



POLITIET

Justis- og beredskapsdepartementet

Postboks 8005 Dep

0030 Oslo

Politidirektoratet

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

23/1997 - 15

01.02.2023

Politidirektoratets hørings svar - Høring om forslag til forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger

Innledning

Politidirektoratet viser til Justis- og beredskapsdepartementets høringsbrev av 3. januar 2023. Høringsfristen er 31. januar 2023, men Politidirektoratet har per telefonsamtale med saksbehandler i departementet fått bekreftet utsatt høringsfrist til 1. februar 2023.

Politidirektoratet har forelagt høringen for Øst politidistrikt, Kripas, Økokrim og Politiets IT-enhet (PIT), og har mottatt innspill fra Øst politidistrikt og Kripas. Mottatte innspill følger vedlagt dette høringssvaret.

Kort om høringsforslaget

Justis- og beredskapsdepartementet foreslår i høringen to nye forordninger som gjelder innsamling og overføring av forhåndsinformasjon for flypassasjerer (API- *advance passenger information*):

1. API – BM. Proposal for a regulation on the collection and transfer of API for enhancing and facilitating external border controls
2. API – LE. Proposal for a regulation on the collection and transfer of API for the prevention, detection, investigation and prosecution of terrorist offences and serious crime

Bakgrunnen for forslaget er at Europakommisjonen 13. desember 2022 la frem forslag til to nye forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger. Forordningene opphever direktiv 2004/82/EC som Norge er bundet av, og som er gjennomført i grenseloven § 16 og grenseforskriften § 4-9.

Den ene foreslåtte forordningen (nr. 1 ovenfor) omhandler innsamling og overføring av API-opplysninger med formål om å forbedre og fasilitere grensekontroll på ytre Schengengrense. Forslaget anses Schengenrelevant, slik at Norge vil delta i diskusjonene på alle nivåer i rådsstrukturen. Den andre foreslåtte forordningen (nr. 2 ovenfor) skal regulere innsamling og overføring av API-opplysninger med formål om forebygging, avdekking, etterforskning og straffeforfølgning av terrorvirksomhet og annen alvorlig kriminalitet. Kommisjonen har ikke

Politidirektoratet

Post: Postboks 2090 Vika, 0125 Oslo
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Tlf: (+47) 23 36 41 00

Org. nr: 982531950
www.politiet.no

markert forordningen som Schengenrelevant, men det kan ikke utelukkes at den vil kunne bli ansett som videreutvikling av Schengenavtalen, blant annet fordi Norge så langt har blitt invitert til å delta under forhandlingene i Rådet.

Politidirektoratets merknader - overordnet

Politidirektoratet støtter høringsforslaget hva gjelder innføring av forordningen API – BM. Hva gjelder forordningen API – LE, mener direktoratet at innføring av forordningen isolert sett er positivt som følge av bl.a. at standardiseringen øker kvaliteten på data vi mottar til grensekontrollformål, men er samtidig av den oppfatning av innføring av forordningen skaper utfordringer på grunn av Norge som tredjeland, og vil trekke frem usikkerheter rundt konsekvenser av innføring av denne. Noen hovedpunkter til oppsummering:

- De to forordningene er adskilt i formål, men har avhengigheter til hverandre. Forholdet mellom dem reiser problemstillingen vedrørende Norges rolle som Schengenassosiert, men tredjeland til EU.
- Vi er positive til at forslagene innebærer obligatorisk og ensartet innsamling. En felles router gir færre tilkoblingspunkter for myndigheter og luftfartsbransjen. Bedre datakvalitet, harmonisert med øvrige forordninger for grenseområdet, gir bedre potensiale for forebygging og bekjempelse av kriminalitet.
- Vi viser til vedlagte høringsinnspill fra Kripos og Øst politidistrikt. Politidirektoratet er i all hovedsak enig i og støtter enhetens synspunkter, men med noen ulik vektlegging. Vi vil knytte noen kommentarer til enhetens høringsinnspill i våre merknader nedenfor.

Nærmere om Politidirektoratets synspunkter

Bakgrunn

Politidirektoratet er kjent med at Justis- og beredskapsdepartementet utarbeider en ny strategi for internasjonalt politisamarbeid. De politifaglige utfordringene som tredjepartsland tilknyttet Schengen kommer godt til syne i disse to forordningene, der den ene er merket Schengenrelevant mens den andre ikke er det.

API-direktivet, 2004/82/EC, er en del av Schengenregelverket knyttet til kryssing av yttergrensene, og regulerer derfor ikke innsamling og overføring av API-data på flyreiser internt i EU. I mangel av API-data for å utfylle PNR-dataene for disse flyvningene, har medlemsstatene iverksatt ulike tiltak som kompenserer mangelen på identitetsdata om passasjerene. Variasjonen i løsninger genererer nye problemer uten å løse det underliggende problemet med å ikke ha API-data.

Sondringen mellom formål og rettslig forankring

Forordningen, API-LE, foreslås som et supplement til i direktiv (EU) 2016/681 (PNR). Riktignok skal API-data samles inn og overføres i samsvar med kravene i dette forslaget, men PNR-direktivet gjelder situasjoner som ikke spesifikt dekkes av forslaget. Det gjelder blant annet etterfølgende behandling av API-data, utveksling mellom medlemsstatene, og vilkårene for tilgang for Europol, overføringer til tredjeland, beskyttelse av personopplysninger og lagring.

Hvert medlemsland skal angi en offentlig myndighet eller del av en slik myndighet som skal opptre som passasjeropplysningsenhet (PIU), og som skal motta lagre og analysere flypassasjerinformasjonen. Enheten skal også utveksle informasjon og analyseresultater med andre lands PIU'er og med Europol. PNR-direktivet omfattes ikke av EØS-avtalen og faller heller ikke inn under Schengenavtalen. Norge er således ikke bundet av direktivet, men man har avtalt å delta i PNR-systemet. Det er Øst politidistrikt ved API-seksjonen som behandler og

benytter mottatte API-data fra flyselskapene og har nasjonalt ansvar for situasjonsbildet på yttergrense luft. PIU er lagt til Kripos og PST.

Rettsakten som regulerer kriminalitetsbekjempelsesformål er ikke en del av Schengen acquis, og det er foreløpig ikke klart for POD om vi vil få anledning til å delta i forhandlingene under rådsstrukturen. Relasjonene mellom forslagene kan tilsi at sakene behandles som en felles diskusjon.

Det kan være hensiktsmessig å undersøke nærmere hva dette vil bety, særlig med tanke på hvordan et vedtatt regelverk kan og skal gjennomføres i norsk rett. Sivil luftfart er omfattet av EØS-avtalens virkeområde, uten at det er beskrevet nærmere i forslaget. Det gjenstår derfor å se om forordningen som regulerer innsamling og bruk for rettshåndhevende formål får relevans for norsk luftfart. I denne sammenheng viser vi til at kapittel 5 inneholder bestemmelser om tilsyn og mulige sanksjoner for luftfartsselskaper for manglende overholdelse av deres forpliktelser. Det er for øvrig et åpent spørsmål å velge en fornuftig tilnærming, blant annet fordi Norge er bundet av både EØS- og Schengenavtalen (i likhet med Island og Liechtenstein), mens Konføderasjonen Sveits ikke er det.

EU sier selv at straffesakshistorikk og informasjon fra politiregistre er nødvendig for å verne yttergrenser, men også motvirke kriminelle som reiser internt i Schengenområdet. Slik provisjonen er satt opp nå, vil det for norske borgere være mindre risiko forbundet med å reise fra en EU-flyplass enn i Norge, mens potensielle terrorister og personer som står bak alvorlig kriminalitet i resten av EU lettere kommer seg inn og ut av unionen gjennom Norge.

Uavhengig av om forordningen som regulerer lagring og bruk av API-data til politimeslige formål blir vedtatt, kan det være hensiktsmessig å etablere et tilsvarende lovverk i Norge, da vi også vil ha potensielle terrorister og alvorlige kriminelle som reiser med fly til og fra Norge.

Videre ser man her at det er lagt opp til to ulike datasystemløsninger hos den samme "hub"en. Disse systemene vil arbeide sammen, men i Norge vil vi kun få aksess til å sette opp det ene systemet. Det kan bli datatekniske utfordringer når informasjon skal rutes gjennom deler av et system i Norge, og vi ikke har nødvendige komponenter som er plassert i det andre systemet. Man må påregne større kostnader med å implementere API i Norge enn EU-land må påregne, da vi også må gjennomføre innsiktsarbeid for å forstå den andre halvdel av systemet som vi ikke skal implementere.

API-BM, Proposal for a regulation on the collection and transfer of API for enhancing and facilitating external border controls

Forordningen er ment å erstatte gjeldende API-direktiv og endrer fra innsamling av forhåndsinformasjon "på forespørsel", til en obligatorisk, ensartet og standardisert løsning for innsamling. Det innebærer at man lukker en sårbarhet der det er varierende hvilke ruter Schengen-medlemsland samler inn data fra, til at man vil få data på alle reisende med fly over yttergrense.

Det er positivt at forslaget tar initiativ til å styrke datakvaliteten på forhåndsinformasjon fra flyselskapene gjennom standardisert og automatisert innsamling. Videre vil den foreslåtte routeren forenkle datainnsamlingen både for luftfartsbransjen, men også for grensemyndighetene i de Schengen-assosierte landene.

Harmonisering av standarder vil være positivt for bruk av opplysninger på tvers av systemer innenfor grensekontrollformålene/"smart borders- pakken", og komplementerer sammenhengen mellom de øvrige systemene for eksempel EES, ETIAS og interoperabilitetsforordningen.

Øst politidistrikt påpeker det positive ved oppdeling i en forordning til hvert formål, API-BM og API-LE, og at endringen fra direktiv til forordning vil bidra til ensartet praksis mellom medlemsstatene og tydeliggjøring av politiets ulike roller ved mottak og bruk av API-opplysninger. Politidirektoratet støtter politidistriktets vurderinger rundt dette. Se vedlagt høringsinnspill fra politidistriktet for nærmere om temaet.

Spørsmål til artikkel 3 (a) – og harmonisering av standarder

Definisjonen det henvises til i art 3(a) er som følger; "air carrier means an air transport undertaking with a valid operating licence or equivalent permitting it to carry out carriage of passengers by air".

I henhold til grenseforordningen vedlegg VI punkt 2.3.1, som gjelder kontroll av private flyvninger (omfattes av begrepet General Aviation) fra tredjeland, er kapteinen forpliktet til å oversende til grensekontrollen i destinasjonslandet, (og der det passer til første land grensen krysses), en generell erklæring som inneholder en flyvningsplan og informasjon tilknyttet passasjerens identitet. Dette løses nå forskjellig i alle medlemsland. Politidirektoratet stiller spørsmål ved om dette vil være et område som også vil vurderes inn under denne forordningen.

Kommentarer til artikkel 1 (a)

Vi er kjent med at det har vært/er en diskusjon om også andre transportmidler burde inkluderes i et revidert regelverk for innsamling av API-data.

API-direktivets omfang videreføres i forordningen (API-BM), da det kun omfatter luftgrensen – altså flyvninger. På spørsmålet om forordningen også burde omfatte andre typer fremkomstmidler, er det for sjøgrensen i Norge etablert et godt regelverk, gode IKT-løsninger og god praksis, og det er usikkert om en inkludering av sjøgrensen vil bidra positivt for Norges del. Imidlertid er det et spørsmål om det vil kunne understøtte kontrollen på grensen mot Russland, særlig dersom busselskaper omfattes.

Forordningen, i liket med API-direktivet, legger imidlertid opp til en innsamling av API data av flyvninger "into the union". Grenseloven § 16 hjemler innsamling av data fra transportør av luftfartøy som kommer fra eller går til utlandet, det vil si at det pr i dag er mulig å samle inn data også på utgående flyvninger. Det bør i det videre arbeidet undersøkes om det også fremover anses å ha nytteverdi å samle inn data også på utgående flyvninger – og om ny forordning vil være til hinder for å gjøre dette nasjonalt.

Ordlyden "into the union" fører også med seg spørsmål tilknyttet reisende som skal videre i transitt til annet non-Schengenland, og som dermed ikke skal krysse grensen. For Norge har dette vært et særlig viktig område med tanke på reisende som eventuelt skal videre med flyvning til Svalbard. Det bemerkes her at dette er en problemstilling som kun knytter seg til Oslo lufthavn, som er den eneste lufthavnen i Norge med en slik non-Schengen transittsone. Øst politidistrikt har i sitt svar også påpekt problematikk knyttet til forhåndskontroll mellom fastlands-Norge og Svalbard. Vi viser til politidistriktets høringsinnspill for nærmere om dette.

I arbeidet med svar på høringen har det kommet ønsker, fra blant andre Øst politidistrikt, om å legge ytterligere dataelementer til API-datasettet, jf. API-BM art 4.2, som for eksempel visum-opplysninger. Visum-opplysninger finnes i dag ved enkelte tilfeller i mottatte API-data, som følge av at noen flyselskaper registrere dette manuelt ved ombordstigning. Når det blir krav til automatisert innsamling, jf. API-BM art 5, vil dette trolig opphøre.

I EU-kommisjonens konsekvensvurdering av forordningene, er behovet for andre dataelementer vurdert. POD støtter seg til denne; *"Inkludering av andre dataelementer vil ikke være nødvendig og forholdsmessig. For eksempel kan det som gjelder visum eller primærbolig, destinasjon etc. enten finnes i andre EU-systemer (f.eks. VIS) eller må samles inn manuelt av flyselskaper og er derfor utsatt for feil".*¹

API-LE, Proposal for a regulation on the collection and transfer of API for the prevention, detection, investigation and prosecution of terrorist offences and serious crime

Politidirektoratet mener at det er positivt at man imøtekommer behovet for å styrke PNR-data med data om identitet (API-data). Videre er det etter direktoratets synspunkt positivt at man foreslår å samle inn API-data på flyvninger inn og ut av EU, samt internt i EU. Dette beriker og øker kvaliteten på PNR-datasettet, og gir grunnlag for mer målrettet og sikker bruk og behandling av PNR i bekjempelsen av alvorlig kriminalitet og terror.

Norge har implementert PNR-direktivet i grenseloven og har etablert en PIU, men har ikke tilslutningsavtale til PNR-direktivet, og vil stå utenfor API-forordningen til politimessige formål uten tilslutning. Dette vil potensielt kunne få konsekvenser for datainnsamlingen til PIU. I dag sendes API-data via PIU og distribueres videre til API-enheten i Øst politidistrikt. En potensiell virkning av forordningene er at API-data etter API-BM, kun kan distribueres til API-enheten og grensekontrollformål, mens PIU kun vil få PNR-data som i varierende grad vil inneholde API-opplysninger (identitetsopplysninger). Det er også potensielle for at "EU-flyselskaper" vil bli mer restriktive med å sende data iht. til API-LE til 3.land.

Pr i dag mottar norsk politi PNR og API-opplysninger i henhold til en bindende avtale med en tredjepartsleverandør. Det bør tidlig undersøkes hvilke konsekvenser datainnsamling i henhold til de nye forordningene vil kunne få for eksisterende avtale for datainnsamling. Kripos peker i sitt svar på at dersom forordning API-politi ikke anses Schengenrelevant er det Kripos' oppfatning at utfordringene vi har trukket frem best kan løses ved at det inngås tilknytningsavtale med EU-kommisjonen som binder Norge til ny forordning API-politi og også gjeldende PNR-direktiv. Dette vil gi Norge rettigheter og plikter tilsvarende EU-land, og sikre at den norske PNR-enhet kan behandle og utveksle PNR-opplysninger på lik linje med disse. Se vedlagt høringsvar fra Kripos for nærmere om dette.

For Politidirektoratet er det for tidlig å si hva som er den beste fremgangsmåten for å løse nevnte utfordring. Vi foreslår derfor at vi kommer tilbake til det, etter hvert som forhandlingene går fremover. Konsekvenser av hvordan denne forordningen vil kunne påvirke Norges arbeid med PNR-opplysninger bør klarlegges som en del av dette arbeidet.

¹ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT REPORT Accompanying the documents Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the collection and transfer of advance passenger information (API) for enhancing and facilitating external border controls, amending Regulation (EU) 2019/817 and Regulation (EU) 2018/1726, and repealing Council Directive 2004/82/EC Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the collection and transfer of advance passenger information,

Med hilsen

Kristine Langkaas
Seksjonssjef

Synnøve Wik Bårdsen
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Vedlegg:

Høring - Forslag til forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger - advance passenger information - Øst politidistrikt

Høringssvar - Forslag til forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger - advance passenger information - Kripos



Politidirektoratet

Postboks 2090 Vika

0125 Oslo

Øst politidistrikt

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

23/1997 - 13

27.01.2023

Høring - Forslag til forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger (advance passenger information)

Det vises til Politidirektoratets brev 23.01.2023 vedr. forslag til forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger, som er sendt på høring av Justis- og beredskapsdepartementet. Politidirektoratet ber om en vurdering av i hvilken grad høringen treffer politiet, og ber om at eventuelle merknader på høringen stiles Politidirektoratet for inngivelse av et felles høringssvar på vegne av politietaten. Fristen er oppgitt til 27.01.2023.

Øst politidistrikt har på grunn av den korte fristen hatt svært begrenset mulighet til å gjennomgå forordningene. Øst politidistrikt ved API-enheten er gitt et nasjonalt ansvar for kontroll av informasjon om reisende som ankommer med luftfartøy, og forslaget har derfor vesentlig betydning for vårt oppdrag. Det er beklagelig at det ikke har vært anledning til å gjennomgå forslaget i detalj.

Generelt er vi positive til oppdelingen i én forordning med formål om å forbedre og fasilitere grensekontroll på ytre Schengen-grense, og én forordning med formål om forebygging, avdekking, etterforskning og straffeforfølgning av kriminalitet. Inndelingen i to separate rettsakter vil tydeliggjøre politiets ulike roller ved mottak og bruk av API, og dette vil være en forbedring fra dagens situasjon. Endringen fra direktiv til forordning vil bidra til ensartet praksis mellom medlemsstatene. Slik vi forstår det vil det være tilstrekkelig at de ulike API-dataelementene følger av forordningen, slik at disse ikke må angis i nasjonal lovgivning (jf. grenseforskriften § 4-9). Etter vårt syn vil dette være en mer praktisk løsning som gir ensartet praksis og økte muligheter for utvikling i sammenheng med luftfartens internasjonale standarder. Det er potensial for ytterligere forbedring av forhåndskontrollen ved å legge til flere dataelementer; Øst politidistrikts erfaring tilsier at API bør utvides med flere visumopplysninger.

Vi merker oss at det er foreslått ulike endringer i ordlyden sammenlignet med gjeldende API-direktiv. Vi har ikke hatt mulighet innen den korte fristen til å vurdere om noen av endringene har konkrete konsekvenser for politietatens oppgaver innen forhåndskontroll, og eventuelle virkninger for muligheten til å fastsette nasjonale regler som går lengre enn eller fungerer

Øst politidistrikt

parallelt med forordningene, slik som en ordning om forhåndskontroll av reisende mellom Svalbard og fastlands-Norge.

Med hilsen

Erik Kongsgaard
Politiadvokat 2

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Kopi:
Audun Berg-Rolness



Politidirektoratet

Postboks 2090 Vika

0125 Oslo

Kripos

Deres referanse:

23/1997

Vår referanse:

23/1997 - 11

Dato:

27.01.2023

Hørings svar - Forslag til forordninger om innsamling og overføring av API-opplysninger (advance passenger information)

Det vises til høringsbrev datert 3. januar 2023 fra Justis- og beredskapsdepartementet med forslag til to nye forordninger fra Europakommisjonen om innsamling og overføring av API-opplysninger. Videre vises det til brev fra Politidirektoratet datert 23. januar 2023 hvor frist for eventuelle innspill er satt til 27. januar d.å.

Innledende merknader

EU-kommisjonen foreslår to forordninger som skal regulere innsamling og behandling av API-opplysninger. Den ene har som formål å forbedre og fasilitere grensek kontroll på ytre Schengen-grense (heretter API-grense), mens den andre har som formål å forebygge, avdekke, etterforske og straffeforfølge terrorvirksomhet og annen alvorlig kriminalitet (heretter API-politi).

I høringsbrevet skriver Justis- og beredskapsdepartementet at forordningen API-politi ikke er markert som Schengen-relevant av kommisjonen. Det fremgår videre at det ikke kan utelukkes at forordningen vil kunne bli ansett som videreutvikling av Schengen-avtalen, blant annet fordi Norge så langt har blitt invitert til å delta under forhandlingene i Rådet.

I den grad forordning API-politi ikke blir vurdert Schengen-relevant, tydeliggjør disse to forordningene de utfordringer som kan oppstå som tredjepartsland tilknyttet Schengensamarbeidet. I så fall vil dette være nok et eksempel på at Norge ikke fullt ut deltar i et etablert politisamarbeid med EU's medlemsland. Det kan i den anledning vises til Kripos' brev til direktoratet av 9. februar 2022, hvor det redegjøres nærmere for det europeiske politisamarbeidet og herunder utfordringer knyttet blant annet til innføring av EU-verktøy som ikke vurderes Schengen-relevant¹.

Sett hen til Kripos' ansvar og oppgaver vil våre merknader i det videre konsentreres om forordning API-politi, og i særlig grad konsekvenser dersom denne ikke anses Schengen-relevant. I denne forbindelse er det også relevant at den norske PNR-enheten er plassert ved

¹ EUROPEISK POLITISAMARBEID 2022 – BEHOV FOR Å STYRKE OG UTVIDE NORGES AVTALE MED EUROPOL, BEDRE UTNYTTE EKSISTERENDE MULIGHETER MV (WS 22/24733-1)

Kripos

Kripos, samt at Kripos er behandlingsansvarlig for PNR-registeret jf. politiregisterforskriften § 60-3.

Særlig om konsekvenser av forslaget til ny forordning - API-politi

Det rettslige grunnlaget for innhenting og behandling av PNR-opplysninger er grenseloven § 16 a, jf. politiregisterloven kapittel 60. Det følger av politiregisterforskriften § 60-5 nr. 18 at PNR-opplysninger innsamlet av flyselskapene omfatter blant annet API-opplysninger innsamlet etter API-direktivet.

API-direktivet er i dag gjennomført i norsk rett i grenseloven § 16 jf. grenseforskriften § 4-9. Den foreslåtte forordning API-grense er ansett som Schengen-relevant, og vil være bindende for Norge. De gjeldende regler om innsamling og behandling av API-opplysninger blir dermed erstattet av den foreslåtte forordningen når den trer i kraft.

Felles for begge de foreslåtte forordninger er at API-opplysninger skal overføres fra flyselskapene til en ruter som er plassert hos EU-LISA. Denne ruterens skal videregående API-opplysninger til medlemslandenes utpekte kompetente myndigheter med ansvar for grensekontroll², samt til medlemslandenes PNR-enheter³ til bruk for bekjempelse av alvorlig kriminalitet og terror.

Dersom forordningene trer i kraft som foreslått – og forordning API-politi ikke anses Schengen-relevant – vil dette ha som konsekvens at grensekontrollmyndighetene vil få oversendt API-opplysninger fra ruterens til EU-LISA til grensekontrollformål. PNR-enheten, eller andre enheter i politiet, vil derimot ikke få overført API-opplysninger fra ruterens, da denne overføringen er hjemlet i forordning API-politi. Det følger samtidig klart av fortalen⁴ til forordning API-grense at API-opplysninger overført fra ruterens til grensekontrollmyndigheter ikke skal behandles til andre formål, hvilket stenger for at API-opplysningene overføres til PNR-enheten, eller andre enheter i politiet, etter at de er overført til grensekontrollmyndighetene.

I forslaget til forordning API-politi er fordelene med sammenstilling av PNR-opplysninger med API-opplysninger godt beskrevet. PNR-enhetens erfaring, etter å ha behandlet PNR-opplysninger siden september 2022, bekrefter at API-opplysninger fører til en mer effektiv og sikrere bruk av PNR-opplysninger. Ved at PNR-opplysninger verifiseres med API-opplysninger reduseres også risikoen for at det iverksettes tiltak fra kompetente myndigheter på grunnlag av falske positive treff.

I en situasjon hvor PNR-enheten ikke vil motta API-opplysninger i henhold til ny forordning, må dette løses enten ved nasjonal lovgivning eller ved en tilknytningsavtale.

Det er i dag utenlandske flyselskaper som ikke vil oversende PNR-opplysninger til den norske PNR-enheten. Dette begrunnes fra selskapene med at Norge ikke er bundet av PNR-direktivet, og at nasjonal lovgivning ikke etablerer tilstrekkelig rettslig grunnlag til å overføre opplysninger. Det er grunn til å tro at det vil være flyselskaper som vil bruke den samme argumentasjonen dersom Norge ber om API-opplysninger uten å være et bundet av forordning API-politi.

² Forordningen API-grense artikkel 11.

³ Forordningen API-politi artikkel 5

⁴ fortalen API-grense punkt 15

Videre kan det stilles spørsmål ved om en overføring av API-opplysninger direkte til den norske PNR-enheten uansett vil være i strid med Single Window-prinsippet, som er nedfelt i Chicago-konvensjonens⁵ annex 9, og som slår fast at stater som mottar API- og PNR-opplysninger skal ha ett innslagspunkt for dette. Dersom Norge krever direkte-overføring av API-opplysninger til bruk i PNR-enheten, vil dette måtte sendes parallelt med at flyselskapene sender API-opplysninger til ruterer til EU-LISA.

Dersom forordning API-politi ikke anses Schengen-relevant er det Kripos' oppfatning at utfordringene vi har trukket frem best kan løses ved at det inngås tilknytningsavtale med EU-kommisjonen som binder Norge til ny forordning API-politi og også gjeldende PNR-direktiv. Dette vil gi Norge rettigheter og plikter tilsvarende EU-land, og sikre at den norske PNR-enhet kan behandle og utveksle PNR-opplysninger på lik linje med disse.

Med hilsen

Kristin Ottesen Kvigne

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Saksbehandler:
Eyvind Aavatsmark Berg
seniorrådgiver

⁵ Convention on international civil aviation annex 9 standard 9.1