



## Förordning för Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA)

---

2022/23:FPM104

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-07-06

### Dokumentbeteckning

COM (2023) 269

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002

### Sammanfattning

Den 1 juni 2023 presenterade kommissionen det så kallade sjöfartspaketet. Förslaget om en ny förordning för Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) är ett av fem förslag i paketet. Kommissionen anger flera skäl till att föreslå en ny förordning. Som en följd av sjöfartens utveckling utför EMSA nu uppgifter som inte återfinns i nuvarande mandat. EMSA:s administrativa och finansiella regelverk är heller inte uppdaterat enligt EU:s nuvarande regelverk för byråerna. Dessutom, menar kommissionen, är EMSA:s budget inte dimensionerad för att räckta till både nuvarande och kommande uppgifter inom exempelvis den gröna omställningen och sjöfartspaketet. Ett delvis obsolet mandat och behovet av att införliva nya uppgifter inom bl.a. områdena sjösäkerhet, utfasning av fossila bränslen och hjälp vid krishantering gör sammantaget att en ny förordning behövs. Förslaget medför en ökning av EMSA:s budget med ca 51 miljoner euro för den återstående perioden av EU:s fleråriga budgetram (2021–2027). De budgetmässiga effekterna kommer att kompenseras genom en motsvarande minskning i EU:s budget (tas från CEF Transport).

Regeringen är i huvudsak positivt inställd till kommissionens förslag. Som exempel kan nämnas att många av de åtgärder som föreslås i andra delar av sjöfartspaketet behöver samordnas på EU-nivå och EMSA är enligt regeringens bedömning lämpad att sköta sådan samordning. Förslaget är neutralt i relation till EU:s budget vilket är en förutsättning i sammanhanget. Förslaget bedöms inte få någon påverkan på den svenska statsbudgeten.

## 1.1 Ärendets bakgrund

EMSA inrättades 2002 genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1406/2002 om inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. En starkt bidragande orsak var ett antal svåra sjöolyckor i europeiska vatten med allvarliga följder för bl.a. miljön. Som en av EU:s byråer stöttar den kommissionen och medlemsstaterna med att säkerställa en hög, enhetlig och effektiv nivå på sjösäkerheten, sjöfartsskyddet, förhindrandet av och insatser vid föroreningar från fartyg samt insatser vid föroreningar av havet som orsakas av olje- och gasinstallationer. Exempel på uppgifter för byrån är att bistå vid framtagande och genomförande av lagstiftning inom sjösäkerhet och vid initiativ inom ramen för den gröna given, utbildning för medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter, inspektioner hos medlemsstaterna samt skötseln av EU-gemensamma system som t.ex. SafeSeaNet (EU:s övervaknings- och informationssystem för fartygstrafik).

EMSA:s inrättandeförordning har reviderats fem gånger, främst till följd av utvecklingen av EU:s sjöfartslagstiftning. Den senaste ändringen gjordes 2016 och syftade till att stärka det europeiska samarbetet om kustbevakningsuppgifter genom att vidareutveckla samarbetsformer mellan EMSA, Frontex (Europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån) och EFCA (Europeiska fiskerikontrollbyrån). Syftet var att uppnå synergieffekter mellan byråerna och förse nationella myndigheter som utför kustbevakningsuppgifter med effektivare och mer kostnadseffektiva tjänster.

En revidering av EMSA:s mandat aviserades i kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet* från 2020 (se 4.2).

Det aktuella förslaget om ny förordning för EMSA är ett av fem förslag som kommissionen den 1 juni 2023 presenterade i det så kallade sjöfartspaketet. De övriga fyra förslagen, vars innehåll delvis påverkar EMSA, är revideringen av flaggstatsdirektivet (se 4.2), revideringen av hamnstatskontrolldirektivet (se 4.2), revideringen av olycksutredningsdirektivet (se 4.2) samt revideringen av direktivet om föroreningar från fartyg (se 4.2). Kommissionens syfte med paketet är att modernisera EU:s regler om sjösäkerhet och hållbarhet och förse EU med verktyg för att stödja en ren och modern kvalitetsjöfart.

## 1.2 Förslagets innehåll

Som en följd av sjöfartens utveckling inom olika områden och även nya EU-regelverk utför EMSA nu uppgifter som inte återfinns i det nuvarande mandatet. Sjöfartens förutsättningar har de senaste åren påverkats bland annat av utvecklingen inom ramen för den gröna given vilket återspeglas i sjöfartsrelaterade mål och åtgärder i kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet* från 2020 och sjöfartsrelaterade delar av

kommissionens meddelande Fit for 55 från 2021 (se 4.2). Kommissionen menar att EMSA:s mandat måste återspegla byråns nuvarande och till viss del kommande uppgifter. Exempelvis gör de senaste årens fokus på stöd till lagstiftningsutvecklingen inom utfasningen av fossila bränslen och digitalisering av sjöfarten att även dessa bör återfinnas i byråns övergripande mål. Arbetet ska kunna bidra till en grön och digital omställning av sjöfarten. Förordningen föreslås också anpassas när det gäller EMSA:s administrativa och finansiella regelverk då den inte är uppdaterad enligt EU:s nuvarande regelverk för byråerna. Kommissionen konstaterar också att EMSA:s budget inte är dimensionerad för att räckta till både nuvarande och kommande uppgifter inom exempelvis den gröna omställningen eller sjöfartspaketet. Kombinationen av ett delvis obsolet mandat och behovet av att införliva EMSA:s nya uppgifter inom bland annat områdena sjösäkerhet, utfasning av fossila bränslen, sjöfartsskydd, cybersäkerhet, övervakning och hjälp vid krishantering kräver enligt kommissionen en ny förordning som ersätter den nu gällande inrättandeförordningen och de ändringar som gjorts i den.

EMSA:s övergripande mål föreslås vara att främja och upprätta en hög, enhetlig och effektiv sjösäkerhetsnivå som strävar efter noll olyckor, ett gott sjöfartsskydd, minskning av växthusgasutsläpp från fartyg, hållbarhet inom sjöfartssektorn, förhindrandet av och insatser vid föroreningar från fartyg samt insatser vid föroreningar av havet som orsakas av olje- och gasinstallationer samt att främja digitaliseringen av sjöfartssektorn.

En betydande del av EMSA:s mandat handlar redan i dag om att bistå kommissionen och medlemsstaterna med att ta fram och genomföra lagstiftning inom sjösäkerhet. Exempel på nya uppgifter för EMSA som föreslås inom detta område kommer från förslag som återfinns i revideringen av flaggstatsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet respektive olycksutredningsdirektivet. Det kan handla om utbildningsinsatser eller framtagande av digitala lösningar och databaser. Inom området hållbarhet föreslås EMSA:s nya mandat även inkludera förslag som kommer från revideringen av direktivet om föroreningar från fartyg. Det kan här handla om utökad satellitövervakning eller nya digitala lösningar.

När det gäller utfasning av fossila bränslen föreslås EMSA få utökade uppgifter i samband med genomförandet av nya regler som kommer från FuelEU Maritime-förslaget (se 4.2) respektive utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfart (se 4.2). EMSA behöver även förstärka sina resurser för att kunna stötta medlemsstaterna och kommissionen i arbetet inom FN:s sjöfartsorganisation (IMO) om alternativa bränslen.

Antalet cybersäkerhetsrelaterade incidenter inom sjöfarten har ökat kraftigt. EMSA föreslås få i uppgift att ta fram ett gemensamt informationsdelningssystem där medlemsstaterna kan informera varandra om exempelvis incidenter och dela goda exempel som kan möta problemen.

Under såväl pandemin som Rysslands anfallskrig mot Ukraina har EMSA (med hjälp av byråns informations- och övervakningssystem) bidragit till att presentera aktuella maritima lägesbilder av sjöfarten när det gäller fartygsrörelser, fartygsinformation m.m. åt kommissionen och medlemsstaterna. Kommissionen föreslår nu att EMSA utökar den verksamheten för att kunna ge maritima lägesbilder dygnet runt.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget bedöms inte påverka svensk lagstiftning.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen menar att förslaget avser ändringar i EMSA:s verksamhet som enbart utgår från skyldigheter som antingen redan har införts eller har föreslagits av annan lagstiftning och som därför bättre behöver återspeglas i byråns juridiska mandat. Förslaget återspeglar också EMSA:s nuvarande uppgifter som inte specifikt nämns i dess mandat. Kommissionen gör bedömningen att förslaget medför en ökning av EMSA:s budget med ca 51 miljoner euro för den återstående perioden av EU:s fleråriga budgetram (2021–2027). I förslaget ingår budgetpåverkan från samtliga förslag i kommissionens sjöfartspaket dvs. även revideringen av flaggstatsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet resp. direktivet om föroreningar från fartyg. 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. Förslaget bedöms inte få någon påverkan på den svenska statsbudgeten.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är i huvudsak positivt inställd till kommissionens förslag. EMSA:s mandat bör uppdateras mot bakgrund av utvecklingen inom flera områden inom sjöfarten men även av administrativa skäl. EMSA har en viktig roll i det gemensamma arbetet för att framtidssäkra sjöfarten inom EU. Många av de åtgärder som föreslås i sjöfartspaketet behöver samordnas på EU-nivå och EMSA har visat sig lämpad att sköta den samordningen. Det är viktigt att utvecklingen av de IT-system som behövs för utvecklingsarbetet är teknikneutral (så att exempelvis fartyg inte tvingas installera nya system för att kunna bidra till EMSA:s datainsamling). Det är också viktigt att utformningen av IT-system, rapporteringskrav m.m. inte leder till en onödigt ökad administrativ börda för sjöfartsbranschen eller medlemsstaterna och att EMSA generellt sett arbetar för att de olika lösningarna och processerna är kostnadseffektiva.

Kommissionens förslag är neutralt i relation till EU:s budget vilket är en förutsättning i sammanhanget.

2022/23:FPM104

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget är på remiss med svarstid till den 1 september 2023.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget är baserat på artikel 100(2) i fördraget om EU:s funktionssätt (ordinarie lagstiftningsförfarande).

## 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anser att subsidiaritetsprincipen respekteras. De menar att utan EU:s gemensamma insatser och bistånd i form av EMSA hade enskilda medlemsstater inte kunnat uppnå motsvarande nivå på sjösäkerhet, sjöfartsskydd eller skyddet av den marina miljön inom EU. Kommissionen framhåller också att olika uppföljningar har visat på nyttan med EMSA och dess viktiga bidrag till medlemsstaterna och kommissionen. Regeringen har inga invändningar mot kommissionens bedömning.

När det gäller proportionalitetsprincipen anser kommissionen att även den respekteras. Kommissionen framhåller att förslagets innehåll står i proportion till dess mål då det är det enda sättet att få till de nödvändiga förändringarna av EMSA:s mandat. Förslaget innehåller inga ytterligare uppgifter för byrån utöver de som den redan utför (trots att vissa av dem inte återfinns inom det nuvarande mandatet). Regeringen har inga invändningar mot kommissionens bedömning.

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det är inte känt när behandlingen av förslaget ska påbörjas i rådsarbetsgruppen för sjöfart. Förslaget är på remiss med svarstid till den 1 september 2023.

### 4.2 Fackuttryck/termer

COM(2020) 789, Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén, Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden.

COM(2023) 272 final Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/21/EC on compliance with flag State requirements.

COM(2023) 271 final Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/16/EC on port State control.

COM(2023) 270 final Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/18/EC establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector.

COM(2023) 273 final 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.

COM(2021) 550 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén EMPTY, 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet.

COM(2021) 562, Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

COM(2021) 551, Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet.