

**Infrastrukturdepartementet**

103 33 Stockholm

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia:

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

**REMISSYTTRANDE**

dnr I2022/00611

Göteborg 2022-03-14

**Remiss Obligatorisk identitetskontroll vid resa med passagerarfartyg**

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.*

Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

**Sammanfattning**

Föreningen Svensk Sjöfart anser att nuvarande skrivning i 2 kap. 3 a § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) fyller de syften och mål som anges i EU-direktivet<sup>1</sup> som ligger till grund för kravet på att registrera personer som färdas ombord på passagerarfartyg.

Svensk Sjöfarts medlemmar genomför i dagsläget ID-kontroller i enlighet med gällande regler, vilket innebär att det är rederiet/befälhavaren som gör bedömningen huruvida det föreligger skäl för passagerarfartygets resa att anta att uppgifterna som lämnas utan att styrkas med en ID-handling kan vara oriktiga. Det är Svensk Sjöfarts uppfattning att rederierna idag tillämpar existerande regler på ett ansvarsfullt sätt och anpassar ID-kontrollerna efter riskbedömning. Såvitt Svensk Sjöfart känner till har varken rederierna, den svenska tillsynsmyndigheten eller för den delen kommissionen identifierat att det föreligger brister i de passagerarlistor som rapporteras in till svenska myndigheter.

Mot denna bakgrund ser Svensk Sjöfart inget behov av den nu föreslagna justeringen och avstyrker förslaget.

**Promemoria obligatorisk identitetskontroll vid resa med passagerarfartyg**

Svensk Sjöfart noterar att den nu föreslagna ändringen avseende ID-kontroll, liksom år 2015 då förändring avseende ID-kontroll föreslogs i förordningen, sammanfaller med en stor humanitär kris där många människor söker skydd i Europa. Svensk Sjöfart har stor förståelse för att det under sådana situationer kan finnas skäl att öka och intensifiera gränskontrollerna, inte minst för att motverka ex. trafficking. I enlighet med vad som framgår av det remitterade materialet förefaller skälen till den nu föreslagna ändringen vara helt andra än de sjösäkerhetsmässiga skälen som anges i det aktuella EU-

<sup>1</sup> Rådets direktiv 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. Direktivet syftar till att förbättra säkerheten vid och förfarandena för sjöräddning av passagerare och besättningar till sjöss i en eventuell nödsituation, liksom de vidare efterverkningarna om en olycka skulle inträffa. Målet med direktivet är att säkerställa att antalet personer ombord inte överstiger det antal som fartyget är certifierat för.

direktivet som ligger till grund för kravet på att registrera personer som färdas ombord på passagerarfartyg. Svensk Sjöfart motsätter sig att regeringen lägger över myndighetsuppgifter som i grunden är uppgifter för gränskontrollmyndigheter på rederier.

I förhållande till sjösäkerhet anser Svensk Sjöfart att det saknas reella sjösäkerhetsmässiga skäl till föreslagen ändring i fartygssäkerhetsförordningen samt att det remitterade förslaget saknar en tydlig beskrivning av huruvida regeringen har stöd i lag för att pålägga rederierna att genomföra ID-kontroller av andra än sjösäkerhetsmässiga skäl. Om regeringen bedömer att det föreligger behov av en förstärkt gränskontroll torde åtgärden att kontrollera ID-handling för gränskontrolländamål vara en myndighetsuppgift som åligger polisiära myndigheter. Privata aktörer har varken befogenheter eller kompetens att göra det. Att uppgiften dessutom är straffsanktionerad gör att staten genom åtgärden försätter fartygens befälhavare i en situation där man åläggs en uppgift som rimligen kräver polisiära befogenheter. Att lägga över myndighetsuppgifter på privata aktörer, att dessutom genomföra uppgiften i avgångshamn i utlandet, är därtill en arbetsmiljöfråga. Svensk Sjöfart efterfrågar även klagörande kring lagrummet för hur kravet skulle omfatta genomförande av uppgiften vid avgångar i utländska hamnar?

Mot bakgrund av att den nu föreslagna justeringen inte förefaller ske med anledning av att det föreligger brister som gör att sjösäkerheten eller för den delen arbetet efter en eventuell olycka på något sätt skulle försvåras, ifrågasätter Svensk Sjöfart syftet med förslaget. Detta särskilt som den nu föreslagna justeringen innebär en permanent ändring. I praktiken innebär detta att den fria rörligheten som finns inom unionen försvåras. Och i Norden innebär det dessutom att passfriheten permanent ersätts av ID-kontroll för att resa med fartyg mellan länderna.

I promemorian beskrivs en ökad risk för sjösäkerhet i vid mening, t.ex. i samband med eventuella tillbud och olyckor. Den bilden delar inte Svensk Sjöfart. Sjösäkerheten har alltid högsta prioritet och äventyras aldrig. Risker identifieras och åtgärdas enligt bland annat ISM koden. Vi vet av erfarenhet från tidigare perioder med ökad flyktningtillströmning att rederierna har anpassat sina säkerhetsorganisationer. Ökad passagerartillströmning innebär utmaningar, men det anses inte utgöra en sjösäkerhetsrisk.

Vidare saknas i promemorian information om undantag för trafik mellan hamnar i Sverige där avståndet överstiger 20 nautiska mil, då det saknas anledning att införa en inre gränskontroll i Sverige ombord på fartyg som går i trafik mellan svenska hamnar och som dessutom skulle åläggas svenska rederier.

Svensk Sjöfart motsätter sig skrivningen att *"förslaget inte antas medföra några större ekonomiska konsekvenser för de rederier som bedriver trafik på Sveriges"*. Enligt Svensk Sjöfarts uppfattning varierar de ekonomiska konsekvenser som förslaget skulle innebära för olika rederier.

Svensk Sjöfart har förståelse för att rådande flyktingsituation kräver särskilda åtgärder och sjöfartsbranschen tar sitt ansvar och kommer att göra sin del. Som exempel kan nämnas att Svensk Sjöfarts medlemmar beslutat att mot bakgrund av de flyktingar som nu söker sig till Sverige från Ukraina, tar färjerederier i mån av plats inte ut betalning för resan till Sverige.

### **ID-handling**

Av erfarenhet från flyktingsituationen 2015/2016, där verifikation av ID-handling var ett operativt problem för rederierna att hantera, vill Svensk Sjöfart sammanhanget understryka att det är viktigt att från myndigheten få tydliga besked och riktlinjer om vad som anses vara godkänd ID-handling och vilka eventuella undantag som gäller för flyktingar, i synnerhet för barn. Svensk Sjöfart efterfrågar att de nordiska länderna samverkar i frågan.

### **Passagerarlistor**

I sammanhanget önskar Svensk Sjöfart dessutom understryka vikten av att staten inte pålägger tvingande uppgifter på rederierna. Svensk Sjöfart noterar att flera rederier fått förfrågan från Migrationsverket att dela passagerarlistor. Svensk Sjöfart menar att det är ytterst olyckligt att statliga myndigheter, ex. Migrationsverket, kontaktar rederier för att erhålla passagerarlistor, trots att

passagerarlistorna inrapporteras till svenska myndigheter genom rapporteringssystemet Maritime Single Window. Med hänsyn till att Maritime Single Window ger behöriga myndigheter rätt att ta del av de uppgifter de behöver för sin verksamhet, så innebär förfrågningar utanför systemet att rederier kan känna sig tvingade att lämna ut personuppgifter. Svensk Sjöfart förutsätter att regeringen, om det föreligger behov av denna information, tillser att det finns lagstöd för behöriga myndigheter att erhålla direktåtkomst till nödvändiga uppgifter via Maritime Single Window, så att inget rederi i sin vilja att tillmötesgå angelägna förfrågningar från svenska myndigheter delar uppgifter som myndigheten saknar lagstöd att begära.

Avseende rapportering önskar Svensk Sjöfart understryka behovet att samtliga berörda myndigheter säkerställer att systemlösningar för inrapportering till Maritime Single Window kommer på plats och fungerar.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

Christina Palmén