



## Direktiv mot säkerhetsskillnader mellan fartyg (flaggstatsförpliktelser)

Näringsdepartementet

2006-04-24

### Dokumentbeteckning

KOM(2005)586 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

### Sammanfattning

Direktivet ingår som en av sju rättsakter i EU:s tredje sjöfartspaket, vars syfte är dels att förbättra skyddet mot olyckor och utsläpp, dels ta hand om följderna av olyckor. Fyra av rättsakterna är helt nya. Dessa handlar om flaggstaternas ansvar, undersökning av olyckor, ersättning till passagerare vid sjöolyckor samt redarnas civilrättsliga ansvar. Tre rättsakter är ändringar i gällande lagstiftning om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll och sjötrafikövervakning.

Direktivförslaget om flaggstatsförpliktelser bygger på Internationella Sjöfartsorganisationens (IMO) frivilliga revisionssystem för flagg-, hamn- och kuststater. Inom systemet granskas hur en stat lever upp till sina skyldigheter enligt ett flertal internationella konventioner rörande miljö- och säkerhet.

Kommissionens direktivförslag innebär att flaggstatsdelen av detta arbete införs i gemenskapsrätten och därmed blir obligatoriskt. Syftet är att undanröja skillnader i säkerhetsnivå mellan fartyg som bär någon av medlemsstaternas flagg. Förslaget innebär att man inom EU skall se på sjösäkerhetskrav på samma sätt och att tolkningar av internationella konventioner skall ske på gemenskapsnivå.

Förslaget syftar till en förstärkning av

1. sjösäkerheten,
2. skyddet för sjöfolk, och
3. miljön

genom att flaggstaterna får ytterligare ansvar inom ramen för de internationella förpliktelser de har redan åtagit sig. Detta ansvar avses utövas både innan och efter det att de har beviljat fartyg rätten att segla under deras flagg. Konkret gäller det att bestämmelserna i koden för tillämpning av IMO:s bindande instrument blir bindande för flaggstaterna och att införa ett system för kontroll av flaggstaterna.

Sverige har en generellt sett positiv inställning till förslaget men anser att ett antal viktiga aspekter bör diskuteras närmare.

## 1 Förslaget

### 1.1 Innehåll

Medlemsstaternas lagstiftning skall enligt direktivet stämma överens med IMO:s konventioner, säkerheten skall förbättras och föroreningar från fartyg som seglar under medlemsstaternas flagg skall förhindras. IMO:s internationella bestämmelser om flaggstaternas förpliktelser skall vidare enligt förslaget tillämpas och medlemsstaterna uppmanas bli parter i konventionerna. Förslaget till direktiv fastställer förpliktelser och förfaranden, i överensstämmelse med IMO:s riktlinjer, som skall följas före och under registreringen av ett fartyg i någon av medlemsstaterna.

Bestämmelser för att se till att inspektioner och certifiering av fartyg harmoniseras i enlighet med IMO:s bestämmelser ingår i direktivet. Medlemsstaterna förklaras ha åligganden i egenskap av flaggstater att genomföra effektiva och återkommande kontroller av de erkända organisationer som de har bemyndigat att utföra lagstadgade arbetsuppgifter som gäller inspektioner och certifiering av fartygen i landet. Vidare fastställs staternas förpliktelser mot den personal som är engagerad i arbetet för säkerhet och för att förhindra föroreningar.

Medlemsstaterna åläggs också att genomföra en utredning efter en olyckshändelse till sjöss eller en händelse som leder till förorening samt att tillse att deras fartyg har adekvat personal av god kvalitet. Samtidigt görs IMO-resolution (A.890) om de principer som skall följas för säkerheten bindande. Medlemsstaterna måste vidare varje år utvärdera och undersöka sin flotta och införa ett kontrollsystem som är oberoende av flaggstatens statliga administration, samtidigt som det kontrollsystem som har utvecklats av IMO erkänns. En medlemsstat ska vidare enligt förslaget underställa sin sjöfartsförvaltning en ISO-certifiering för att få kvalitetsmärkning. Förslaget till direktiv innehåller också en möjlighet för kommissionen att ändra direktivet mot bakgrund av beslut som fattas av IMO och ILO. Förslaget innebär slutligen att de skillnader i tolkning av de aktuella internationella överenskommelser som finns mellan medlemsstater skall harmoniseras till en gemensam tolkning genom s.k. kommittologiförfarande.

Sverige har ratificerat och infört i lagstiftning de internationella överenskommelser som föreslås infogas i gemenskapsrätten varför detta *a priori* inte leder till några lagändringar. Däremot är det troligt att en harmonisering av de olika tolkningarna inom unionen av de aktuella internationella instrumenten kommer att påverka svenska regler. Vidare kan direktivet ha konsekvenser för de svenska regler som omgärdar inspektionsverksamhet.

### 1.3 Budgetära konsekvenser

Enligt kommissionen påverkar förslaget inte gemenskapens budget. Förslaget bedöms ej heller ha några konsekvenser för den svenska statsbudgeten.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige har en generell positiv inställning till införandet av ett gemensamt regelverk gällande flaggstatsförpliktelser i syfte att höja sjösäkerheten och förbättra miljön. Det bör dock klargöras hur förslaget förhåller sig till redan antagen gemenskapslagstiftning. Vidare bör vissa aspekter av det praktiska tillvägagångsättet vid revision och inspektion av flaggstaterna redas ut. Konsekvenser direktivet har för unionens och medlemsstaternas förhållande till IMO bör också beaktas. Direktivets konsekvenser för svensk lagstiftnings sanktioner av normerna i de internationella konventionerna är oklar och även denna fråga bör utredas vidare.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Förslaget har inte behandlats av rådet.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Förslaget har inte behandlats av Europaparlamentet.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

*Sjöfartsinspektionen* är generellt kritiska till direktivförslaget, främst på grund av att tyngdpunkten i arbetet med internationella frågor inom området för de aktuella internationella konventionerna riskerar förskjutas från IMO till EU. *Sjöfartsinspektionen* anser att den slutliga bedömningen i denna

fråga inte tillkommer inspektionen, och avstår därmed från att gå in på vissa direktivets detaljer i detta skede.

2005/06:FPM82

*Kustbevakningen* vill särskilt erinra om vikten av att myndighetens nuvarande kontrollverksamhet avseende vissa sjösäkerhetsfrågor ombord på fartyg under svensk flagg inte förhindras eller försvåras genom införandet av direktivet.

*Sveriges Redareförening* är i stort positiva till direktivförslaget. *Sveriges Hamnar* anser att förslaget är motiverat och fyller en funktion i att stärka kvalitetssjöfarten. *SWEREF* har inget att erinra mot förslaget. *SEKO sjöfolk* och *Svenska transportarbetareförbundet* ser positivt på förslaget till direktiv, men påpekar att det är viktigt att nationell lagstiftning med starkare sjösäkerhetsvärde även i framtiden kan införas för den nationella flottan.

### 3 Övrigt

#### 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Rådet kommer tidigast att behandla förslaget under det finska ordförandeskapet hösten 2006.

#### 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund för förslaget är EG-fördragets artikel 80.2, samt artikel 3.1 i direktiv 94/57/EG och beslut fattas av rådet inom ramen för medbeslutandeförfarandet i EG-fördragets artikel 251.

#### 3.3 Fackuttryck/termer

Flaggstat: Den stat vars flagg ett fartyg för.