

U 32/2023 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser och om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 1 juni 2023 till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser och om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll samt en promemoria om förslagen.

Helsingfors den 24 augusti 2023

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Regeringsråd Katja Viertävä

24.8.2023

KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDETS DIREKTIV OM ÄNDRING AV DIREKTIV 2009/21/EG OM FULLGÖRANDE AV FLAGGSTATSFÖRPLIKTELSE OCH OM ÄNDRING AV DIREKTIV 2009/16/EG OM HAMNSTATSKONTROLL**1 Bakgrund**

Europeiska kommissionen antog den 1 juni 2023 förslag till ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (COM(2023) 272 final) samt till ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (COM(2023) 271 final).

Förslaget är en del av kommissionens så kallade sjöfartspaket, där det föreslås att fem rättsakter ses över i syfte att modernisera EU:s regler om sjösäkerhet och förhindrande av föroreningar förorsakade av fartyg och för att säkerställa att EU har behövliga verktyg för att främja en ren och modern sjöfart. Syftet med sjöfartspaketet är att säkerställa att EU:s sjöfartssektor är ändamålsenlig och uppnår de mål som satts för den. Sammantaget utgör dessa förslag grunden för att få till stånd en effektiv, hållbar och säker sjöfart och sjötransport i och utanför EU:s vatten, till förmån för allmänheten, kustsamhällen, havsmiljön och friska hav. Kommissionens övriga förslag gäller följande rättsakter: 1) direktiv 2009/18/EG utredning av olyckor i sjötransportsektorn (COM(2023) 270 final), 2) direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (COM(2023) 273 final) och 3) förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (COM(2023) 269 final).

De tre direktiven om flaggstatsförpliktelser, hamnstatskontroll och utredning av olyckor är grundpelarna för sjösäkerhet. De återspeglar de internationella skyldigheter som åligger medlemsstaterna i egenskap av flagg-, hamn- och kuststater enligt Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos), i vilken EU självt är avtalsslutande part. EU:s åtgärder på sjösäkerhetsområdet kompletterar och bidrar till att genomföra den internationella rättsliga ramen. Detta gäller särskilt de detaljerade regler och normer som fastställs i Internationella sjöfartsorganisationens, *nedan IMO*, viktigaste konventioner. Genom att sådana regler och normer införlivas i EU:s rättssystem kan bestämmelserna överklagas till EU-domstolen, vilket innebär att efterlevnaden av bestämmelserna kan kontrolleras på ett enhetligt sätt i hela EU och lika villkor säkerställs för både medlemsstaterna och aktörerna inom sektorn. I och med att de internationella reglerna införlivas i EU-lagstiftningen och EU-lagstiftningen på så sätt anpassas till dessa regler gynnas EU:s flaggstater och aktörer av lika villkor internationellt sett och EU:s sjöfart kan behålla konkurrenskraften.

Sjösäkerheten är uppbyggd kring tre försvarslinjer när det gäller offentliga åtgärder, medan fartygsägare och driftsansvariga alltid är skyldiga att se till att fartygen lämpar sig för det avsedda syftet. Huvudansvaret ligger hos flaggstaten, som ska se till att fartyget är i skick att gå till sjöss och att det har de certifikat som krävs för att visa att det följer internationella regler och normer. Flaggstaten är därmed den första försvarslinjen. Eftersom flaggstatsreglerna endast gäller för fartyg som för den aktuella statens flagg och eftersom vissa flaggstater inte är villiga eller kan kontrollera att deras flottor följer de tillämpliga reglerna utför hamnstatskontrolltjänstemän inspektioner av utländska fartyg i hamn. Hamnstatskontroll är därför den andra försvarslinjen. Trots de förebyggande åtgärder som vidtas på dessa två nivåer kan det ändå inträffa olyckor och

ske överträdelser av de aktuella skyldigheterna, antingen uppsåtligt eller genom oaktsamhet. I syfte att kontinuerligt genomföra förbättringar, undvika att liknande olyckor inträffar igen och bestraffa dem som ägnar sig åt olaglig verksamhet bör orsakerna till olyckor och överträdelser undersökas. Detta är den tredje försvarslinjen.

Kommissionens förslag (COM(2023) 272 final) rör en ändring av direktivet om fullgörande av flaggstatsförpliktelser, *nedan flaggstatsdirektivet*. Flaggstatsdirektivet syftar till att säkerställa att medlemsstaterna fullgör sina skyldigheter som flaggstater samt minska den administrativa bördan när fartyg överförs mellan EU-medlemsstaters register och på så vis främja den inre marknaden. Direktivet syftar också till att förbättra säkerheten och förhindra förorening av havet förorsakad av fartyg som seglar under medlemsstaters flagg. Direktivet förpliktar också medlemsstaterna att säkerställa att fartyg som ges rätt att segla under medlemsstaters flagg uppfyller tillämpliga internationella regler och bestämmelser. I Finland är det i huvudsak klassificeringssällskap som sköter besiktningar av fartyg i internationell trafik, medan Transport- och kommunikationsverket övervakar klassificeringssällskapens verksamhet och säkerställer att flaggstatsdirektivet iakttas samt utför riskbaserade övervakningsbesök ombord på finska fartyg.

Kommissionens förslag (COM(2023) 271 final) rör en ändring av direktivet om hamnstatskontroll, *nedan hamnstatskontrolldirektivet*. Direktivet reglerar hamnstatskontrollinspektioner på EU-nivå. Hamnstatskontroll är ett system för inspektion av utländska fartyg i hamnar i andra stater än flaggstaten av tjänstemän inom hamnstatskontrollen för att kontrollera att befälhavarens, befälets och besättningens behörighet ombord samt fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner och tillämplig EU-lagstiftning i Europeiska unionen. Hamnstatskontrolldirektivet syftar till att inverka så att antalet undermåliga fartyg minskar avsevärt i vatten som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion. Hamnstatskontrollen är därför viktig för att säkerställa sjösäkerheten och för att skydda den marina miljön. Ett viktigt inslag i uppnåendet av direktivets syfte är att skapa gemensamma grunder för hamnstatskontrollerna av fartyg och harmonisera förfarandena för inspektioner och kvarhållande genom att utnyttja den sakkunskap och erfarenhet som bygger på Samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MoU) som upprättades 1982, *nedan Paris MoU*.

Med stöd av hamnstatskontrolldirektivet tillämpas inom EU ett hamnstatskontrollsystem. Direktivets syfte är att inspektera alla fartyg som besöker hamnar i unionen och regionen för Paris MoU med jämna mellanrum som beror på deras riskprofil så att fartyg som orsakar större risk inspekteras grundligare och med kortare mellanrum än andra. Fartyg som upprepade gånger bryter mot reglerna kan hindras från att anlöpa medlemsstaternas hamnar för viss tid och de kan slutligen förbjudas att trafikera på medlemsstater.

2 Förslagets syfte

De föreslagna ändringarna syftar till att garantera att reglerna genomförs på ett enhetligt och korrekt sätt och på så vis minska farliga situationer och olyckor och i sista hand förhindra förlust av människoliv och förorening av miljön. Ett ytterligare syfte är att uppdatera EU:s lagstiftning och förenhetliga den med de internationella regler och förfarande som fastställts genom IMO och Paris MoU. Förslagets syfte är att ytterligare utöka och utvidga digitaliseringen, medlemsstaternas samarbete samt Europeiska sjösäkerhetsbyråns (Emsa) stöd.

Syftet är också att skydda fiskefartyg, deras besättning och miljön. Fiskefartyg med en längd över 24 meter hör inte till tillämpningsområdet för hamnstatskontrollen. Strävan med det frivilliga kontrollsystem som gäller dessa fartyg är att förbättra nivån på efterlevnaden av de internationella säkerhets- och miljöskyddsnormer som ska tillämpas på dessa fartyg.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Flaggstatsdirektivet

Syftet med översynen av flaggstatsdirektivet är att uppdatera och förbättra EU-lagstiftningen för att öka säkerheten och förhindra miljöförorening förorsakad av EU-fartyg. Genom direktivändringarna beaktas förändringar som inträffat såväl i den internationella regleringsmiljön som inom tekniken. Genom förslaget införlivas i EU-lagstiftningen de delar av genomförandekoden för IMO:s rättsliga instrument som är av betydelse för flaggstaten och förenhetligas EU:s förpliktelser med internationella föreskrifter. Den viktigaste ändringen som gäller IMO:s rättsliga instrument är att en hänvisning tillfogas till genomförandekoden för IMO-dokument, *nedan III-koden*. För närvarande har III-koden beaktats endast delvis och fragmentariskt i direktivet. I fortsättningen kommer flaggstatsdirektivet att motsvara III-koden bättre, varvid även den rättsliga situationen klarläggs i detta avseende.

Det föreslås att nya definitioner fogas till direktivet, bland annat definitioner av flaggstatsbesiktningsman och flaggstatsinspektör. Direktivförslaget innehåller nya bestämmelser om ansvarsområden och gemensam kapacitetsuppbyggnad för flaggstatens personal. Detta omfattar kontinuerlig utveckling av utbildningsprogram och -material som återspeglar uppdateringar i de internationella IMO-konventionerna samt eventuella nya krav till följd av miljöhänsyn, särskilt när det gäller ny teknik.

Genom förslaget effektiviseras tillsynen över godkända klassificeringssällskap och införs digitaliseringskrav för flaggstaternas inspektionsrapporter. I direktivet föreslås möjlighet att använda elektroniska certifikat samt inrättande av en ny inspektionsdatabas.

I förslaget krävs det att de nationella myndigheterna övervakar sin fartygsflotta tillräckligt och på så vis bidrar till att behålla behövlig teknisk personal för övervakning och kontroller av fartyg, trots att de inspektionsuppgifter som hänför sig till dem har lagts ut på tredjeparter. I direktivet ingår dessutom ett förslag om inrättande av en högnivågrupp. Gruppens uppgift är att öka samförståndet i flaggstatsfrågor samt att dela information, åsikter och erfarenheter. Dessutom strävar gruppen efter att hitta sätten att modernisera mätningen av flaggstatens prestationsnivåer.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg som har rätt att föra deras flagg följer internationella regler och normer. Sådana åtgärder inbegriper bland annat kompletterande flaggstatsinspektioner av att fartygets skick stämmer överens med de certifikat som finns ombord.

Förslaget innehåller ett nytt krav, enligt vilket flaggstaten ska ha tillräckliga resurser som står i proportion till flottans storlek och typ för att uppfylla den kompletterande inspektionsplikten och EU:s krav på tillsyn och övervakning som sker genom godkända organisationer. Närmare uppgifter om dessa resurser för att genomföra inspektioner av flaggade flottor och övervakning genom godkända organisationer kommer att fastställas genom en genomförandeåtgärd.

Medlemsstaterna ska också fortsätta att säkerställa att kommissionen, biträdd av Emsa, tillåts delta som observatör i IMO:s revisionsprocess. Enligt direktivförslaget ska revisionsrapporter och information om vidtagna åtgärder omedelbart göras tillgängliga för kommissionen.

Hamnstatskontrolldirektivet

Hamnstatskontrolldirektivet har ända sedan direktivet antogs, dvs. 2009, byggt på Paris MoU. För att förbättra effektiviteten har hamnstater som genomför hamnkontrollinspektioner samordnat sitt arbete systematiskt på regional nivå. Paris MoU var den första av nio mellanstatliga strukturer i världen. Alla 24 medlemsstaterna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) med kusthamnar samt Kanada och Förenade kungariket är parter i Paris MoU. Efter invasionen av Ukraina upphävdes Rysslands medlemskap i Paris MoU. EU är inte part i Paris MoU.

Strävan med förslaget är att förbättra EU:s hamnstatskontrollsystem genom att förenhetliga det med den utveckling som inträffat på nivån för IMO och Paris MoU för att säkerställa att medlemsstaternas förpliktelser på EU-nivå och internationell nivå inte står i konflikt med varandra. Strävan med förslaget är dessutom att uppdatera hamnstatskontrolldirektivet och förenhetliga det med IMO:s konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, Nairobi konventionen om borttagande av vrak och internationella regler och förfaranden som fastställts av Internationella arbetsorganisationen (ILO).

Kommissionen föreslår att tillämpningsområdet för hamnstatskontrolldirektivet utvidgas till fiskefartyg med en längd över 24 meter. Hamnstatskontrollsystemet ska vara frivilligt för dessa fartyg.

Det föreslås ändringar i inspektionsåtagandet (den så kallade ”skäligen andelen”) och hur detta beräknas och efterlevs av medlemsstaterna. Direktivet anpassas till ändringar i Paris MoU när det gäller inspektionsåtagandet, och i fortsättningen möjliggörs större flexibilitet för missade inspektioner när de beror på antingen operativa skäl eller force majeure-skäl.

I direktivändringen förutsätts att en utökad inspektion i fortsättningen utförs av minst två hamnstatskontrolltjänstemän i stället för en som för närvarande. Det föreslås också att kommissionen i samarbete med medlemsstaterna utvecklar ett nytt fortbildnings- och utbildningsprogram för hamnstatsinspektörer.

Genom förslaget ersätts förfarandet med flaggstaternas vita, grå och svarta lista med nya listor som beskriver prestanda (*high/medium/low performance list*) på det sätt som överenskommit i Paris MoU.

Den föreslagna direktivändringen främjar också införandet och användningen av elektroniska fartygscertifikat genom att föreskriva om en gemensam databas och ett gemensamt valideringsverktyg för certifikat, med vars hjälp fartygsinspektioner kan förberedas och inriktas bättre.

Syftet med den föreslagna direktivändringen är dessutom att uppdatera sättet att rikta in sig på fartyg för inspektioner. När fartygens riskprofil fastställs ska i fortsättningen större uppmärksamhet fästas vid fartygens miljörelaterade egenskaper och brister i dem. Genom andra ändringar förbättras medlemsstaternas beredskap att upptäcka och avhjälpa brister i efterlevnaden av regler och normer som gäller säkerhet och miljö samt förhindrande av förorening.

I direktivändringen förutsätts att medlemsstaterna har ett kvalitetsstyrningssystem för att kunna certifiera deras organisation, strategier, processer, resurser och dokumentation för hamnstatskontroll. Detta förutsätts redan av medlemsstaternas sjöfartsförvaltningar för flaggstatens del. Kvalitetsstyrningssystemets syfte är att ge myndigheterna möjlighet att hålla jämna steg med den ökande komplexiteten och kraven för hamnstatskontrollinspektionerna.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna

Förslagets rättsliga grund är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF), där åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och särskilda bestämmelser för sjötransport föreskrivs. Förslaget behandlas i normal lagstiftningsordning och rådet beslutar om saken med kvalificerad majoritet. Enligt statsrådets åsikt är förslagets rättsliga grund ändamålsenlig.

Enligt artikel 5.1 i fördraget om Europeiska unionen (FEU) utövar unionen sina befogenheter med iakttagande av proportionalitetsprincipen och subsidiaritetsprincipen. I enlighet med subsidiaritetsprincipen, som det föreskrivs om i artikel 5.3, ska unionen på de områden där den inte har exklusiv befogenhet vidta åtgärder endast om målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå. I artikel 5.4 i FEU föreskrivs det om proportionalitetsprincipen, och enligt den ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Med andra ord ska utövandet av EU:s befogenheter begränsas till åtgärder som är nödvändig för att uppnå EU:s mål

Kommissionen anser att eftersom förslaget handlar om de internationella instrumenten på området för flaggstater och hamnstatskontroller inom sjöfartssektorn, som är en exklusiv EU-behörighet enligt artikel 3.2 i FEUF, är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på förslagen.

Kommissionens motivering som gäller subsidiaritetsprincipen kan betraktas som bristfällig. Det är dock fråga om ett ändringsdirektiv, och internationella avtal och de befintliga bestämmelserna på EU-nivå begränsar medlemsstaternas behörighet att utfärda bestämmelser som hör till området för direktiven. Dessutom kan man anta att målen för den planerade verksamheten kan på grund av deras omfattning och verkningar nås bättre på unionsnivå. Medlemsstaterna ensamma förmår inte detta tillräckligt. Således kan förslagen i vilket fall som helst anses förenliga med subsidiaritetsprincipen.

Beträffande subsidiaritetsprincipen har kommissionen konstaterat att förslagen har utarbetats för att återspegla den senaste utvecklingen på internationell nivå och resultaten av efterhandsutvärderingen och Refit-förfarandena 2018. Kommissionen genomförde också en konsekvensbedömning för att identifiera, bedöma och utvärdera alternativa åtgärder för att uppnå samma mål. Kommissionen anser att med tanke på sektorns internationella karaktär finns det ingen alternativ åtgärd för att uppnå dessa resultat på ett mer effektivt och ändamålsenligt sätt. Statsrådet anser att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen.

Kommissionen föreslår att den ges befogenhet att anta delegerade akter för att ändra eller komplettera flera bestämmelser. De föreslagna delegeringarna gäller komplettering och uppdatering av bestämmelser i hamnstatskontrolldirektivet och bilagan till flaggstatsdirektivet om det behövs i ett senare skede.

När det gäller ändringen av hamnstatskontrolldirektivet föreslår kommissionen att den ges befogenhet att anta även genomförandeakter, där den särskilt beaktar erfarenheten av unionens inspektionssystem och sakkunskapen för Paris MoU. Kommissionen föreslår också att den gör en översyn av genomförandet av det ändrade direktivet tio år efter antagandet. Detta tar hänsyn till den tid som krävs för införlivandet och det faktum att en översynscykel av Emsas besök i medlemsstaterna normalt tar minst fem år.

5 Förslagets konsekvenser

Förslagen väntas ha positiva konsekvenser för sjösäkerheten och skyddet av havsmiljön. Förslagen utvidgas Emsas uppgiftsbeskrivning. Inverkan på Europeiska unionens budget av ändringsförslaget som gäller flaggstatsdirektivet har under den innevarande budgetramperioden (2021–2027) uppskattats till 3,530 miljoner euro och inverkan av hamnstatskontrolldirektivet till 1,906 miljoner euro, som enligt kommissionen kan täckas genom omfördelningar under rubrik 1. Enligt kommissionens uppskattning kräver förslagen dessutom tilläggsfinansiering på 10,978 miljoner euro under den kommande budgetramperioden (2028–2034).

Ändringsförslaget som gäller flaggstatsdirektivet bedöms ha konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets informationssystem, eftersom det föreslagna rapporteringsgränssnittet måste göras tekniskt möjligt. Förslaget kan således ha ekonomiska konsekvenser som inte går att uppskatta exakt i detta skede.

Ändringarna av flaggstatsdirektivet kan ha konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet, resurser och administrativa börda, om de genomförs i enlighet med förslaget, eftersom förslaget innehåller flera nya myndighetsuppgifter. I detta skede är det emellertid inte möjligt att uppskatta de närmare konsekvenserna.

Höjningen av antalet hamnstatskontrolltjänstemän till minst två vid utökad inspektion ökar Transport- och kommunikationsverkets resursbehov något och påverkar verkets administrativa börda särskilt i fråga om utökade inspektioner som utför utanför tjänstetid. Förslaget till ändring av hamnstatskontrolldirektivet bedöms ändå inte till övriga delar ha några betydande konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet, resurser eller administrativa börda.

Beslut om den nationella finansieringen fattas i samband med beredningen av planen för de offentliga finanserna och statsbudgeten. Den statliga finansiering som åtgärderna eventuellt förutsätter genomförs inom ramen för statsfinanserna genom att vid behov omfördela anslagen.

Enligt direktivförslagen ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som krävs för att genomföra förslagen nationellt inom ett år efter direktivens ikraftträdande. Flaggstatsdirektivet har genomförts nationellt genom lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), fartygsregisterlagen (512/1993), förvaltningslagen (434/2003), arkivlagen (831/1994) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Hamnstatskontrolldirektivet har genomförts nationellt genom lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), lagen om fartygstrafikservice (623/2005), lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), lotsningslagen (940/2003, upphävd genom L 561/2023), tullagen (1466/1994, upphävd genom L 304/2016), strafflagen (39/1889), statsrådets förordning om fartygstrafikservice (763/2005), statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010) samt de upphävida tullstyrelsens beslut om deklaraionsförfarandet i kommersiell fartygstrafik (handelssjöfart) (152/010/09) och Trafiksäkerhetsverket Trafis anvisning för hamnstatskontroll (TRAFI/8372/00.00.02/2011). De direktivändringar som kommissionen föreslår bör genomföras nationellt genom att ändra den nationella lagstiftningen i behövliga delar, enligt en preliminär bedömning åtminstone lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Kommissionen har bedömt att förslaget inte har några konsekvenser för skyddet av de grundläggande fri- och rättigheterna. Nationellt bedöms förslaget inte ha något förhållande till grundlagen.

7 Ålands behörighet

Enligt 27 § 1 mom. 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten.

Trots att förslagets syfte är att effektivisera hamnstatskontrollerna och fullgöra flaggstatsförpliktelseerna och således i sista hand att förbättra sjösäkerheten, är det fråga om åtgärder som berör handelssjöfarten. Således anses förslaget höra till rikets behörighet. Sjöfarten har särskilt stor betydelse för Åland.

8 Behandlingen av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de andra medlemsstaternas ståndpunkter

Förslagen kommer att behandlas i rådets arbetsgrupp för sjöfart. Sjöfartspaketet presenteras i arbetsgruppen första gången den 7 juni 2023. Olycksutredningsdirektivet började behandlas först. Förslagen till ändringar av flaggstatsdirektivet och hamnstatskontrolldirektivet behandlades i arbetsgruppen den 26 juli 2023, varefter behandlingen fortsätter i september 2023.

Europaparlamentet har ännu inte börjat behandla förslagen. Ansvarigt utskott för förslagen är transport- och turismutskottet TRAN. Rapportörerna är ännu inte kända.

I detta skede finns ingen information om de andra medlemsstaternas ståndpunkter.

9 Den nationella behandlingen av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Utkastet till U-skrivelse behandlades i ett skriftligt förfarande i transportsektionen (EU22) under kommittén för EU-ärenden den 26–30 juni 2023.

På grund av den strama tidtabellen bereddes det först en separat E-skrivelse om sjöfartspaketets olycksundersökningsdirektiv (E 8/2023 rd), som behandlades i ett skriftligt förfarande i transportsektionen den 13–16 juni 2023 och överlämnades till riksdagen den 19 juni 2023.

U-skrivelser om samtliga fem förslag i sjöfartspaketet kommer att lämnas till riksdagen den 24 augusti 2023.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder kommissionens mål att genom sjötransportpaketet se över EU-reglerna om sjösäkerhet och hållbarhet i syfte att modernisera dem och i syfte att säkerställa att EU har behövliga verktyg för att kunna främja en ren och modern sjöfart.

Statsrådet anser att det är bra att den tilläggsfinansiering som förslagen kräver kan skötas genom omfördelningar under den nuvarande fleråriga budgetramen (2021–2027). Efter den nuvarande

fleråriga budgetramen bör det överenskommas separat om finansieringen av förslagen i samband med beredningen av den kommande fleråriga budgetramen.

Statsrådet anser att i den noggrannare formuleringen av direktivförslagen bör uppmärksamhet fästas vid att bestämmelserna om delegering av befogenheter är tydliga och att den befogenhet som delegeras till kommissionen är avgränsad på behörigt sätt så att lagstiftningsbehörighet som tillhör medlemsstaterna och Europaparlamentet inte de facto ges kommissionen. Dessutom anser statsrådet att omfattningen av och grunder för EU:s exklusiva behörighet bör beaktas när förslagen behandlas.

Statsrådet anser att den genomförandetid på ett år som föreslås för ändringarna i flaggstatsdirektivet och hamnstatskontrolldirektivet är anmärkningsvärt kort.

Statsrådet anser det viktigt att förslagen inte utökar medlemsstaternas administrativa börda orimligt. Dessutom bör de administrativa utgifterna samt antalet anställda vid EU:s institutioner och byråer hållas på måttlig nivå.

Flaggstatsdirektivet

Statsrådet understöder i princip de nya definitioner som föreslås bli fogade till direktivet. Under den fortsatta beredningen bör man emellertid försöka precisera de föreslagna definitionerna.

Statsrådet understöder förslaget om gemensam kapacitetsuppbyggnad för flaggstatsbesiktningsmän och -inspektörer (*a common capacity building scheme*). Statsrådet anser dock att det skulle vara bra att medlemsstaterna behåller beslutanderätt i centrala frågor som gäller besiktningsmän och inspektörer.

Statsrådet understöder förslaget om att införa elektroniska dokument samt en inspektionsdatabas. Statsrådet finner det viktigt att medlemsstaterna kan fortsätta att använda sina egna nationella informationssystem även i framtiden.

Statsrådet anser att innehållet i kravet på ökade inspektioner av fartyg bör preciseras under den fortsatta beredningen. Likaså vore det bra att precisera kriterierna för bedömning av de resurser flaggstaten behöver.

Statsrådet förhåller sig i princip avvaktande till förslaget om att kommissionen med bistånd av Emsa kan delta i rollen som observatör i processen för revision av flaggstaten.

Hamnstatskontrolldirektivet

Statsrådet anser det viktigt att EU:s hamnstatskontrollsystem förenhetligas med vad som överenskommits i Paris MoU. Statsrådet understöder att IMO:s konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment och Nairobikonventionen om borttagande av vrak införlivas i direktivet. Statsrådet understöder att direktivets tillämpningsområde utvidgas till fiskefartyg med en längd över 24 meter och anser det viktigt att inspektionen av fiskefartyg ändå är frivillig på föreslaget sätt.

Statsrådet understöder direktivets mål om flexiblare inspektionsskyldighet för medlemsstaterna när det gäller missade inspektioner samt om hänsyn till force majeure i fortsättningen.

Statsrådet ställer sig i princip positivt till kommissionens förslag om antalet inspektörer och enhetlig utbildning. Under den fortsatta beredningen bör strävan ändå vara att ta hänsyn till

situationer där inspektion måste utföras utanför tjänstetid och det är nödvändigt att tänja på kravet på antalet inspektörer.

Statsrådet understöder att förfarandet med flaggstaternas vita, grå och svarta lista ersätts med nya listor som beskriver prestanda (*high/medium/low performance list*) på det sätt som överenskommits i Paris MoU.

Statsrådet understöder särskilt införandet av elektroniska certifikat.

Statsrådet anser att det i princip är viktigt att ta hänsyn till miljöfrågor men anser att säkerhetsparametrar måste ha tillräckligt stor tyngd när riskprofilen avgörs.