbetet.

Sjöfartsverket kommer att påverkas i och med att de är ansvariga för framtagande av den tekniska lösningen, vilket innebär att tid och ekonomiska resurser måste avsättas.

En positiv effekt för Sjöfartsverket och andra myndigheter som arbetar med sjöräddning är att de får snabbare tillgång till information som är viktig för räddningsarbetet.

Myndigheter som bedriver passagerartrafik med statsfartyg påverkas genom att de undantas från föreskrifternas tillämpningsområde. Detta har främst betydelse för Trafikverket som dock redan innan har haft ett beslut om undantag från kravet på registrering av ombordvarande. Ändringen medför därmed i praktiken marginella konsekvenser.

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

## 5.4 Miljö

Föreskriftens ikraftträdande anses inte få några miljöeffekter.

## 5.5 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 3 finns inga alternativ till reglering.

## 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 förenlig med EU-rätten. De nu föreslagna ändringarna utgör ett rent införlivande av direktivet utan nationella särkrav.

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

Sverige har valt att utnyttja den övergångsperiod som föreskrivs i direktivet, att fram till den 21 december 2023 fortsatt tillåta att fartyg använda sig av det nuvarande systemet, det vill säga att registrera personer ombord och endast föra över uppgifter vid en nödsituation. Med hänsyn till övergångsperioden ska dessa föreskriftsändringar träda i kraft den 21 december 2023.

När denna föreskriftsändring träder i kraft och uppgifterna nu i stället ska registreras via MSW kan det finnas behov av informationsinsatser kopplat till detta. De som är i behov av information om de nya föreskrifterna är de redare som har fartyg som måste börja lämna uppgifter om ombordvarande till

Sjöfartsverket via Maritime Single Window. Transportstyrelsen avser föra en dialog med Sjöfartsverket om hur denna information sprids på bästa sätt.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt 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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

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

Regleringen påverkar inte nämnvärt funktionsmålet.

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

Regleringen leder 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 riskerna för 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>	Vid en nödsituation finns uppgifter om ombordvarande redan rapporterade i MSW och behöver inte vidarebefordras till berörda myndigheter.	Eventuella kostnader för inköp av teknisk utrustning.		
<b>Medborgare</b>	Införandet av den tekniska lösningen kommer att medföra ökad sjösäkerhet.			
<b>Staten m.fl.</b>	För berörda myndigheter som ansvarar för eller är involverade i sjöräddningsarbetet blir det lättare att få tillgång till information om passagerare.	Ökade kostnader och avsättning av tidsresurser för Sjöfartsverket att ta fram en teknisk lösning.		
<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 ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Helena Ragnarsson, sakhandläggare  
helena.ragnarsson@transportstyrelsen.se  
010-495 33 22

Johan Stenborg, jurist  
johan.stenborg@transportstyrelsen.se  
010-495 32 21