

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:102) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg

Skriv kommentarerna till remissynpunkterna på ett sakligt och neutralt sätt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöfartsverket		<p>Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat ärende för yttrande och har följande att erinra.</p> <p>Sjöfartsverket ser inte något som skulle ha negativ påverkan för sjö- eller flygräddningstjänsten.</p> <p>Vidare ser Sjöfartsverket att direktivet är öppet för tolkningar i flera avseenden och även har annorlunda tidsfrister för rapportering än FAL-konventionen och direktiv (EU) 2010/65. Detta medför oundvikligen vissa oklarheter i föreliggande utkast till föreskrifter. Verket fokuserar dock i remissvaret på områden som direkt påverkar rapp01törer och Sjöfartsverket som behörig myndighet för mottagning av rapporteringsuppgifter via kontaktpunkten Maritime Single Window (MSW).</p> <p>Såsom Sjöfartsverket tolkar utkastet till föreskrift, ska fartyg som avgår från hamn i annan EU-medlemsstat eller från hamn utanför unionen och som har destination i Sverige, rapportera passageraruppgifterna i svenska MSW i samband med avgången. Vid avgång från hamn i annan EU-medlemsstat, kan det antas medföra krav på rapportering i båda staternas MSW, eftersom samtliga EU-medlemsstater sannolikt inför direktivet i sin lagstiftning på likartat sätt. Konsekvensen kan bli krav på dubbelrapportering, vilket ska undvikas enligt engångsprincipen som åberopas i flertalet EU-direktiv och -förordningar.</p> <p>Kravet på rapportering av passageraruppgifter i svenska MSW vid avgång från hamn utanför unionen, kan medföra en avsevärt tidigare rapportering än vad som följer av FAL-konventionen och direktiv (EU) 2010/65. Sjöfartsverket befarar att</p>	<p>Transportstyrelsen konstaterar att Sjöfartsverkets synpunkter främst avser de krav som framgår av direktivet. Transportstyrelsen har små möjligheter att i detta läge påverka gällande EU-rätt.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	4 a §	<p>detta krav kan bli svårt att uppfylla för rapportörerna, som måste besitta detaljerad kunskap om svenska rapporteringskrav långt i förväg. I vissa fall kan kravet medföra att rederiet antingen behöver bli direkt användare av svenska MSW, alternativt anlita ett svenskt ombud för rapporteringen långt tidigare än vad som krävs för annan rapportering.</p> <p>Sjöfartsverket framhåller att uppgiften som följer av förordning 2007:1161 med instruktion för Sjöfartsverket, 2 § mom. 14 får begränsad verkan gällande rapportering av passageraruppgifter i enlighet med den remitterade föreskriften, då verket inte har kännedom om fartyg som avser att anlöpa svensk hamn i samband med avgång från föregående hamn. Det saknas därför, utöver informations-åtgärder, lämpliga åtgärder för verket att vidta för att se till att dessa fartyg anmäler sig och lämnar de uppgifter i MSW som följer av denna föreskrift.</p> <p>I direktivet anges att personuppgifter som insamlas i enlighet med artikel 5 inte får bevaras längre än vad som är nödvändigt för tillämpningen av detta direktiv och under inga omständigheter längre än fram till dess att den berörda fartygsresan säkert har slutförts, dock inte längre än 60 dagar efter fartygets avgång. Sjöfartsverket ser svårigheter med att utföra radering i enlighet med detta, om rapportören inte meddelar att resan säkert har slutförts enligt 4 a § i utkastet till föreskrift. Verket framhåller att det saknas andra sätt att konstatera det säkra slutförandet av en resa, vilket riskerar att leda till en ansamling av inaktuella passageraruppgifter i MSW och SafeSeaNet.</p>	<p>När det gäller kravet att radera personuppgifter när de inte längre behövs så noterar och delar Transportstyrelsen Sjöfartsverkets funderingar om att detta kan leda till problem i praktiken. Som verket konstaterar så finns det en skyldighet för fartygen att rapportera när resan säkert har avslutats och uppgifterna inte längre behövs. Transportstyrelsen har svårt att se vad som mer kan göras i föreskrifterna för att motverka eventuella problem.</p> <p>Det nya kravet i 4 a § är motiverat av skyldigheten att radera uppgifter om ombordvarande när de inte längre behövs (artikel 10 i direktivet).</p>
Föreningen Svensk sjöfart		Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Förslaget innebär införlivande av krav som Sverige har genom EU direktiv om teknisk lösning som måste finnas på plats för att möjliggöra elektronisk direkt-rapportering av information om ombordvarande. Svensk Sjöfart noterar att Sjöfartsverket ansvarar för den tekniska lösningen och att ta emot informationen samt att ge anvisningar om hur uppgifterna ska lämnas. Svensk Sjöfart förutsätter att rederierna i god tid får information om den tekniska lösningen och hur uppgifterna i praktiken ska lämnas till Sjöfartsverket via Maritime Single Window.</p> <p>Kommissionen genomförde för flera år sedan en utvärdering av direktivet om rapporteringsformaliteter för fartyg och fann stora brister i direktivets genomförande. Bristerna gäller främst att de nationella system som varje medlemsstat infört för att skapa en enda kontaktpunkt för fartygsrapportering, inte är harmoniserade mellan länderna och i vissa fall inte ens mellan hamnar inom ett land. Detta har skapat ökade administrativa bördor sedan direktivet trädde i kraft vilket är den totala motsatsen till direktivets syfte.</p> <p>EU beslutade 2019 om ny förordning, som ersätter det direktivet, för att nå en europeisk harmonisering av de nationella systemen och på så sätt uppnå lagstiftningens syfte. Svensk Sjöfart välkomnar ambitionen i förordningen att harmonisera ländernas implementering genom European Maritime Single Window environment (EMSWe). Så som det ser ut idag är det mycket tidskrävande och kostsamt, rederierna måste ta fram speciallösningar till de hamnar man trafikerar i Europa. Enhetliga standarder, förfaranden och gränssnitt är avgörande för att göra rapporteringen mindre betungande för sjöfartsbranschen.</p> <p>Svensk Sjöfart förutsätter att den tekniska lösningen för inrapportering av uppgifter om ombordvarande till Sjöfartsverket via Maritime Single Window harmoniseras med andra länder och omhändertas inom ramen för pågående arbete med EMSWe. Medlemmar i Svensk Sjöfart har idag fungerande system och rutiner för registrering av uppgifter samt hur den informationen vid en eventuell olycka snabbt kan vidare-</p>	<p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna och instämmer i att ett framtida införande av EMSWe kan underlätta inrapportering av uppgifter om ombordvarande.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>befordras till berörda myndigheter. Av säkerhetsskäl måste den nya tekniska lösningen för rapportering givetvis fungera innan vi övergår till det. Vad vi förstått återstår det mycket arbete innan EMSWe är på plats och fungerar operativt.</p>	
Skärgårdsredarna	KU	<p>Skärgårdsredarna har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.</p> <p>Som branschorganisation har Skärgårdsredarna ingen motsäggande åsikt att ett EU-direktiv måste införlivas i nationell lagstiftning. Vad vi vill säkerställa är att implementeringen är så noggrant genomarbetad och förberedd av alla inblandade myndigheter för de fartygsägare som skall vara användare i systemet skall få en smidig och lättförståelig övergång. Vi vill också säkerställa att det dokument som användaren kommer att bli hänvisad till att använda för uppladdning i MSW systemet är så användarvänlig som möjligt och att så få fält som möjligt kommer vara tvingande för användaren. Även att risken att göra fel eller missförstå vilka uppgifter som krävs för att filen skall bli uppladdningsbar skall minimeras innan man från myndigheten anses vara färdig med utvecklingen. Vi vet, historiskt sett, att har man väl släppt en version tar förändringar mycket lång tid att få till och alla inblandade får leva med problemen tills vidare.</p> <p>I konsekvensutredningen nämns på flera ställen att tiden som man anser kommer att åtgå för ifyllandet kommer att vara en marginell skillnad i tidsåtgång. Alla dessa 'marginella' ökade tidsåtgångar kommer i sista ändan ändå generera en del merarbete och därmed ökade kostnader för fartygsägarna och det som sagts ovan kan inte nog förtydligas.</p> <p>Vi känner till att det är Sjöfartsverket som är systemägare och teknisk utvecklare och som skall tillse att inrapporteringen fungerar och vi förutsätter att dialogen mellan myndigheterna är väl upparbetad och att kommunikationen ständigt är levande och att Transportstyrelsen tillser att den ökade tiden för rapporteringen för</p>	<p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna och konstaterar att de tekniska detaljerna för hur rapporteringen till MSW ska genomföras beslutas av Sjöfartsverket.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		användaren blir så marginell som man omnämner på flera ställen i konsekvensutredningen.	
Föreningen m/s Atene (SENF)		<p>Föreslagna åtgärder angående registrering av passagerare ombord på passagerarfartyg berör Traditionsfartygen med passagerarcertifikat.</p> <p>I de fall traditionsfartyg seglar genom eller i D-farvatten skall enligt förslaget inrapportering till Sjöfartsverket ske via Maritime Single Window (MSW), ett webbaserat verktyg som kräver åtkomst till Internet. Av tekniska skäl har Traditionsfartygen inte alltid eller inte alls tillgång till internet varför åtkomst till ett nätbaserat system för anmälan via MSW kan visa sig otillförlitlig eller omöjlig.</p> <p>Det är också så att verksamheten bedrivs i ideella föreningar eller andra former med begränsade resurser där administrativ personal inte finns att lösa denna typ av uppgifter i samband med avgång. En landsorganisation finns, men denna är bara tillgänglig vid händelse som kräver att den aktiveras, såsom någon typ av olycka eller annan situation när befälhavare och besättning begär assistans. Landsorganisationen har tillgång till besättningslista och passagerarlista alternativt antal passagerare.</p> <p>Traditionsfartygen bedriver ingen regelbunden passagerarbefordran utan detta sker vid enstaka tillfällen utanför normal verksamhet som skolfartyg. Mestadels i E-farvatten, men stundvis i D-farvatten och normalt bara som en dagstur.</p> <p>Vi föreslår i vårt remissvar att Traditionsfartygen, när de seglar som passagerarfartyg, får ett undantag från regeln om webbaserad rapportering. Förslagsvis ska det vara tillräckligt att uppgifterna om de ombordvarande, antingen antalet ombordvarande eller lista med föreskrivna personuppgifter om resan överstiger 20 distansminuter från avgångshamnen till nästa anlöpshamn, lämnas till befälhavaren och distribueras till fartygets landsorganisation.</p>	<p>Vad gäller tillgång till internet för rapportering till MSW så konstaterar Transportstyrelsen att sådan rapportering ska göras i samband med avgång. Det krävs alltså ingen rapportering (och därmed internetuppkoppling) när fartyget befinner sig ute till havs.</p> <p>De föreslagna föreskrifterna införlivar ett EU-direktiv som är tvingande för medlemsstaterna. Direktivet gör inga undantag för traditionsfartyg. Det finns i direktivet vissa specifika undantagsmöjligheter som också finns införlivade i föreskrifterna. Några ytterligare undantag kan inte medges av Transportstyrelsen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöbefäls- föreningen		Sjöbefälsföreningen har inga synpunkter på nedanstående remiss.	Noteras.

Sändlista**Sändlista, extern**

Sjöfartsverket
Näringslivets Regelnämnd (NNR)
SEKO Sjöfolk
Sjöbefälsföreningen
Svensk Sjöfart
SWEREF Skärgårdsredarna
Svenska charterredarföreningen
Kustbevakningen

Sändlista, intern

Enheten för fartyg och sjövärdighet, SLf
Sektionen för sjövärdighet, SLfv
Sektionen för sjöfartstillsyn Norrköping, SLfN
Sektionen för sjöfartstillsyn Göteborg/Malmö, SLfG
Sektionen för sjöfartstillsyn Stockholm, SLfS
Sektionen för sjötrafik, SLis