

Infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE

dnr LI2023/02532

Stockholm 2023-06-01

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.

Svensk Sjöfart vidhåller inledningsvis ståndpunkten att det aktuella EU-direktivet (98/41/EG) enbart ger stöd för åtgärder som införs i syfte att stärka sjösäkerheten. Svensk Sjöfart anser att lydelsen som funnits i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) 2 kap. 3 a § innan 28 mars 2022 fyller de syften och mål som anges i EU-direktivet som ligger till grund för kravet på att registrera personer som färdas ombord på passagerarfartyg. De nu aktuella ändringarna kan enligt Svensk Sjöfarts bedömning inte motiveras av sjösäkerhetsskäl.

Såvitt Svensk Sjöfart känner till har det varken i nuläget eller före den tillfälliga ändringen infördes i fartygssäkerhetsförordningen påvisats brister när det gäller de passagerarlistor som upprättas innan avfärd. Varken den svenska tillsynsmyndigheten eller för den delen från kommissionens sida har det påtalats att detta skulle vara fallet. Skälen till införandet av det tillfälliga kravet i fartygssäkerhetsförordningen var och är därför ytterst oklara.

Även så vitt avser de flyktingströmmar som regeringen refererar till så har inte heller de volymer av migranter som förutspått materialiserats och i dagsläget har flyktingströmmarna till Sverige, som utgör motivet för den föreslagna regleringen helt och hållet upphört. Förslaget är därför inte proportionerligt särskilt med hänsyn till att kontrollerna medför en stor administrativ börda och kostnad för rederierna. En kostnad som för övrigt underläts att reflekteras i konsekvensavsnittet, trots att Svensk Sjöfart vid upprepade tillfällen påtalat att åtgärden medför kostnader för rederierna.

Svensk Sjöfart anser mot denna bakgrund inte att det finns skäl att förlänga ändringen i fartygssäkerhetsförordningen och avstyrker därför den föreslagna förlängningen.

Om regeringen trots detta avser att gå vidare med förslaget bör det inte ske under förespeglingen att det utgör en sjösäkerhetsmässigt motiverad åtgärd, då åtgärden som Svensk Sjöfart vid upprepade tillfällen anfört totalt saknar betydelse för sjösäkerheten ombord. Svensk Sjöfart ifrågasätter att regeringen använder fartygssäkerhetsförordningen för att få på plats en obligatorisk kontroll av identitetshandlingar. Detta då det av tidigare remitterat material är uppenbart att det huvudsakliga syftet med den tillfälliga ändringen i fartygssäkerhetsförordningen främst är gränskontroll.

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.

Om regeringen, trots att det saknas reella sjösäkerhetsmässiga skäl till, genomför en förlängning av kravet på obligatoriska ID-kontroller menar Svensk Sjöfart att det är ytterst angeläget om att så långt möjligt utformas så att de ökade administrativa bördorna och kostnaderna till följd av förslaget minimeras och att åtgärden enbart sker där och när det föreligger ett reellt behov. Detta inte minst i syfte att långsiktigt slå vakt om trafiken till och från Sverige.

Ett sätt att åstadkomma detta vore att regeringen i förordningen inför en reglering som innebär att beslut om att införa ID-kontroller av sjösäkerhetsändamål tas på basis av situationen på varje enskild linje till Sverige och då utgå från situationen i respektive avgångshamn. Åtgärden är angelägen då det är oproportionerligt att lägga samma krav på alla trafik och hela tiden, exempelvis skulle stora delar av trafiken mellan de nordiska länderna kunna undantas helt och hållet från kravet. För det fall att det finns sjösäkerhetsmässiga skäl att införa krav på obligatoriska ID-kontroller bör ett sådant temporärt beslut istället kunna beslutas av den svenska tillsynsmyndigheten och för en begränsad period, ex. två månader i taget.

Åtgärden med obligatoriska ID-kontroller har inneburit betydande merkostnader för rederierna. För flera rederier handlar det om mångmiljonbelopp till följd av att man tvingats hyra in ordningsvakter eller låta den egna personalen arbeta extra timmar för att kunna genomföra kravet. I flera fall har beslutet om obligatoriska ID-kontroller dessutom inneburit att rederierna tvingats till andra anpassningsåtgärder. Sammantaget är det svårt att se att dessa åtgärder är motiverade när de inte bidragit till att stärka sjösäkerheten eller minska risken för en olycka. Svensk Sjöfart begär därför att regeringen ersätter berörda rederier för de merkostnader som uppkommit till följd av ändringen av förordningen.

Ersättning till rederier är motiverad med hänsyn till den stora administrativa börda och kostnader som åtgärden har medfört för många rederier, inte minst i trafiken med många passagerare. Lägg därtill det stälbad som pandemin inneburit för många passagerarrederierna är detta dessutom en åtgärd som är särskilt bekymmersam. Covid har inneburit en betydande påverkan för färjerederierna och i synnerhet den delen av färjeverksamheten med tyngdpunkt på passagerarsjöfart- där det internationella resandet i princip helt upphörde på flera linjer. Effekterna för den svenska branschen var också stora med flera färjelinjer som lades ner. Ovan på detta har den ryska invasionen av Ukraina inneburit att återvändandet av inte minst resenärer från Nordamerika och Asien uteblivit. Detta samtidigt som den olagliga ryska invasionen av Ukraina givit upphov till en energikris som inneburit kraftigt ökade bränslekostnader för rederierna. Med risk för att omvärldsläget inte kommer att normaliseras inom en snar framtid och att pandemin kan slå till igen borde regeringen inte påföra onödiga pålagor på rederierna, utan tvärtom slå vakt om varje flytande bro till och från Sverige och inte införa åtgärder som minskar attraktiviteten att bedriva trafik till och från Sverige.

Svensk Sjöfart ser fram emot att ovanstående förslag beaktas i syfte att undvika ytterligare onödiga kostnader för rederierna.

Stockholm som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart

Anders Hermansson