

ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L4@regeringskansliet.se

Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen (SOU 2026:28)

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget inriktning men ifrågasätter lämpligheten i att göra ett regelverk specifikt framtaget för luftfarten tillämpligt för samtliga trafikslag. Myndigheten anser att det vore mer lämpligt att utveckla ett nytt regelverk som bättre tar hänsyn till de specifika behoven och förutsättningarna för varje trafikslag. Mer specifikt har Transportstyrelsen ett antal synpunkter på de delar av förslaget som rör färjetrafik. Synpunkterna är av principiell, EU-rättslig och internationell betydelse och bedöms behöva adresseras innan lagstiftningen kan genomföras.

- Betänkandet beaktar inte det beslut som fattades vid det senaste mötet i IMO:s FAL-kommitté (Facilitation Committee) om att API (Advance Passenger and Crew Information) och BRI (Booking and Reservation Information) ska inkluderas i FAL-konventionen, men inte PNR. Detta beslut är av direkt relevans för betänkandets förslag, eftersom FAL-konventionen fastställer vilka uppgifter en kuststat får begära av fartyg och operatörer samt standardformat för dessa.
- Förslaget riskerar att stå i strid med direktiv 98/41/EG vad gäller vidarebefordran av uppgifter insamlade för andra ändamål.
- En jämförelse av Bilaga 4:s datakrav mot datauppsättningen i förordning (EU) 2023/205 bör göras för att verifiera att samtliga uppgifter ingår.
- Polismyndighetens föreskriftsrätt avseende rapporteringsväg bör uttryckligen begränsas till specifikationer inom ramen för EMSWe.
- Begreppen färja och färjetrafik är inte definierade. Om det är ”passagerarfartyg i internationell trafik” som avses bör det begreppet

användas istället. Det bör även förtydligas vilka utländska fartyg som omfattas av rapporteringsskyldigheten.

- Regleringen av när färjeoperatörer ska överföra PNR-uppgifter bör framgå av lagtexten eller tillhörande förordning och inte enbart av motivtexten.
- Inkluderandet av besättningsuppgifter i Bilaga 4 är inte tillräckligt motiverat. Uppgifterna bör antingen utgå eller regleras som ett separat krav med självständig proportionalitetsbedömning, då en besättningsperson inte är att likställa med en passagerare.
- Om EMSWe-kanalen inte kan användas för PNR-överföring saknas reglering om vilket alternativ som ska gälla. Förslaget innebär en orimlig administrativ börda för färjeoperatörerna. De tekniska och rättsliga förutsättningarna för att fullgöra rapporteringsskyldigheten via EMSWe - om det skall användas - är ännu inte på plats och är planerade att träda i kraft i april 2028, vilket innebär att operatörerna vid ikraftträdandet riskerar att stå utan en teknisk fungerande lösning.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om att anpassa PNR-systemet till EU-domstolens praxis och att skyldigheten att rapportera PNR-uppgifter i brottsbekämpande syfte utvidgas till att bli trafikslagsneutral genom att även omfatta gränsöverskridande tåg- och busstrafik samt inrikes flyg.

Transportstyrelsen tillstyrker även generellt att gränsöverskridande trafik med passagerarfartyg, omfattas av rapporteringsskyldigheten, men ifrågasätter om den föreslagna lagtekniska lösningen är mest ändamålsenlig. Lagen (2018:1180) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen genomför direktiv (EU) 2016/681 och är skriven för att uppfylla de för luftfarten specifika kraven i direktivet. Att utöka lagens tillämpningsområde till andra trafikslag medför vissa principiella och praktiska frågeställningar som Transportstyrelsen inte ser är tillräckligt omhändertagna i utredningen. Det framstår därför som mer ändamålsenligt att stifta en ny lag som inte är bunden av luftfartens EU-rättsliga krav och som på ett bättre sätt kan ta hänsyn till de specifika behov och förutsättningar som gäller för övriga trafikslag.

Transportstyrelsen vill även framföra följande mer detaljerade synpunkter på förslaget. Flera av dessa rör förenlighet med EU-rätt, internationell rätt och teknisk genomförbarhet, och bedöms behöva hanteras innan föreslaget

ikraftträdande den 1 januari 2028, om regeringen väljer att gå vidare med den tänkta lösningen.

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2018:1180) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen

1 kap. 3 §

Begreppet färja används genomgående i lagförslagets definitioner och bestämmelser men definieras inte. Begreppen färja och färjetrafik är inte allmänt vedertagna inom sjöfartslagstiftningen, vilket skapar tolkningsproblem och rättsosäkerhet för operatörer och tillämpande myndigheter.

Transportstyrelsen anser att lagens tillämpningsområde i förhållande till sjöfarten behöver förtydligas. Definitionen får inte heller vara för vid. Om begreppet tolkas som "personbefordran till sjöss" riskerar kretsen av berörda att bli alltför bred - exempelvis skulle lastfartyg som tar enstaka passagerare kunna träffas, vilket knappast är avsett och inte motiverar den administrativa bördan.

Transportstyrelsen föreslår att lagen i stället utgår från begreppet *passagerarfartyg i internationell trafik*. Begreppet passagerarfartyg är väl definierat både nationellt och internationellt - i SOLAS¹ och i nationell rätt - och avser fartyg som transporterar fler än 12 passagerare. Det ger en tydlig och operativt hanterbar avgränsning.

Transportstyrelsen noterar att det finns en definition av "reguljära inre färjeförbindelser" i Schengenförordningen, men att den definitionen inte kan användas då många kryssningsfartyg anlöper från hamnar utanför EU:s gränser. Kryssningsfartyg definieras på ett snarlikt sätt i FAL-konventionen och Schengenförordningen, vilket kan tjäna som vägledning.

Det saknas en definition av begreppet linjebeteckning. I nuvarande lagtext används det avseende en flygning, men har behållits i förslaget för att användas för en transport. Då det kan finnas olika benämningar på uttrycket beroende av trafikslag bör det tydliggöras i en definition.

2 kap. 2 §

Paragrafen reglerar tidpunkterna för överföring av PNR-uppgifter för flyg och övriga transportföretag, men saknar reglering för färjetrafik. I

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

författningskommentarerna hänvisas till avsnitt 16.6.2 för en förklaring, men bör även framgå direkt av lag eller förordning.

4 kap. 12 §

I paragrafens första stycke är det något oklart vad ”domstol eller förvaltningsmyndighet” syftar på. Transportstyrelsen föreslår därför följande formulering:

4 kap. 12 §	
<i>Föreslagen lydelse</i>	<i>Transportstyrelsens förslag</i>
Om en begäran om tillgång till PNR-information från en behörig mottagare i en annan medlemsstat har föregåtts av en prövning av om tillgång till informationen ska medges av en domstol eller oberoende förvaltningsmyndighet, ska beslut enligt 11 § tredje stycket inte fattas. Det första stycket gäller även en begäran från ett tredjeland som har slutit avtal med EU om överföring och behandling av passageraruppgifter.	Om en begäran om tillgång till PNR-information från en behörig mottagare i en annan medlemsstat har föregåtts av en prövning <i>av en domstol eller oberoende förvaltningsmyndighet i den medlemsstaten</i> om tillgång till informationen ska medges, ska beslut enligt 11 § tredje stycket inte fattas. Det första stycket gäller även en begäran från ett tredjeland som har slutit avtal med EU om överföring och behandling av passageraruppgifter.

Bilaga 4

Betänkandet anger (avsnitt 16.3.1, s. 322) att samtliga uppgifter som är aktuella att samla in ”ingår redan i den befintliga datauppsättningen som kommer att användas inom EMSWe”. Transportstyrelsen ställer sig tveksam till detta. EMSWe-datauppsättningen regleras i kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/205. I den förordningen omnämns bagageuppgifter inte generellt, bagageinformation förekommer endast i ett begränsat sammanhang rörande frånvarande personer. Bilaga 4, punkt 15 kräver dock att ”all bagageinformation” rapporteras.

Fordonsuppgifter saknas i bilaga 4, vilket vissa passagerar- och Ro/Ro-fartyg kan transportera ombord. I FAL-arbetet beslutades om rapportering

av uppgifter rörande passagerare som hade med sig egna fordon, t.ex. bil eller motorcykel, ombord. Specifika fordonsuppgifter ingår därför som en del i FAL-konventionens kommande API-deklaration och det bör bedömas om det finns behov av att ta med de uppgifterna i förslaget i bilaga 4 för att alla uppgifter ska kunna rapporteras samtidigt och på samma sätt.

Transportstyrelsen anser att det krävs en parallelluppställning av samtliga datapunkter i Bilaga 4 mot datauppsättningen i förordning (EU) 2023/205 för att verifiera att uppgifterna faktiskt ingår. Det följer vidare av artikel 4.2 i förordning (EU) 2019/1239 att medlemsstaterna inte får införa nya rapporteringsskyldigheter utan kommissionens godkännande och att uppgifterna dessförinnan ska ha införlivats i EMSWe-datauppsättningen. Det är inte klarlagt att alla uppgifter i Bilaga 4 uppfyller detta krav.

Transportstyrelsen noterar också att EMSWe-datauppsättningen består av rapporteringsformaliteter som innehåller flera dataelement. Av tekniska skäl vidarebefordrar Sjöfartsverket inte enskilda element utan hela formaliteter. Uppgifterna i Bilaga 4 bedöms ingå i flera olika formaliteter, vilket riskerar att generera omfattande överskottsinformation till Polismyndigheten utöver vad som begärs. Detta bör bedömas och hanteras i det fortsatta arbetet.

Bilaga 4, punkt 17

Transportstyrelsen ifrågasätter valet att inkludera uppgifter om besättningen som en del av passageraruppgifterna. Stora kryssningsfartyg kan ha väldigt många besättningsmedlemmar. Att dessa uppgifter ska betraktas och hanteras inom PNR-systemets ram för passagerare framstår varken som ändamålsenligt eller proportionerligt.

Motiveringen i avsnitt 16.5 - att uppgifterna om besättning redan samlas in och skickas via NSW - är inte ett bärande skäl. Betänkandet besvarar inte de grundläggande frågorna: Varför är uppgifter om besättningen viktiga för brottsbekämpningen i detta sammanhang? Motiverar behovet det intrång i den personliga integriteten som en systematisk insamling av uppgifter om tusentals besättningsmedlemmar per år innebär? Dessa resonemang bör utvecklas väsentligt.

Nuvarande internationell rapportering från fartyg är reglerad bland annat genom FAL-konventionens formulär 5 (besättningslista) och formulär 6 (passagerarlista) — två separata kategorier. FAL-konventionen definierar besättningsmedlem men inte passagerare. Definitionen av passagerare som föreslås i lagen ("alla personer förutom besättningsmedlemmar") stöds av Transportstyrelsen men är inkonsekvent med Bilaga 4 som ändå inkluderar besättningsuppgifter. Bilaga 1–3 (flyg, tåg, buss) innehåller inga besättningsuppgifter. Det saknas motivering till denna asymmetri.

Transportstyrelsen noterar att besättningsmedlemmars tillhörigheter ska anmälas till Tullverket via FAL-formulär 4 vid ankomst till svensk hamn — ett krav som inte gäller för passagerare. Separata rapporteringskrav för passagerare respektive besättning skulle öka tydligheten och minska risken för sammanblandning av ändamål.

Om det finns ett legitimt brottsbekämpande behov bör detta regleras som ett separat och självständigt krav med egen proportionalitetsbedömning och inte inbakat i PNR-systemet för passagerare.

1.9 Förslag till ändring av förordningen (2018:1181) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen

4 §

Enligt föreslagen 4 § tredje stycket ska Polismyndigheten få meddela föreskrifter om hur PNR-uppgifter ska lämnas av transportföretag som bedriver färjetrafik. Transportstyrelsen anser att det är avgörande att föreskriftsrätten inte används för att föreskriva om andra rapporteringsvägar än EMSWe, eftersom alternativa kanaler skulle strida mot EMSWe-förordningens krav på engångsrapportering och harmoniserade gränssnitt. Det bör framgå av förordningstexten eller förarbetena att föreskriftsrätten är begränsad till specifikationer inom ramen för EMSWe.

Transportstyrelsen noterar att EMSWe enligt artikel 5 i förordning (EU) 2019/1239 är ett EU-gemensamt ramverk, där den faktiska inrapporteringen sker via de nationella systemen, i Sverige det Maritime National Single Window (MNSW) som drivs av Sjöfartsverket. EMSWe och MNSW är alltså inte alternativa system utan olika nivåer i samma struktur. Betänkandet använder begreppen på ett sätt som kan skapa otydlighet. Lagtext och förarbeten bör tydliggöra att rapporteringsskyldigheten fullgörs via det nationella systemet (MNSW) inom ramen för EMSWe-ramverket, och att Polismyndighetens föreskriftsrätt är begränsad till specifikationer inom denna struktur.

Avsnitt 16.3.1 Särskilt om färjetrafik

Betänkandet konstaterar självt att det inte går att säkerställa att EMSWe kan användas för PNR-överföring från färjetrafiken förrän skyldigheten förts in i bilagan till EMSWe-förordningen, men väljer ändå att utforma lagförslaget utifrån att det ska fungera. Det innebär att en central förutsättning för hela systemet för färjeoperatörerna är rättsligt och tekniskt olöst vid ikraftträdandet.

Betänkandet anger vidare (s. 324) att ”om det går att använda EMSWe för överföringen regleras tiden för överföring av EU-rättsliga bestämmelser”. Förordning (EU) 2019/1239 anger dock inte när uppgifter ska överföras.

Skyldigheten att rapportera och vid vilken tidpunkt framgår av skilda nationella och EU-rättsliga regelverk. Det bör säkerställas att alla uppgifter i Bilaga 4 redan täcks av en befintlig rapporteringsskyldighet med angiven tidpunkt. Någon sådan redogörelse finns inte i betänkandet.

Transportstyrelsen anser att ett alternativ behöver regleras i lag eller förordning för det fall EMSWe-kanalen inte kan användas.

Transportstyrelsen noterar att den faktiska inrapporteringen enligt EMSWe-ramverket ska ske via det nationella systemet (MNSW), vilket ska drivas och förvaltas av Sjöfartsverket, men som är under uppbyggnad. För övrig fartygsrapportering finns reglering om vad som gäller vid driftsstörning, Sjöfartsverket anvisar då alternativt tillvägagångssätt. Transportstyrelsen anser att det bör övervägas om motsvarande ordning ska gälla även för PNR-rapportering från färjetrafik, och att detta i så fall bör framgå av förordning eller föreskrift. En sådan reglering strider inte mot EMSWe:s engångsprincip, eftersom det rör ett tillfälligt undantag vid tekniskt avbrott, inte en permanent alternativ kanal.

Transportstyrelsen anser att ikraftträdandet den 1 januari 2028 för färjetrafikens del bör förutsätta att EMSWe-kanalen är rättsligt och tekniskt säkrad för detta ändamål. Om så inte är fallet bör ikraftträdandet för denna del skjutas upp. Kontakt bör ske med Sjöfartsverket avseende status på MNSW.

Transportstyrelsen noterar att EMSWe-ramverkets tekniska och rättsliga färdigställande fortlöpande skjuts fram. Det är därför inte realistiskt att räkna med att de nödvändiga förutsättningarna för PNR-rapportering via MNSW/EMSWe är på plats till den 1 januari 2028. Enligt senaste uppdateringen från Sjöfartsverket är ikraftträdandet planerat till april 2028. Transportstyrelsen anser att — om och när EMSWe-kanalen väl är rättsligt och tekniskt säkrad — måste det finnas en tillräcklig övergångstid för färjeoperatörerna att anpassa sina system och processer innan rapporteringsskyldigheten träder ikraft, vilket i nuvarande läge är planerat till våren 2027. Utan en sådan garanti riskerar lagstiftningen att träda ikraft under omständigheter som gör det omöjligt för operatörerna att efterleva den.

Avsnitt 16.4 Vilka företag ska omfattas av uppgiftsskyldigheten?

Vi vill uppmärksamma om ett faktafel på s. 326 angående tillstånd för järnvägsföretag. Där står det att: ”Undantag från kravet på tillstånd gäller t.ex. museiföreningar som bedriver museitrafik och vars huvudsakliga syfte är att bedriva kulturhistorisk verksamhet, järnvägsföretag som utför viss järnvägstrafik, men i syfte att utföra underhåll på infrastrukturen och

fordonstillverkare som provkör fordon.” Krav på gemensamt säkerhetsintyg eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd gäller även för de verksamheter som nämns i meningen.

Vidare står på s. 327 att ”det krävs någon form av godkännande av Transportstyrelsen för att få bedriva färjetrafik”. Detta stämmer för svenska fartyg, men förslaget är uppenbarligen avsett att träffa även utländska fartyg som anlöper svenska hamnar. Transportstyrelsen utfärdar inte certifikat för utländska passagerarfartyg. Avsnittet ger ett ofullständigt svar på frågan om vilka transportföretag som faktiskt ska omfattas. Detta behöver klargöras och förslagsvis även definieras vad som avses med transportföretag.

Avsnitt 16.5 Vilka uppgifter ska överföras

Transportstyrelsen hänvisar till synpunkterna ovan under Bilaga 4, punkt 17. Utredningens motivering till varför besättningsuppgifter ska ingå i PNR-systemet är otillräcklig. Frågan om proportionalitet i förhållande till den personliga integriteten besvaras inte och bör utvecklas innan ett sådant krav kan tillstyrkas.

Avsnitt 16.6.2 Färjetrafik

Betänkandet anger att PNR-uppgifter från färjetrafiken lämnas till Sjöfartsverket via EMSWe och därefter automatiskt vidarebefordras till enheten för passagerarinformation. Transportstyrelsen kan dock inte se att detta finns reglerat och undrar om ett sådant vidarebefordrande är förenligt med direktiv 98/41/EG om registrering av personer ombord på passagerarfartyg.

Enligt artikel 5.4 i direktiv 98/41/EG får personuppgifter som samlats in i enlighet med direktivet inte behandlas och användas för andra ändamål. Av artikel 10.3 följer att uppgifterna inte får bevaras längre än nödvändigt för tillämpningen av direktivet. En automatisk vidarebefordran till en brottsbekämpande enhet av uppgifter insamlade med stöd av direktivet riskerar att stå i strid med dessa bestämmelser.

Transportstyrelsen ser ett strukturellt problem i att lagförslaget saknar ett självständigt krav på insamling av passageraruppgifter för brottsbekämpningsändamål. I stället förutsätts att uppgifter insamlade med stöd av andra regelverk - med andra ändamål - vidarebefordras. Transportstyrelsen bedömer att en mer utförlig analys av förslagets förenlighet med EU-rätten i denna del är nödvändig innan förslaget genomförs.

Transportstyrelsen upprepar att PNR-uppgifterna inte lämnas direkt till EMSWe, utan att de lämnas till Sjöfartsverket genom MNSW för vidarebefordran till EMSWe.

Avsnitt 16.6.3 Överföring vid andra tidpunkter

Avsnittet anger att det ska vara möjligt att begära uppgifter via en annan kanal än EMSWe. EMSWe är dock ett ramverk och inrapporteringen sker i praktiken via nationella system (MNSW). Det bör klargöras i betänkandet om "annan kanal än EMSWe" avser en kanal utanför MNSW-strukturen, eller om det rör sig om en driftsstörningsventil inom det nationella systemet. Dessa är väsentligt olika saker rättsligt. Transportstyrelsen frågar sig även hur detta förhåller sig till EU-rättens krav på att fartygsrapportering ska ske via enligt engångsprincipen i förordning (EU) 2019/1239. Detta behöver belysas och motiveras tydligare.

18 Konsekvensutredning

PNR-direktivet är i svensk rätt genomfört genom lagen (2018:1180) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen. Sedan lagen infördes har lufttrafikföretagen överfört uppgifter till enheten för passagerarinformation hos Polismyndigheten. Hanteringen har fungerat väl och implementerades successivt av enheten och respektive flygbolag utan praktisk inblandning av Transportstyrelsen. Uppföljning och informationsutbyte med branschen och gränskontrollmyndigheterna har skett inom ramen för den Nationella Facilitationskommittén (NAFAL) som leds av Transportstyrelsen.

Förslaget innebär bland annat att regelverket är avsett att göras trafikslagsneutralt och att systemet utökas till att gälla inrikes flyg. Det finns i nuläget inga flygbolag som enbart trafikerar sträckor inom Sverige. Samtliga bolag har åtminstone ett fåtal gränsöverskridande flygningar och är redan anslutna till PNR-systemet med etablerad kontakt med enheten för passagerarinformation. Tidsåtgången för att lägga till ytterligare flygningar bedöms inte medföra några märkbara kostnader för flygbolagen och föranleder inga kostnader för Transportstyrelsen.

För färjeoperatörernas del är situationen en helt annan. Sjöfarten saknar idag ett etablerat PNR-system och har inte genomgått den successiva implementering som luftfarten haft möjlighet att göra sedan 2018. Förslaget innebär att operatörerna vid ett enda datum — 1 januari 2028 — ska ha anpassat sina bokningssystem, upprättat teknisk anslutning till de ännu inte färdigutvecklade systemen MNSW/EMSWe, och säkerställt att 21 datapunkter per passagerare och resa kan överföras korrekt. Det är en oproportionerligt tung omställning givet att den tekniska kanalen (EMSWe) ännu inte är rättsligt säkrad för detta ändamål och att datauppsättningen i förordning (EU) 2023/205 ännu inte är verifierad mot förslagets krav i bilaga 4. Konsekvensutredningen underskattar den administrativa och ekonomiska börda som detta innebär för branschen. Transportstyrelsen anser att en grundlig konsekvensbedömning specifikt för färjeoperatörerna

är nödvändig, och att ikraftträdandet inte bör ske innan de tekniska och rättsliga förutsättningarna är på plats

20.1 Tid som PNR-uppgifter ska bevaras (9 §)

Transportstyrelsen noterar att passageraruppgifterna endast kan bevaras i sin fullständiga form i sex månader och att de därefter ska anonymiseras, men sparas i högst fem år. Denna tidsangivelse har varit reglerad för luftfarten i enlighet med PNR-direktivet och har behållits i det svenska förslaget att även omfatta övriga trafikslag. Det är därför inte klarlagt om den angivna PNR-domen även är giltig för övriga trafikslag som föreslås omfattas av lagen eller om det kan behövas ytterligare utredningar och bedömningar om vad som ska gälla för buss-, tåg- och fartygstrafiken.

Transportstyrelsen bedömer att då syftet med att samla in information om passagerare och besättningar, är att förebygga, förhindra, upptäcka, utreda eller lagföra terroristbrottslighet eller annan allvarlig brottslighet, kommer en sexmånadersperiod inte att vara tillräcklig för att de brottsbekämpande myndigheterna ska kunna analysera om personer av särskilt intresse återkommer till Sverige. Detta gäller åtminstone för sjöfarten, som är ett jämförelsevis långsamt trafikslag, där ett kryssningsfartyg kanske anlöper en svensk hamn 1-2 gånger årligen. Transportstyrelsen anser därför att tiden för att bevara de insamlade uppgifterna i sin fullständiga form bör ses över och differentieras beroende på trafikslag samt om uppgifterna härrör från PNR, API eller BRI.

Övrigt

Transportstyrelsen noterar att utredningen inte har haft kännedom om IMO²:s FAL-kommitté (Facilitation Committee) och den internationella FAL-konventionen (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic). Syftet med FAL-konventionen är att uppnå en så effektiv internationell sjöfart som möjligt genom att underlätta och förenkla formaliteter för fartyg, besättning, gods och passagerare.

Vidare uppmärksammar Transportstyrelsen att betänkandet inte beaktar det beslut som fattades vid det senaste mötet i FAL-kommittén (FAL50) om att API (Advance Passenger and Crew Information) och BRI (Booking and Reservation Information)³ ska inkluderas i FAL-konventionen.

FAL50-mötet beslutade även att inte använda begreppet PNR för sjöfarten, eftersom PNR ansågs vara specifikt framtaget för luftfarten. All hänvisning till PNR i FAL-konventionen ströks därför. Ändringarna avseende API och

² International Maritime Organization, FN:s internationella sjöfartsorganisation

³ IMO Circular Letter No.5234 - Amendment To The Convention On Facilitation Of International Maritime Traffic (FAL) 1965

BRI förväntas antas vid FAL51 i april 2027, varefter obligatorisk rapportering (Standard) av API och rekommenderande rapportering (Recommended Practice) av BRI kan krävas av kontrakterande stater, däribland Sverige.

FAL-beslutet är av direkt relevans för betänkandets förslag, eftersom FAL-konventionen fastställer vilka uppgifter, inklusive personer och gods, som en kuststat får begära av fartyg och operatörer samt standardformat för dessa. Beslutet påverkar:

- vilka uppgifter som kan krävas in via EMSWe-kanalen,
- i vilket format och när uppgifterna ska lämnas, och
- i vilken utsträckning den föreslagna svenska regleringen är förenlig med Sveriges internationella åtaganden under FAL-konventionen.

FAL50 beslutade vidare om ett nytt krav: att berörda myndigheter ska ha utvecklat förmåga att samla in, använda, behandla och skydda API-uppgifterna innan rapporteringsskyldighet kan träda ikraft. Detta ska ske med hänsyn till riktlinjer godkända av IMO och WCO (World Customs Organization). Transportstyrelsen anser att detta krav bör beaktas i lagstiftningsprocessen.

Det faktum att utredningens förslag uteslutande utgår från PNR-begreppet — som den nu gällande lagen definierar som tillämpligt enbart för flygpassagerare — gör det tveksamt om förslaget verkligen kan betraktas som trafikslagsneutralt. Transportstyrelsen föreslår att det övervägs att inte enbart omnämna PNR utan även API och BRI för sjöfartens del, alternativt att ett trafikslagsövergripande svenskt begrepp tas fram. Då sjöfarten redan har internationell reglering inom området anser Transportstyrelsen att det borde ske en tydligare uppdelning av vad som gäller för varje trafikslag och inte som nu föreslås då luftfartens uttryck har överförts till övriga trafikslag utan att konsekvenserna för övriga trafikslag har berörts.

Transportstyrelsen anser att konsekvenserna av IMO:s FAL-beslut behöver analyseras i det fortsatta lagstiftningsarbetet. Frågan kommer även att tas upp inom ramen för det svenska FAL-kommittéarbetet inom sjöfarten, vilket leds av Transportstyrelsen och där samtliga berörda myndigheter ingår.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredarna Maria Åkerlund och Kristian Karlernäs, den senare föredragande.