



Passagerarfartygspaketet

2015/16:FPM107

Näringsdepartementet

2016-07-08

Dokumentbeteckning

KOM (2016) 369

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg

KOM (2016) 370

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna

KOM (2016) 371

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG

Sammanfattning

Kommissionen har inom ramen för sitt s.k. Refit-program gjort en översyn av lagstiftningen om passagerarfartygssäkerhet, för att utvärdera dess tillämpningsområden, proportionalitet och ändamålsenlighet. Resultatet visar att lagstiftningen i stort är ändamålsenlig men att det finns vissa förbättringsmöjligheter. Kommissionen har nu presenterat tre direktivförslag.

Förslagen innebär ändring i direktivet 2009/45/EG¹ om säkerhetsbestämmelser för passagerarfartyg i inrikes fart för att ta bort

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och

obsoleta regler och genomföra förenklingar och förtydliganden. Bl.a. ses definitionerna över fartområden över samt ett förtydligande gällande passagerarfartyg byggda i aluminium.

Ändringar föreslås i direktivet 98/41/EG² om registrering av personer ombord på passagerarfartyg för att ta hänsyn till den tekniska utveckling som skett, ta bort godkännandeprocessen för rederiers egna registreringssystem och höja den säkerhetsnivå som direktivet syftar till.

Dessutom föreslås att reglerna i direktivet 2009/16/EG³ om hamnstatskontroll och direktivet 1999/35/EG⁴ om inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg ska slås samman och att det senare direktivet därmed ska upphöra att gälla.

Regeringen ställer sig preliminärt positiv till översynen av regelverken och välkomnar en effektivisering och förenkling av regelverken. Passagerarfartyg inklusive ro-ro-passagerarfartyg är mycket viktiga delar i transportkedjan och transporterar stora volymer gods och passagerare till och från Sverige. Olyckor med dessa fartyg kan få stora konsekvenser och det är av särskild vikt att Sverige bidrar till regelutvecklingen för dessa fartygstyper.

Regeringen avser verka för att regelverken blir ändamålsenliga, effektiva och uppnår sitt syfte och mål. Ambitionen bör vara att minska administrativa bördor, särskilt för små- och medelstora företag, utan att det påverkar säkerhetsnivån negativt.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen har inom ramen för sitt s.k. Refit-program gjort en översyn av lagstiftningen om passagerarfartygssäkerhet, för att utvärdera dess tillämpningsområden, proportionalitet och ändamålsenlighet. Kommissionen publicerade resultatet av översynen i en rapport den 16 oktober 2015. Rapporten anger att lagstiftningen i stort är ändamålsenlig genom att den förbättrar säkerheten och bidrar till att etablera den inre marknaden. Men det finns vissa förbättringsmöjligheter. Till exempel överlappar en del av reglerna varandra och det finns förlegade och oproportionerliga krav som bör tas bort. Kommissionen bedömer också att säkerheten i vissa fall kan höjas utan att det medför nämnvärt ökade kostnader för näringen. I linje med dessa

säkerhetsnormer för passagerarfartyg

² Rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

⁴ Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

1.2 Förslagets innehåll

KOM(2016) 369 (EU-pass direktivet)

Förslaget innebär att obsoleta regler tas bort och flera förenklingar och förtydliganden görs. Förslaget går också ut på att uppdatera direktivet för att ta hänsyn till ändringar i andra EU-rättsakter eller annan internationell lagstiftning (FN-konventioner och resolutioner). Vidare föreslår kommissionen nya definitioner och några ändringar i sak för att förbättra direktivets ändamålsenlighet. De ändringar som är särskilt intressanta för Sveriges del är ändringen av fartområdena C och D (Art. 4.1) samt ett eventuellt utökat krav på brandskydd för fartyg byggda i aluminium (Art. 6.6).

KOM(2016) 370 (registrering av personer ombord)

Ändringarna syftar till att uppdatera direktivet för att ta hänsyn till den tekniska utveckling som skett sedan direktivet tillkom 1998 och att förbättra den säkerhetsnivå som det tillhandahåller. Konkret innebär detta att företagen föreslås bli skyldiga att registrera uppgifter om antal ombordvarande passagerare direkt till den ansvariga myndigheten för sök- och räddningsinsatser, istället för att lagra uppgifterna i sina egna system och förmedla dem först vid en inträffad olycka. Kommissionen föreslår också att det ska bli obligatoriskt att registrera passagerares nationalitet, för att förbättra efterarbetet vid olyckor. Det nationella Single Window⁵ (NSW) och det automatiska identifieringssystemet (AIS) utpekas som lämpliga tekniska lösningar för registrering och överföring av uppgifterna.

Som en konsekvens av att uppgifterna ska överföras till sjöräddningsmyndigheten föreslås att företagen inte längre ska vara skyldiga att ha ett eget system för att lagra informationen om personer ombord. Skyldigheten för medlemsstaterna att godkänna företagens passagerarregistreringssystem tas därmed också bort. Ändringsförslaget innebär också att direktivets tillämpningsområde ändras något genom att vissa undantagsmöjligheter tas bort och andra läggs till. Vidare ändras en del definitioner som också påverkar tillämpningsområdet.

KOM(2016) 371 (flagg- och hamnstatsinspektioner)

Kommissionen föreslår att reglerna i direktivet 2009/16/EG om hamnstatskontroll och direktivet 1999/35/EG om inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg ska slås samman (det senare direktivet ska därmed upphöra att gälla). Tillämpningen av direktivet

⁵ Nationella Single Window är en portal för inrapportering av myndighetsinformation kopplad till fartygsanlöp. Portalen, som förvaltas av Sjöfartsverket, är ett samarbete mellan Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

1999/35 är i dag problematisk eftersom flera medlemsstater kombinerar eller ersätter denna typ av inspektion med hamnstatskontroller trots att tillämpningsområdena för de båda direktiven inte är identiska. Ändringsförslaget innebär att de gällande besiktningskraven uppdateras, förtydligas och förenklas för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg samtidigt som baskraven behålls. Det görs därför inga egentliga ändringar i sak.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Flera svenska författningar kommer att behöva ändras med anledning av förslagen. Här nedan följer information i förhållande till respektive direktiv.

KOM(2016) 369 (EU-pass direktivet)

Området regleras i Sverige i Sjöfartsverkets föreskrifter SJÖFS 2002:17 om säkerheten på passagerarfartyg i inrikes trafik. Direktivet 2009/45/EG har genomförts i bl.a. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och Transportstyrelsens ändringsföreskrift TSFS 2011:47.

KOM(2016) 370 (registrering av personer ombord)

Direktiv 98/41/EG har genomförts genom SJÖFS 1999:15 om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg. Direktivet 2010/65/EU har genomförts i två steg; det första angav vad som skulle rapporteras – ändringar gjordes framför allt i Transportstyrelsens föreskrift och allmänna råd TSFS 2010:159 om rapporteringsskyldighet för fartyg i vissa fall, men även i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2010:96 om åtgärder mot förorening från fartyg. I Transportstyrelsens tillsynsföreskrift TSFS 2009:2 och Sjöfartsverkets föreskrifter SJÖFS 2004:13 om sjöfartsskydd finns även vissa hänvisningar. Det andra steget avser det operativa införandet av ett nationellt Single Window, en nationell rapporteringsportal för uppgiftslämnande genom en gemensam kanal. I Sverige är det annars fyra myndigheter som är mottagare av information som ska rapporteras - Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Tullverket.

KOM(2016) 371 (flagg- och hamnstatsinspektioner)

Direktivet 1999/35/EG har genomförts genom fartygssäkerhetslagen (2003:364) med kompletterande regler i TSFS 2009:2 om tillsyn inom sjöfartsområdet.

Hamnstatsdirektivet (2009/16/EG) har genomförts i bl.a. fartygssäkerhetslagen (2003:364), men även i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Ytterligare bestämmelser finns dels i Transportstyrelsens tillsynsföreskrift TSFS 2009:2. Sannolikt kan även andra föreskrifter beröras, såsom Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2015:45 om avgifter inom sjöfartsområdet.

1.4.1 EU:s budget

Förslagen anses inte få några konsekvenser för EU-budgeten.

1.4.2 Statsbudget

Den preliminära bedömningen är att förslagen inte bör få några konsekvenser för statsbudgeten. Utgångspunkten är dock att eventuella sådana konsekvenser ska finansieras inom befintlig budgetram.

1.4.3 Företag

Vissa av förslagen i främst KOM(2016) 369 och KOM(2016) 370 medför ökade kostnader för näringen.

KOM(2016) 369 (EU-pass direktivet)

Ändringen i Artikel 4.1, som görs för att förenkla definitionerna av fartområdena C och D, kan innebära att de fartyg som idag inte omfattas av direktivet (dvs. dagens E-fartyg) skulle behöva certifieras om. Det medför i så fall kostnader för rederiet för de avgifter till behörig myndighet för att inspektera och certifiera om fartygen. Vidare kan det ändrade brandskyddskravet som föreslås införas i ny Artikel 6.6 innebära att existerande fartyg byggda i aluminium med EU-pass certifikat behöver certifieras om och medför då liknande kostnader som ovan. Det kan också innebära att dessa fartyg behöver uppgradera brandisoleringen i vissa av sina tomma utrymmen.

KOM(2016) 370 (registrering av personer ombord)

För svensk del påverkar förslaget främst de ca 500 mindre passagerarfartygen (under 300 brutto) i skärgårdstrafik som idag omfattas av registreringskrav men som inte omfattas av rapporteringsformaliteter. Dessa fartyg gör ofta flera stopp och hamnuppehåll på sin rutt och skulle behöva rapportera om antal ombordvarande passagerare efter varje stopp. Företagen har redan idag uppgift på antal ombordvarande vid varje del av resan, men att rapportera vidare denna information blir en ökad administrativ börda.

Tekniken för det nationella Single Window är idag inte anpassad för att på ett enkelt sätt rapportera antal passagerare eftersom det förutsätter en internetuppkoppling och inloggning i systemet vid varje rapporteringstillfälle. Om företagen istället väljer alternativet att rapportera via AIS är det möjligt att befintlig AIS-utrustning behöver uppgraderas alternativt att utrustningen behöver införskaffas om fartyget saknar sådan.

Avslutningsvis är det möjligt att direktivets omfattning utökas till passagerarfartyg i inlandssjöfart eftersom ordet "havsgående" föreslås tas bort från definitionen av passagerarfartyg.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till översynen av regelverken med bäring på passagerarfartygssäkerhet och bedömer att förslagen kommer att leda till ett förenklat regelverk och en ökad säkerhet ombord. Passagerarfartyg inklusive ro-ro-passagerarfartyg är en mycket viktig del i transportkedjan och transporterar stora volymer gods och passagerare till och från Sverige. Olyckor med dessa fartyg kan få stora konsekvenser och det är av särskild vikt att Sverige bidrar till regelutvecklingen för dessa fartygstyper.

Det är viktigt att regelverken blir ändamålsenliga, effektiva och uppnår sitt syfte och mål. Ambitionen bör vara att minska administrativa bördor, särskilt för små- och medelstora företag, utan att det påverkar säkerhetsnivån negativt.

Den tekniska utvecklingen bör bidra till att uppnå regelverkens mål. Dock ska tekniska lösningar vara användarvänliga och anpassade för ändamålet.

Regeringen avser särskilt bevaka revideringen av fartområden då det kan få effekter på den svenska kust- och skärgårdstrafiken samt försäkra sig om att existerande och certifierade passagerarfartyg byggda i aluminium inte behöver certifieras om.

Regeringen avser också särskilt bevaka revideringen av reglerna om registrering av personer ombord då de kan påverka de mindre passagerarfartyg som bedriver trafik i den svenska skärgården. Regeringen avser verka för att inte öka den administrativa bördan för dessa fartyg samtidigt som direktivets syfte och mål ska uppnås.

Förslaget om att sammanföra bestämmelser om värdstatskontroll och hamnstatskontroll bör medföra förenklingar och bidra till att uppnå en likvärdig och gemensam tillämpning inom EU.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

KOM(2016) 369 (EU-pass direktivet)

I samband med de förtydliganden som föreslås om att vissa fartygstyper inte omfattas av direktivet, anser branschorganisationen **Skärgårdsredarna** att det även tydligt bör anges att det heller inte är tillåtet att använda

försörjningsfartyg inom offshoresektorn eller tenderbåtar till kryssningsfartyg för sightseeing, utflykter eller liknande. För den typen av trafik ska fartygen vara försedda med passagerarfartygscertifikat för att undvika en snedvriden konkurrens. Skärgårdsredarna välkomnar en tydligare definition av fritidsbåt och när denna övergår till att vara en ”direktivsbåt” och uttrycket ”not engaged in trade” som föreslås bör klargöra denna distinktion. Enligt förslaget att förtydliga att aluminium vid kompletterande brandisolering kan vara ett material som är likvärdigt med stål, anser Skärgårdsredarna att det kan slå hårt emot de fartyg som är över 24 meter, som idag är certifierade enligt direktiv 2009/45/EG och byggda helt eller delvis i aluminium. Skärgårdsredarna anser att dessa krav endast ska gälla nya fartyg då det sannolikt inte är praktiskt möjligt att genomföra kompletterande brandisolering på existerande fartyg. I kommissionens förslag föreslås även förenklingar för definitionen av fartområde där vissa hänvisningar tas bort. Skärgårdsredarna anser att en förändring av fartområden kan få konsekvenser för enskilda redare om nya fartområden behöver tas fram. Det kan även påverka redan upphandlade trafiklinjer om en fartområdesgräns flyttas.

KOM(2016) 370 (registrering av personer ombord)

Det föreslås i artikel 4 och artikel 8 att uppgifter om antalet personer ombord ska registreras hos den nationella kontaktpunkten Single Window eller göras tillgängligt med hjälp av det automatiska identifieringssystemet. Om det system som refereras till är AIS, bedömer **Sjöfartsverket** att AIS inte bör vara en inrapporteringskanal för antalet personer ombord. Annars kommer en utveckling av det nationella Single Windows vara nödvändigt om ansvarig myndighet får i uppgift att tillgängliggöra uppgifterna via AIS. Sjöfartsverket ser därför inget syfte med den utökade möjligheten med AIS, utan förespråkar att registrering endast bör göras till Single Window. Artikel 9 anger att en databas ska upprättas och underhållas av kommissionen där medlemsstaten ska informera om beslut om undantag från registrering. Enligt artikel 10 är det även medlemsstaternas ansvar att kontrollera att registrering av uppgifter är tillförlitlig och aktuell samt att behörig myndighet har tillgång till uppgifterna vid en sjöolycka eller sökinsats. Personuppgifterna ska heller inte bevaras längre än nödvändigt. Sjöfartsverket ser en otydlighet mellan medlemsstaternas lagring och ansvar för uppgifter och den databas som kommissionen ska förvalta.

Branschorganisationen **Svensk Sjöfart** ifrågasätter förslaget att övergå till att registrera uppgifter via det nationella Single Window. Bland annat då det fortsatt är problem med implementeringen av Single Window och brist på harmonisering mellan länderna samt att det vore olämpligt att frångå ett fungerande system med en registreringsansvarig på varje rederi. Dessutom pågår en Refit-övning gällande rapporteringsdirektivet 2010/65/EU som ser över lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat och Svensk Sjöfart anser att man bör avvakta den översynen. Svensk Sjöfart stödjer förslaget om tillägg av nationalitet i de uppgifter som ska registreras.

Kommissionen föreslår att ta bort möjligheten till undantag från vidarerapportering som nu råder i skyddande vatten och om resan är under en timme. **Skärgårdsredarna** anser att undantagsmöjligheten bör finnas kvar då kravet är obefogat för fartyg som trafikerar skyddande vatten och närhet till sjöräddningsresurser och att det även medför en onödig administrativ börda. Skärgårdsredarna anser att Sverige bör verka för att undanta fartområde E i sin helhet och i övriga fall bör Transportstyrelsen pröva rimligheten.

KOM(2016) 371 (flagg- och hamnstatsinspektioner)

Svensk Sjöfart anser att värdstatskontrolldirektivet 1999/35/EG fortfarande är relevant och att inget bör förändras till det sämre ur ett sjösäkerhetsperspektiv men att vissa effektiviseringar är motiverade. Svensk Sjöfart anser istället att direktivet bör utvidgas till att inte bara omfatta ro-ro-passagerarfartyg utan även inkludera de kryssningsfartyg som mer eller mindre går i reguljär trafik i Östersjön och mellan EU-hamnar. Svensk Sjöfart anser även att det är tid för ett helhetsgrepp för utvecklingen av sjösäkerhetsregler för passagerarfartyg både inom EU och IMO. De anser att det holistiska perspektivet saknas där flera komponenter som läckstabilitet (index R), ett fartygs framförande och operation bör vara integrerade delar i ett fartygs överlevnadsindex.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Eftersom förslagen ersätter nuvarande direktiv förblir den rättsliga grunden artikel 100.2 i EUF-fördraget om bestämmelser på sjöfartsområdet. Akten antas genom ordinarie lagstiftningsförfarande.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

När det gäller subsidiaritetsprincipen skriver kommissionen att EU:s lagstiftning om säkerhet på passagerarfartyg huvudsakligen har utformats och anpassats enligt internationella regler som i många fall är ett svar på allvarliga olyckor som inträffat. Då internationella regler fastställer säkerhetsnormer för fartyg på internationella resor är de oftast inte tillämpliga på passagerarfartyg som används på inrikes resor.

Genom förslaget KOM 369 bevaras en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg som används på inrikes resor och som inte kan uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå. Samtidigt upprepar förslaget behovet och mervärdet av skillnader i vissa bestämmelser till följd av lokala driftsförhållanden. Vidare skriver kommissionen att mot bakgrund av målet för den inre marknaden och friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster

inom medlemsstaterna säkerställer förslaget också att direktiv 2009/45/EG fortsätter att underlätta överföringen av fartyg mellan nationella register och möjliggöra konkurrens på inrikes resor på lika villkor, utan att säkerheten äventyras.

Genom förslaget KOM 370 nås en gemensam och samstämmig tillämpning av de registreringskrav som fastställs i direktiv 98/41/EG för alla fartyg som trafikerar EU-hamnar, vilket inte kan uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå. Det säkerställer att direktiv 98/41/EG håller jämna steg med den rättsliga och tekniska utvecklingen och fortsätter därför att öka säkerheten och underlätta sök- och räddningsinsatser om en olycka inträffar. Förslaget garanterar också att konkurrensen fortsätter att ske på lika villkor i EU:s vatten för alla operatörer, oberoende av nationalitet eller vilken flagga fartygen för och utan skillnad mellan utrikes och inrikes resor. Samtidigt förtydligar förslaget villkoren för undantag från kraven i direktiv 98/41/EG där det kan behövas till följd av lokala driftsförhållanden.

Som beskrivs ovan har gemensamma regler antagits på EU-nivå för passagerarfartyg i inrikes trafik, inbegripet ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. Men detta har inte gjorts när det gäller internationella resor där internationella konventioner gäller. Inom ramen för internationella konventioner möjliggörs vissa undantag och skilda tolkningar av säkerhetsnormerna. Förslaget KOM 371 gör att passagerare som reser inom EU fortsatt kan förvänta sig samma skyddsnivå oavsett vilken typ av fartyg eller trafik de reser med. EU:s befintliga inspektionssystem för passagerarfartyg i både inrikes och internationell trafik är en förutsättning för att en hög säkerhetsnivå på passagerarfartyg ska kunna upprätthållas och undermålig sjöfart undanröjas. Det garanterar också att konkurrensen sker på lika villkor i EU:s vatten för alla operatörer, oberoende av nationalitet eller vilken flagga fartygen för och utan skillnad mellan utrikes och inrikes resor. Därför kan harmoniserade villkor och inspektionssystem för driften av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg till och från EU-hamnar och en gemensam säkerhetsnivå inte uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå.

Regeringen har ingen invändning mot kommissionens motivering och resonemang gällande subsidiaritetsprincipen.

När det gäller proportionalitetsprincipen framhåller kommissionen bl.a. att olycksstatistiken visat att gällande lagstiftning resulterat i en hög säkerhetsnivå för passagerarna. Regleringskostnaderna har inte visat sig oproportionerliga i jämförelse med nationella normer som annars skulle krävts. För KOM 369 är ett av målen förenkling då fartyg under 24 meter tas bort från tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG då de flesta av dessa fartyg är byggda av annat material än stål och redan idag inte omfattas av direktivet. Dock kommer fartyg byggda i aluminium tydligare inkluderas för

att bidra till en likvärdig bedömning och gemensam säkerhetsnivå på dessa fartyg.

2015/16:FPM107

I KOM 370 samt KOM 371 föreslås det att ta bort föråldrade krav och klargöra tvetydiga krav som det enda proportionella och konsekventa alternativet. Det säkerställer att den nuvarande höga säkerhetsnivån inte äventyras och möjliggör en bättre resursanvändning, bättre målinriktning och tydligare säkerhetskrav. Kravet att registrera uppgifter om ombordvarande personer i befintliga elektroniska system utgör en förbättring till den nuvarande säkerhetsnivån utan att ge upphov till betydande kostnader för operatörerna och de nationella förvaltningarna. Det tidigare kravet att godkänna passagerarregistreringssystem har medfört en arbetsbörda för vissa nationella förvaltningar. Det är ytterst viktigt att i ett mycket tidigt skede efter en sjöolycka ha tillgång till uppgifter om antalet personer ombord och en förteckning över dessa inklusive deras nationalitet.

Regeringen har ingen invändning mot kommissionens motivering och resonemang gällande proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslagen har varit ute på en första remiss till berörda myndigheter, branschorganisationer och fackrepresentanter. En fortsatt dialog med branschrepresentanter kommer ske under förhandlingens gång.

Förslagen presenterades den 7 juli 2016 i rådsarbetsgruppen för sjöfart. Rådets ordförandeskap har för avsikt att börja med KOM 369 gällande säkerhetsbestämmelser för passagerarfartyg i inrikes fart och kommer därefter fortsätta med de övriga förslagen.

4.2 Fackuttryck/termer

Hamnstatskontroll - Inspektion av utländska fartyg av hamnstaten

Ro-ro passagerarfartyg - ett passagerarfartyg med lastutrymmen där last kan rulla ombord eller utrymmen av särskild kategori

Värdstatskontroll - kontroll som värdstaten utför på utländska passagerarfartyg som används i reguljär trafik