

Regeringskansliet  
Att: Justitiedepartementet

## Yttrande av promemorian EU:s nya gräns- och kustbevakningsförordning, kompletterande reglering (Ds 2021:10)

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har inga invändningar i sak till de föreslagna kompletterande regleringarna. Däremot vill vi informera om de områden som Transportstyrelsen ansvarar för och som i framtida regleringar kan komma att beröra oss som en relevant myndighet för de så kallade kustbevakningsfunktionerna som EU/Frontex avser utveckla.

### Rättelse

I tredje stycket 3.1.3 om ”samarbetet inom övervakning och brottsbekämpning till sjöss” anges felaktigt att ”på internationell nivå deltar Sverige i ett flertal samarbeten i bl.a. IMO Sub Committee for Radio Communication and Search and Rescue (COMSAR) [...]”.

Transportstyrelsen vill upplysa om att IMO:s underkommitté COMSAR slogs ihop med underkommittén Safety of Navigation (NAV) redan 2014 i samband med en omorganisation inom IMO, då nuvarande underkommitté Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR) bildades.

### Påverkan på Transportstyrelsens uppgifter

Internationellt arbete inom IMO mm

Transportstyrelsen ska, enligt 4 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, särskilt biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom bland annat den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Det är alltså Transportstyrelsen som förbereder och samordnar svenskt deltagande i IMO såsom NCSR samt även omnämnda IMO/ICAO Joint Working Group.

Transportstyrelsen arbetar även aktivt inom HELCOM (Helsingfors-kommissionen), som arbetar för att skydda den marina miljön i Östersjön från alla typer av föroreningar.

### Svenska FAL-kommittén och FAL-konventionen

Vidare vill vi informera om den svenska FAL-kommittén, som är en samverkansplattform mellan myndigheter och organisationer i Sverige. Kommittén ska hantera frågor som faller inom ramen för den verksamhet som IMO bedriver inom FAL-kommittén<sup>1</sup>. Förutom Transportstyrelsen, som ansvarar för ordförandeskap och sekretariat i egenskap av kommittéansvarig för IMO/FAL-kommittén, består den svenska FAL-kommittén av representanter från följande myndigheter och organisationer: Kommerskollegium, Kustbevakningen, Migrationsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, SEKO-Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Ångfartygs Assuransförening (P&I) och Tullverket.

Kommittén motsvarar den nationella maritima transportkommitté eller organ som en fördragsslutande stat till FAL-konventionen bör inrätta för att se till att nationella åtgärder för underlättande av internationell sjöfart samverkas och harmoniseras. Grunden är FAL-konventionen<sup>2</sup>, som bland annat innehåller regler och riktlinjer för:

- ankomst och avgång av personer – både besättning och passagerare (kapitel 3);
- fripassagerare och återvändande (kapitel 4);
- ankomst, vistelse och avgång av last och gods – inkl. tullgodkännande av last (kapitel 5);
- fartygs rapportering i samband med ett hamnanlop (kapitel 2); samt
- otillåtna aktiviteter såsom narkotikasmuggling och olaglig handel med vilda djur och växter etc.

Inom den svenska FAL-kommittén har Transportstyrelsen försökt att ta fram nationella rutiner för hur rapportering av fripassagerare kan ske. En sådan rapportering bör göras av samtliga svenska fartyg oavsett var i världen det inträffar samt då fripassagerarincidenter inträffar i svenska hamnar, t.ex. då ett fartyg (oavsett nationalitet) ankommer en svensk hamn med fripassagerare ombord eller då personer tar sig in olovligt på hamnområdet för att gömma sig ombord ett fartyg som ska gå mot en viss hamn. IMO uppmanar kontrakterande stater m.fl. att rapportera in händelser med fripassagerare till

---

<sup>1</sup> Facilitation Committee

<sup>2</sup> Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (as amended)

IMO GISIS<sup>3</sup> för att kunna ta lärdom och hantera säkerheten för både fartyg, hamnar och migranter. Arbetet har tyvärr gått långsamt och pandemin har inte underlättat arbetet.

FAL-konventionen har nu även reviderats och förväntas slutligt antas vid FAL46 i maj 2022.

### Miljöräddningstjänst

Avseende den nämnda miljöräddningstjänsten till sjöss har Transportstyrelsen ett mycket nära samarbete med både Kustbevakningen och Sjöfartsverket. År 2020 ingick myndigheterna en överenskommelse om myndighetssamverkan vid fartygsolyckor eller tillbud till sjöss där utsläpp kan skada svenskt territorium<sup>4</sup>. Detta bör framgå i tredje stycket 5.3.3. ”Samverkan” där det beskrivs vilka Kustbevakningen samverkar med.

Transportstyrelsen är även enligt 6 kap. 1c § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ansvarig myndighet inom Sverige att utarbeta planer för att ta emot fartyg i behov av assistans efter överenskommelse med Kustbevakningen och Sjöfartsverket. I dessa planer ingår utpekandet av skyddade platser som reviderades i mars 2021.

Transportstyrelsen deltar även aktivt, likt Kustbevakningen, vid möten, samarbeten och övningar som EMSA arrangerar inom området.

### Sjöfartsskydd

Transportstyrelsen utfärdar regler och bedriver tillsyn över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet. Inom dessa områden kan händelser med fripassagerare ombord ett ankommande fartyg eller försök av personer att gå ombord fartyg i hamnområden ingå.

Transportstyrelsen är enligt 3 § förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd utpekad behörig sjöfartsskyddsmyndighet i Sverige för att samordna, genomföra och övervaka tillämpningen av de skyddsåtgärder som föreskrivs i förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Transportstyrelsen har enligt 8 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd, utsett Kustbevakningen till kontaktpunkt enligt regel 7.2 i bilaga 1 till förordning (EG) 725/2004.

Kustbevakningen tar emot den skyddsinformation som fartyg ska rapportera elektroniskt till Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för

---

<sup>3</sup> Global Integrated Shipping Information System (GISIS)

<sup>4</sup> Transportstyrelsens beteckning TSA 2020-36

fartyg (Maritime Single Window) samt vidtar åtgärder enligt överenskommelse med Transportstyrelsen.

### Framtida kustbevakningsfunktioner

När det gäller utvecklingen av kustbevakningsfunktioner, så har Transportstyrelsen noterat att utvecklingen inte går helt i linje med hur Sverige har organiserat motsvarande funktioner. Det är även oklart om information om pågående utveckling har spridits inom Sverige. Vi befarar att vissa svenska myndigheter inte har haft kännedom om vad som har förhandlats fram inom EU-förordningen och har därmed inte haft möjlighet att delta och påverka arbetet.

Transportstyrelsen har däremot noterat EU-projektet "Creation of a European Coastguard Function", vilket vi antar har varit ett parallellt arbete med att ta fram den nu gällande EU-förordningen.

Då FRONTEX som är den europeiska gräns- och kustbevakningsbyrå och som ligger under DG HOME<sup>5</sup> har varit ledande för att utveckla kustbevakningsfunktionerna inom EU-projektet, så har vissa funktioner som normalt inte ligger under FRONTEX ansvarsområde, t.ex. hamnstatskontroll, sjöräddning och sjötrafikinformationstjänst (VTS), vilka ligger under EMSA och DG MOVE<sup>6</sup>, kommit i skymundan för de myndigheter som ansvarar för dessa uppgifter. Svenskt deltagande har därför varit minimal. Däremot har deltagande medelhavsländer, som har omfattande kustbevakningsfunktioner med i stort sett samtliga nämnda områden, kunnat utveckla projektet till att så många funktioner som möjligt ska ingå, t.ex:

- maritime safety, including vessel traffic management (VTM/VTS)
- maritime, ship and port security (ISPS)
- maritime customs activities
- the prevention and suppression of trafficking and smuggling and connected maritime law enforcement
- maritime border control
- maritime monitoring and surveillance (VTS mm.)
- maritime environmental protection and response
- maritime search and rescue (SAR)
- ship casualty and maritime assistance service (MAS)
- maritime accident and disaster response
- fisheries inspection and control

---

<sup>5</sup> Commission's Directorate-General for Migration and Home Affairs (DG HOME)

<sup>6</sup> Commission's Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE)

Vi ser därför oroligt på utvecklingen av European Coast Guard Functions och vi har noterat att i det etablerade forumet ECGFF<sup>7</sup>, deltar inte längre Sverige (Kustbevakningen), men där flera andra svenska myndigheter kan komma att påverkas ändå.

Transportstyrelsen vill därför lyfta frågan om det kan vara aktuellt att etablera ett nationellt råd för att närmare diskutera och hantera de europeiska kustbevakningsfunktionerna.

### Synpunkter från relevanta myndigheter

Mot bakgrund av vad vi har nämnt ovan anser Transportstyrelsen, trots att vi inte har uppgifter som rör operativ gränsbevakning, att vi är en relevant myndighet som kan lämna användbara synpunkter angående gräns- och kustbevakningsfunktioner.

Utredaren har dock inte hämtat in synpunkter från Transportstyrelsen som en relevant myndighet, vilket angavs i uppdraget.

Transportstyrelsen ser fram emot att få ta del av det framtida arbetet och om möjligt lämna synpunkter.

---

Beslut i detta ärende har fattats av sjö- och luftfartsdirektören Gunnar Ljungberg. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Andreas Holmgren och nautiska handläggaren Monica Sundklev, den senare föredragande.

Gunnar Ljungberg  
Sjö- och luftfartsdirektör

---

<sup>7</sup> European Coast Guard Functions Forum (ECGFF)