



## Revidering av olycksutrednings-, hamnstatskontroll- respektive flaggstatsdirektivet

---

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-07-06

### Dokumentbeteckning

COM(2023) 270

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn

COM(2023) 271

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

COM(2023) 272

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

### Sammanfattning

Europeiska kommissionen presenterade den 1 juni 2023 förslag till revidering av fem rättsakter som läggs fram som ett s.k. sjöfartspaket. Tre av dem är nära sammanlänkade och är föremål för denna faktapromemoria: olycksutredningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet och flaggstatsdirektivet. Syftet med förslagen är att ytterligare förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö, genom att modernisera reglerna och stärka efterlevnaden av dem. Förslagen ökar harmoniseringen mellan stater och innebär att EU:s regler anpassas till uppdaterade internationella bestämmelser och till ny teknikutveckling, bl.a. digitalisering. Förslagen innebär i vissa fall att tillämpningsområdet utökas till vissa fiskefartyg.

Regeringen välkomnar förslagets målsättning. Det är positivt att regelverket uppdateras och att medlemsstaternas hantering harmoniseras. Förslagets

# 1 Förslaget

## 1.1 Ärendets bakgrund

Utarbetandet av den europeiska sjösäkerhetspolitiken tog fart i slutet av 1990-talet, till stor del som svar på ett antal sjöolyckor. Efter att fartyget Erika förläste utanför Frankrikes kust 1999, med stora oljeutsläpp till följd, antog EU det s.k. ERIKA I-paketet som innehöll rättsakter om utvidgad hamnstatskontroll, skärpt kontroll av klassificeringssällskap samt påskyndad utfasning av tankfartyg med enkelskrov. Det andra åtgärds paketet, det s.k. ERIKA II-paketet, innehöll rättsakter om övervakning, kontroll och information på sjösäkerhetsområdet, samt om inrättandet av den Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA). Den 19 november 2002 inträffade ytterligare en svår fartygsolycka då oljetankern Prestige sjönk utanför den spanska kusten. Händelsen bidrog till att sjösäkerhetsarbetet inom EU ytterligare drevs framåt. Det tredje åtgärds paketet, det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet, var mycket omfattande och innehöll både helt nya rättsakter och ändringar i tidigare rättsakter: flaggstatsdirektivet, klassdirektivet, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet, förordningen om transportörens ansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar (passagerarförordningen) samt direktivet om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter (ansvarsdirektivet). Det finns således ett omfattande regelpaket för sjöfart på plats.

Flaggstaten är den primärt ansvariga för att fartyget är sjövärdigt och att det innehar nödvändiga certifikat som visar överensstämmelse med internationella regler och standarder. Flaggstatens ansvar beskrivs ofta som den första försvarslinjen. Syftet med flaggstatsdirektivet är att säkerställa att EU:s medlemsstater uppfyller sina förpliktelser som flaggstater, att förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartygen. Direktivet innehåller krav på att genomgå IMO:s (Förenta Nationernas sjöfartsorganisation) revisionsprogram.

Då alla flaggstater inte alltid uppfyller sina förpliktelser, finns även systemet med hamnstatskontroll där utländska fartyg inspekteras i hamn. Hamnstatskontroll beskrivs som den andra försvarslinjen. Hamnstatskontrolldirektivet fastställer EU:s ordning för hamnstatskontroll och syftar till att minska antalet undermåliga fartyg i farvatten under medlemsstaternas jurisdiktion. Direktivet har sin utgångspunkt i hanteringen

Direktivet om olycksutredning fastställer de grundläggande principerna för utredning av olyckor inom sjötransportsektorn. Enligt direktivet ska sjöolyckor som omfattas av direktivets tillämpningsområde utredas av oberoende nationella olycksutredningsorgan som fastställer orsaken till olyckan för att förbättra sjösäkerheten, skydda den marina miljön, dra lärdomar från olyckor och förhindra framtida sjöolyckor. Olycksutredning beskrivs som den tredje försvarslinjen. Direktivet införlivar principerna i Förenta nationernas havsrättskonvention samt IMO:s olycksutredningskod i EU-lagstiftningen.

Under 2018 genomförde kommissionen en kontroll av ändamålsenligheten av de tre nu aktuella direktiven. Slutsatsen blev att de tre direktiven tillför ett mervärde, särskilt genom att bidra till ett harmoniserat genomförande och genomdrivande av internationella regler, och att de har uppnått de avsedda målen. Det framgick dock att det fanns utrymme för förbättringar och möjligheter till ytterligare digitalisering, samarbete mellan medlemsstaterna och ökat stöd från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA). Flaggstatsdirektivet och olycksutredningsdirektivet har inte reviderats sedan de antogs 2009, medan hamnstatskontrolldirektivet har reviderats fyra gånger.

Kommissionen valde att lägga fram förslagen i det så kallade sjöfartspaketet, som presenterades den 1 juni 2023. Tre av rättsakterna är nära sammanlänkade och är föremål för denna faktagenomgång: förslagen till ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (det s.k. olycksutredningsdirektivet); direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet) samt direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet). Förutom de tre sjösäkerhetsrelaterade förslagen, ingår i paketet förslag till ändring av direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg<sup>1</sup> samt förslag till ny förordning för den Europeiska sjösäkerhetsbyrån<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> COM(2023) 273 Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties, including criminal penalties, for pollution offences.

<sup>2</sup> COM(2023) 269 Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the European Maritime Safety Agency and repealing Regulation (EC) No 1406/2002.

Syftet med de tre förslagen är att ytterligare förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö, genom att modernisera reglerna och stärka efterlevnaden av dem.

Förslagen innebär i första hand att harmoniseringen mellan medlemsstaterna ökar när det gäller hur de utför sin verksamhet på de aktuella områdena; flaggstatskontroll, hamnstatskontroll och olycksutredning. Det gäller bl.a. hur inspektioner och utredningar ska utföras och rapporteras, vilken utbildning inspektörerna ska genomgå och att staterna ska ha tillräckliga resurser för verksamheten. I flaggstatsdirektivet införs en mer detaljerad regim för kontrollen av flottan via flaggstatsinspektioner och tillsynen av erkända organisationer. I hamnstatskontrollen görs flera ändringar i syfte att justera beräkningen av staternas inspektionsmål och att införa ett större mått av flexibilitet. Förslagen innebär också att EU:s regler anpassas till uppdaterade internationella bestämmelser, främst IMO:s genomförandekod för IMO-instrument, IMO:s kod för olycksutredning samt bestämmelserna som utvecklats för hamnstatskontroll inom Paris MoU.

Vidare föreslås anpassningar av direktiven till ny teknikutveckling. Flera förslag tar sikte på digitalisering, t.ex. genom att möjliggöra användningen av elektroniska certifikat och elektronisk rapportering. Anpassning görs också till nya bränslen, genom inslag i utbildning och rekommendationer och att lägga till miljömässiga hänsyn i riskprofilen för fartyg i hamnstatskontrollen. EMSA föreslås kunna erbjuda expertis och spetsteknik på nya tekniska områden.

Det föreslås att EMSA får ökat ansvar att bistå medlemsstaterna, bl.a. med utbildning, digitala tjänster och operativ utrustning. Det föreslås att utveckla EMSA:s utbildningsprogram för hamnstatsinspektörer och att skapa ett motsvarande program för flaggstatsinspektörer.

Två av direktiven föreslås ändras i syfte att stärka skyddet för fiskefartyg, deras besättning och miljön – hamnstatskontrolldirektivet genom att införa ett frivilligt system för kontroll av fiskefartyg större än 24 meter i längd, och olycksutredningsdirektivet genom att utvidga tillämpningsområdet till fiskefartyg mindre än 15 meter i längd, som tidigare varit undantagna.

För de två nyss nämnda direktiven införs också ett krav på att ha ett kvalitetsledningssystem för verksamheten. Ett sådant krav gäller sedan tidigare för flaggstatsförpliktelser.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa Direktiven är genomförda framför allt i fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor samt i Transportstyrelsens föreskrifter. De förändringar som behöver göras i svensk rätt för att införliva förslagen till direktivändringar bedöms vara relativt begränsade.

## 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionens konsekvensanalys – Direktivet om olycksutredning

Kommissionen beskriver i konsekvensanalysen (SWD(2023) 145) att de föreslagna åtgärderna antas vara genomförda från 2025 och framåt, och att man därför har gjort en bedömning för perioden 2025–2050. Kommissionen anger att de uppskattade årliga merkostnaderna för EU:s budget uppgår till cirka 1,88 miljarder euro vid år 2030 och 1,93 miljarder euro vid år 2050. Förslagets budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till ny förordning för Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Kommissionen har bedömt samhällskonsekvenserna med avseende på inverkan på sjösäkerheten (i form av räddade liv och personskador som undviks, arbetsförhållanden och miljöskydd) under perioden 2025–2050. Förslaget beräknas leda till att 28–48 liv räddas och att 219–379 personskador undviks, och beror på att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta mycket allvarliga olyckor som involverar fiskefartyg under 15 meter. De externa kostnaderna väntas minska med uppskattningsvis 132,6–229,28 miljarder euro och 101–176 ton utsläpp av bunkerbränsle till havs kommer förmodligen att kunna undvikas. Dessutom beräknas kostnadsbesparingarna för fartygsägare/fartygsoperatörer i form av indirekta effekter att uppgå till 5,68–9,41 miljarder euro. Kommissionen noterar dock att eftersom direktivets inverkan på säkerheten är indirekt, genom säkerhetsrekommendationer och uppföljning av dessa, är uppskattningarna mycket osäkra.

De mest betydande kostnaderna kommer enligt kommissionen att uppkomma för organen för utredning av olyckor, genom ökad arbetsbörda på grund av det större antalet utredningar. Totalt beräknas kostnaderna uppgå till 11,97–141,53 miljarder euro för perioden 2025–2050. Det ökade stödet från EMSA till organen för utredning av olyckor uppgår till 31,88 miljarder euro. Tillsynskostnaderna för industrin (fartygsägare/fartygsoperatörer) uppskattas

till 0,29–0,7 miljoner euro. Kostnadseffekterna för konsumenterna har enligt kommissionen inte visat sig vara möjliga att kvantifiera, men förväntas bli försumbara.

#### Kommissionens konsekvensanalys – Direktivet om hamnstatskontroll

Kommissionen anger i konsekvensanalysen (SWD(2023) 148) att de uppskattade merkostnaderna för EU:s budget uppgår till 6,5 miljoner euro över perioden 2025–2050. Förslaget budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till ändring av förordningen om Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EG) nr 1406/2002.

När det gäller samhällspåverkan, i form av effekterna på sjösäkerheten under perioden 2025–2050 (räddade liv, undvikna skador och miljöskydd), beräknas förslaget resultera i att sex liv räddas och 61 skador undviks, att cirka 35 miljoner euro sparas och att 75 ton bunkerbränsle förhindras gå förlorat till sjöss. Kommissionen noterar dock att det finns stor osäkerhet kring uppskattningarna, eftersom effekterna av hamnstatskontrollen är indirekta.

För hamnstatskontrollmyndigheter förväntas förslaget resultera i besparingar i verkställighetskostnader på 8,4 miljoner euro, uttryckt som nuvärde över 2025–2050, på grund av åtgärder som uppmuntrar användningen av elektroniska certifikat. För fartygsoperatörer förväntas administrativa kostnadsbesparingar på 5,5 miljoner euro genom avskaffandet av rapporteringskyldigheten 72 h före ankomst.

Ytterligare kostnader kommer främst att falla på hamnstatskontrollmyndigheter, dessa uppskattas till 17,9 miljoner euro som nuvärde under 2025–2050. Med hänsyn till besparingarna i verkställighetskostnaderna uppskattas nettokostnaderna till 9,5 miljoner euro. Flaggstatsmyndigheter kommer också att ha kostnader för införandet av elektroniska certifikat som uppgår till 0,22 miljoner euro per år för alla flaggstatsmyndigheter tillsammans. Dessutom förväntas engångsinvesteringskostnader på 1 miljon euro år 2025. Totala kostnader för flaggstatsmyndigheter beräknas till 4,8 miljoner euro. När det gäller EMSA uppskattas anpassningskostnaderna till 6,5 miljoner euro. Förslaget leder till en ökning av genomförandekostnaderna på 0,7 miljoner euro för fartygsoperatörer, som å andra sidan får administrativa kostnadsbesparingar på 4,8 miljoner euro.

#### Kommissionens konsekvensanalys – Direktivet om flaggstatsförpliktelser

Kommissionen anger i konsekvensanalysen (SWD(2023) 165) att de uppskattade merkostnaderna för EU:s budget uppgår till 7–8,1 miljoner euro över perioden 2025–2050. Förslaget budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till ändring av förordningen om Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EG) nr 1406/2002.

Kommissionen har bedömt samhällliga konsekvenser genom effekter på sjösäkerheten (räddade liv) och på miljöskyddet. Kommissionen lyfter att det regleringsalternativ man valt medför ökad digitalisering och därigenom mer effektiva och transparenta fartygsinspektioner och övervakning och tillsyn av EU-erkända organisationer. Förslaget beräknas resultera i 69 räddade liv och att 810 skador undviks under 2025–2050. Externa kostnader relaterade till olyckor förväntas minska med uppskattningsvis 2,4 miljarder euro under 2025–2050. Genom att förhindra att olyckor inträffar i framtiden beräknar kommissionen att man undviker förlusten till sjöss av 1418 ton bunkerbränsle under 2025–2050. Detta förväntas ha en indirekt positiv inverkan på kvaliteten på det marina vattnet och den biologiska mångfalden.

För flaggstatsmyndigheter förväntas förslaget generera besparingar på verkställighetskostnader på 48,8–52,9 miljoner euro under 2025–2050. För fartygsoperatörer uppskattas kostnadsbesparingarna för anpassning till 0,6–1,2 miljoner euro under 2025–2050, huvudsakligen genom implementering av tekniska lösningar för elektroniska inspektionsrapporter.

Flaggstatsmyndigheterna förväntas få merkostnader på 49,1–49,2 miljoner euro då förslaget ökar kontrollen av flottan via flaggstatsinspektioner och tillsynen av erkända organisationer. För EMSA förväntas utvecklingen av en flaggstatsrapporteringsmodul och att utveckla förbättrade utbildningsverktyg för inspektörer ge upphov till anpassningskostnader som uppskattas till 6,4–7 miljoner euro. För fartygsoperatörer förväntas den begränsade ökningen av antalet inspektioner resultera i anpassningskostnader som uppskattas till 3,2 miljoner euro.

#### Regeringens bedömning av förslaget konsekvenser

Förslaget är för närvarande på remiss och analys av förslaget pågår.

Förslagens konsekvenser för EU:s budget består i ökningen av EMSA:s budget och ingår redan i kommissionens förslag till ändring av förordningen om Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EG) nr 1406/2002. De budgetmässiga effekterna kommer att kompenseras genom en motsvarande minskning i en

annan del av EU:s budget (CEF Transport). Förslaget är då neutralt i relation till EU:s budget.<sup>3</sup> Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).

Regeringen bedömer att förslagen kommer att innebära kostnader för de nationella myndigheterna, främst Transportstyrelsen. Förslaget till ändring av flaggstatsdirektivet innehåller nya eller utökade krav på att utföra flaggstatsinspektioner och kontroll av de erkända organisationerna som troligen medför att Transportstyrelsen behöver utföra fler inspektioner och granskningar. Förslaget innehåller även en bestämmelse om att varje medlemsstat ska ha tillräckliga resurser i förhållande till sin storlek och typ av flotta. En beräkningsfaktor för det förhållandet ska utvecklas och kan få konsekvenser för svensk del beroende på om våra resurser anses tillräckliga eller inte. Flera förslag gäller digitalisering, bland annat införande av elektroniska certifikat och elektronisk rapportering. Regeringen bedömer att dessa förslag kommer att leda till IT-utvecklingskostnader för Transportstyrelsen. Omfattningen av dessa beror bl.a. på i vilken utsträckning det nationella systemet behöver utvecklas för att kunna svara mot EMSA:s system. Inriktningen för de ovan nämnda förslagen föreslås tas fram av en ny högnivågrupp för flaggstatskontroll, och det är därför inte klart hur bestämmelserna slutligen ska tillämpas eller hur genomförandet exakt ska ske. Det är därför inte heller möjligt att i nuläget bedöma vilka tillkommande kostnader som förslagen föranleder, eller att väga dem mot t.ex. de kostnadsbesparingar som kommissionen lyfter fram som följd av ökad digitalisering.

Förslaget på att utöka tillämpningsområdet i hamnstatskontrolldirektivet till att omfatta fiskefartyg med en längd över 24 meter är dels utformat som en frivillig möjlighet, dels ska förutsättningarna för en sådan kontrollregim utvecklas i genomförandeakter. Det är därför inte möjligt att i nuläget bedöma vilka tillkommande kostnader som förslagen leder till.

När det gäller olycksutredningsdirektivet har kommissionen förutsett ökade kostnader för utredningsmyndigheterna till följd av ökat antal utredningar. För svensk del bedöms antalet utredningar dock inte att öka, eftersom tillämpningsområdet är mer omfattande i nationell rätt än i direktivförslaget.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som

---

<sup>3</sup> Se faktrapomemoria XXX Förordning för Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA).



## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar målsättningen med förslagen och bedömer att de, rätt genomförda, bidrar till att förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö, moderniserar reglerna och stärker efterlevnaden av dem. Samtidigt måste de administrativa bördorna och kostnaderna som förslaget föranleder stå i proportion till nyttan och vara kostnadseffektiva.

Regeringen ser positivt på förslagen som syftar till att uppdatera definitioner och hänvisningar i direktiven och att ensa bestämmelserna till andra EU-regler eller internationella regler, bland annat från IMO och Paris MoU.

Vidare ser regeringen positivt på förslaget att utöka tillämpningsområdet för olycksutredningsdirektivet till fiskebåtar även under 15 meter. Det är oproblematiskt för svensk del då vi inte idag gör någon begränsning av utredningsskyldigheten kopplad till fartygets storlek. Med förslaget skapas ett incitament att även utreda olyckor med mindre fiskebåtar utan att detta görs obligatoriskt: en närmare granskning av sådana olyckor som resulterar i en formaliserad s.k. preliminär bedömning räcker. Vidare kommer denna typ av olyckor i fiskebåtssegmentet att fångas upp i statistiken, vilket på sikt skapar en grund för säkerhetsförbättringar inom området.

När det gäller att inkludera fiskefartyg i hamnstatskontrollen på frivillig basis så kommer förutsättningarna för detta att tas fram i genomförandeakter. Regeringens utgångspunkt är att en närmare analys av nytta och kostnader behöver göras i samband med det och att man bl.a. bör ta lärdom av den pågående försöksverksamheten inom Paris MoU, för att bedöma hur ett proportionerligt genomförande ska kunna se ut.

Flera förslag förtydligar eller utökar EMSA:s stöd till medlemsstaterna. Det föreslås också att kommissionen ska ges en roll i IMO:s revision av staterna och att EMSA/kommissionen ska ges tillgång till omfattande data från staterna. I förslaget som gäller olycksutredningsdirektivet föreslås det även att den utredande myndigheten ska få tillgång till vissa funktioner även i den stat som har ett väsentligt intresse av händelsen. Regeringen anser att det är relevant att diskutera gränsdragningen och ansvarsfördelningen mellan kommissionen, EMSA och medlemsstaterna

Flera av förslagen som rör ändring av flaggstatsdirektivet ska närmare utvecklas i en ny högnivågrupp för flaggstatsfrågor och/eller i delegerade akter och genomförandakter. Regeringen anser att det bör bevakas vilka uppgifter gruppen tilldelas, hur beslutsfattandet sker och hur det säkerställs att medlemsstaterna är delaktiga och att nationella arbetsmarknadsmodeller respekteras.

Regeringen ser generellt positivt på förslag som bidrar till en ökad digitalisering. Det är dock viktigt att utvecklingen av de IT-system som behövs för utvecklingsarbetet är teknikneutral. Det är också viktigt att utformningen av IT-system, rapporteringskrav m.m. inte leder till en onödigt ökad administrativ börda för sjöfartsbranschen eller medlemsstaterna.

Regeringen anser det vidare önskvärt att de rättsliga förutsättningarna för gränsöverskridande personuppgiftshandling, informationsutbyte och informationsägarskap klargörs på ett tidigt stadium, liksom hur dessa förslag förhåller sig till GDPR och svensk sekretesslagstiftning.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända. Förslagen har remitterats och remisstiden går ut den 1 september 2023.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Ändringsdirektiven ändrar inte den rättsliga grunden, som är artikel 100(2) i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i samma fördrag är tillämpligt, vilket innebär att rådet beslutar med kvalificerad majoritet och att Europaparlamentet är medbeslutande.

Kommissionen anför i konsekvensutredningsrapporterna att i den mån internationella instrument på de aktuella områdena är en exklusiv unionsbefogenhet enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget, gäller inte subsidiaritetsprincipen, vare sig på dessa instrument eller på unionsregler som genomför dessa avtal. Kommissionen anför vidare att reglering i vart fall behövs på EU-nivå då medlemsstaterna inte själva kan uppnå den önskade nivån på egen hand. Kommissionen lyfter fram sjöfarten som en internationell bransch, där aktörerna verkar i olika EU- och internationella vatten och med reglering på såväl global, nationell och regional nivå, och att sjöfarten till sin natur har en stark gränsöverskridande dimension. En harmonisering av flaggstatsförpliktelser, hamnstatskontroll och olycksutredning på EU-nivå är väsentlig för detta ändamål. Kommissionen anför att förslaget inte går utöver vad som krävs för att uppnå de avsedda syftena, och redogör bland annat för tidigare synpunkter från medlemsstaterna i beredningsprocessen och de överväganden man gjort när man valt mellan olika regleringsalternativ.

Regeringen bedömer att förslagen är förenliga med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslagen har sänts på remiss fram till den 1 september 2023.

Som ordförande i rådet inledde Sverige behandlingen av olycksutredningsdirektivet i rådsarbetsgruppen för sjöfart under juni 2023. Det är inte känt när behandling av övriga förslag ska påbörjas.

### 4.2 Fackuttryck/termer

European Maritime Safety Agency (EMSA): Europeiska sjösäkerhetsbyrån

International Maritime Organization (IMO): FN:s sjöfartsorgan

Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU): det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982

Erkänd organisation: en organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april

