



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 2 juni 2023  
(OR. en)

10126/23

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2023/0165 (COD)**

---

---

**TRANS 221  
MAR 80  
OMI 47  
CODEC 1016  
IA 132  
ILO 6**

## **FÖRSLAG**

---

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	1 juni 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 271 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 271 final.

---

Bilaga: COM(2023) 271 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.6.2023  
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Detta förslag gäller en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll<sup>1</sup>.

Direktiv 2009/16/EG (*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, befälens och besättningens behörighet ombord samt fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner och tillämplig EU-lagstiftning i Europeiska unionen. Hamnstatskontrollen är därför viktig för att säkerställa sjösäkerheten och för att skydda den marina miljön.

På grund av dess historia och internationella karaktär har en särskild regleringsstruktur utvecklats för sjötransporter. På global nivå antogs den internationella rättsliga ramen under överinseende av Internationella sjöfartsorganisationen<sup>2</sup> (IMO) och reglerna för arbets- och levnadsvillkor ombord på fartyg utfärdades av ett annat FN-organ, Internationella arbetsorganisationen (ILO).

Huvudansvaret för att övervaka fartygens överensstämmelse med IMO:s och ILO:s normer ligger hos den stat där fartyget är registrerat och vars nationalitet fartyget innehar, det vill säga flaggstaten. Flaggstatens regler gäller dock endast för fartyg som för denna flagg. Det finns fortfarande flaggstater som är villiga att tillåta undermåliga fartyg att bedriva verksamhet under deras flagg eller som inte kan tillämpa de internationella reglerna på ett tillfredsställande sätt. Därför innehåller många av IMO:s viktigaste tekniska konventioner bestämmelser för fartyg som ska inspekteras när fartygen besöker utländska hamnar för att se till att de uppfyller de internationella kraven.

För att förbättra effektiviteten började hamnstater som genomför hamnkontrollinspektioner samordna sitt arbete systematiskt på regional nivå. Samförståndsavtalet om hamnstatskontroll<sup>3</sup> (Paris MoU) som upprättades 1982 är den första av nio mellanstatliga strukturer i världen. Alla 24 medlemsstaterna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) med kusthamnar samt Kanada, Ryska federationen<sup>4</sup> och Förenade kungariket har undertecknat Paris MoU. EU är inte medlem.

I direktivet om hamnstatskontroll ingår förfarandena och verktygen i Paris MoU enligt överenskommelsen från 2009. Paris MoU och direktivet om hamnstatskontroll bygger på begreppen delad börda och riktade, harmoniserade inspektioner. Kommissionen, biträdd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), ger alla EES- och medlemsstater i Paris MoU det tekniska stöd som krävs för att besluta vilka fartyg som ska inspekteras och för att rapportera och dela resultaten av hamnkontrollinspektionerna via Thetis databas (som är inrättad av Emsa) och utbildning om hur inspektionerna ska utföras. EES-medlemsstaterna får också information om de fartyg som är planerade

---

<sup>1</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

<sup>2</sup> Internationella regler omfattar den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas 74), den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol 73/78), normer för utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), 1966 års internationella lastlinjekonvention och 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (COLREG 72).

<sup>3</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org).

<sup>4</sup> Efter invasionen av Ukraina upphävdes Ryska federationens medlemskap i Paris MoU i maj 2022.

att anlöpa deras hamnar via unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten ”SafeSeaNet”<sup>5</sup> så att de kan planera sina inspektioner.

Direktivet har följande huvudsyften:

- i) Kontinuerligt förbättra sjösäkerheten och sjöfartsskyddet.
- ii) Kontinuerligt förbättra förebyggandet av föroreningar och miljöpåverkan.
- iii) Kontinuerligt förbättra boende- och arbetsförhållandena ombord.
- iv) Förhindra att konkurrensen snedvrids.

För detta ändamål är de viktigaste inslagen i EU:s ordning för hamnstatskontroll följande:

- i) Att anta en harmoniserad strategi för inspektioner och kvarhållanden.
- ii) För varje medlemsstat att åta sig ett årligt inspektionsåtagande.
- iii) Att rikta in sig på fartyg för inspektion på grundval av en fartygsriskprofil (SRP) för varje enskilt fartyg.
- iv) Registerföring och informationsutbyte (inspektionsdatabas).

Sedan direktivet trädde i kraft har det ändrats för att verkställa 2006 års konvention om arbete till sjöss (MLC, 2006)<sup>6</sup>. I EU gäller dessutom särskilda regler för färjor i reguljär trafik,<sup>7</sup> försäkringskrav,<sup>8</sup> kontroll av fartygsgenererat avfall och lastrest<sup>9</sup>, säker och miljöriktig återvinning av fartyg<sup>10</sup> och övervakning, rapportering och kontroll av utsläpp av växthusgaser (GHG)<sup>11</sup> där hamnkontrollinspektioner kontrollerar efterlevnaden av dessa regler. För andra EU-rättsakter, t.ex. kontroll av svavelhalten i marina bränslen, används hamnstatskontrollen också för kontroller i de allra flesta EU-medlemsstater<sup>12</sup>. Hamnstatskontrollen i EU bygger till stor del på regler och förfaranden i Paris MoU men dessa EU-bestämmelser gäller inte de icke-EES-medlemmar som har undertecknat samförståndsavtalet för hamnstatskontroll.

Direktivet var föremål för en efterhandsutvärdering och kontroll av ändamålsenligheten till havs (tillsammans med annan EU-lagstiftning) 2018. Sedan direktivet trädde i kraft har det också övervakats kontinuerligt av kommissionen som identifierade följande problematiska frågor:

---

<sup>5</sup> Detta är ett system som är utvecklat och tillhandahålls av Emsa och som gör det möjligt för medlemsstaterna att tillhandahålla och ta emot information om fartyg och deras farliga laster. Det innehåller bland annat identifiering, position och status för ett fartyg, avgångs- och ankomsttider, tillbudsrapporter samt uppgifter om farligt gods.

<sup>6</sup> Direktiv 2013/38/EU av den 12 augusti 2013 om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (EUT L 218, 14.8.2013, s. 1).

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017).

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128).

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 7.6.2019, s. 11).

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (EUT L 330 10.12.2013, s. 1).

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (kodifiering) (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

- 1) De nuvarande EU-kraven är inte anpassade till nya internationella bindande regler/förfaranden som överenskommits på regional nivå (Internationella sjöfartsorganisationen – IMO och Paris MoU).
- 2) De nuvarande EU-kraven gäller inte fiskefartyg – vissa internationella konventioner som gäller fiskefartyg med en längd över 24 meter och som skulle kunna genomdrivas av hamnstatskontrollen inspekteras inte eller så sker inspektionen inte på ett samordnat sätt.
- 3) Det finns en ojämn fördelning av hamnstatskontrollerna i EU:s hamnar.
- 4) Den nuvarande utformningen av fartygsriskprofilen och den riktade mekanism som används för att välja ut fartyg för inspektion är inte uppdaterade.
- 5) Systemet är alltför beroende av ett betungande pappersbaserat certifikatsystem.
- 6) Det finns otillräckliga och stelbenta förfaranden och otillräckliga resurser för hamnstatskontroll (kompetens, utbildning).

De identifierade problemen gäller i hela EU och har samma bakomliggande orsaker. Utan EU-åtgärder kommer medlemsstaterna att arbeta på ett icke samordnat och icke-harmoniserat sätt. Det finns ett tydligt EU-värde i att förbättra direktivet för att ta itu med de problem som identifierats.

Mot bakgrund av detta har kommissionen utarbetat ett förslag om ändring av direktiv 2009/16/EG. Förslagets särskilda mål är följande:

- Uppdatera och anpassa EU:s lagstiftning till internationella regler och förfaranden som fastställts av IMO/ILO eller Paris MoU.
- Skydda fiskefartyg, deras besättning och miljön. Större fiskefartyg med en längd över 24 meter omfattas inte av hamnstatskontrollen. Ett frivilligt kontrollsystem för denna typ av fartyg bör öka efterlevnaden av internationella säkerhets- och miljöskyddsnormer för dessa fartyg.
- Se till att digitala lösningar används i högre grad. I synnerhet uppmuntras införande och användning av elektroniska föreskrivna certifikat genom att användningen av dem kopplas till den fartygsriskprofil som används för att rikta in sig på och välja ut fartyg för inspektion.
- Sörja för en effektiv och harmoniserad strategi för att genomföra hamnstatskontrollinspektioner. Detta inbegriper bättre inriktning på fartyg för inspektion genom omstrukturering av föråldrade aspekter av fartygsriskprofilen och tillägg av nya komponenter till den.

För tydlighetens och konsekvensens skull uppdateras genom detta förslag också ett antal definitioner och hänvisningar till relaterad EU-lagstiftning och IMO-regler.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förslaget är helt förenligt med direktiv 2009/18/EG<sup>13</sup> om utredning av olyckor till sjöss och direktiv 2009/21/EG<sup>14</sup> om flaggstatsförpliktelser. Alla tre av EU:s direktiv om sjösäkerhet bygger på de regler och standarder som fastställts av IMO på internationell nivå och de utgör tillsammans grunden för EU:s system för att säkerställa sjösäkerheten i EU:s vatten.

<sup>13</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

<sup>14</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 132.

- **Förenlighet med EU:s politik på andra områden**

Förslaget ingår som en del i kommissionens Refit-program och bidrar till agendan för bättre lagstiftning genom att det säkerställer att den befintliga lagstiftningen är enkel och tydlig, inte leder till onödig börda och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Detta förslag och tillhörande förslag om att se över andra sjösäkerhetsdirektiv är också en del av och har en betydande samverkan med EU:s lagstiftning om sjösäkerhet, som omfattar EU:s system för övervakning och information om fartygstrafik (SafeSeaNet)<sup>15</sup>, Emsa-grundförordningen<sup>16</sup>, direktivet om fiskefartygs säkerhet<sup>17</sup>, EU-lagstiftningen om erkända organisationer<sup>18</sup>, ramdirektivet om en marin strategi<sup>19</sup> och annan EU-miljölagstiftning<sup>20</sup>.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för ändringsdirektivet är artikel 100.2 i Romfördraget där åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och särskilda bestämmelser för sjötransport föreskrivs.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Eftersom de internationella instrumenten på området för hamnstatskontroller inom sjöfartssektorn är en exklusiv EU-behörighet enligt artikel 3.2 i Romfördraget är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig varken på dessa instrument eller på EU-reglerna om genomförande av dessa avtal.

- **Proportionalitetsprincipen**

Kommissionen utarbetade förslaget 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.

Syftet med den föreslagna ändringen är att förbättra sjösäkerheten genom att ha ett uppdaterat, enhetligt och harmoniserat system av hamnstatskontrollinspektioner i hela EU för att rikta in sig på underpresterande sjöfart och därigenom förbättra säkerheten och miljöprestandan för fartyg som är verksamma i EU:s vatten. Den anser att det är lämpligt att utvidga tillämpningsområdet för hamnstatskontroller till att omfatta större fiskefartyg eftersom det kommer att vara frivilligt för de medlemsstater som önskar genomföra denna typ av inspektion. Denna åtgärd bör förbättra säkerhets-, miljö-, arbets- och levnadsvillkoren inom fiskerisektorn. Utvecklingen mot digitalisering och användningen av e-certifikat kommer att skapa kostnader men dessa kommer att vara begränsade och uppvägas av de förväntade fördelarna i form av större säkerhets- och effektivitetseffekter som de

---

<sup>15</sup> Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>16</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

<sup>17</sup> EGT L 34, 9.2.1998, s. 1.

<sup>18</sup> Förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11) och direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47).

<sup>19</sup> EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

<sup>20</sup> Till exempel direktiv 92/43/EEG (habitatdirektivet), direktiv 2009/147/EG (EU:s fågeldirektiv), direktiv (EU) 2019/904 (direktivet om engångsplast).

förväntas ge. Med tanke på sektorns internationella karaktär finns det ingen alternativ åtgärd för att uppnå dessa resultat på ett mer effektivt och ändamålsenligt sätt.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget kräver flera ändringar av direktiv 2009/16/EG är ett ändringsdirektiv det lämpligaste rättsliga instrumentet.

### 3. **RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

I efterhandsutvärderingen av Refit-programmet 2018 och kontrollen av sjöfartens lämplighet drogs slutsatsen att direktivet visserligen i viss utsträckning begränsar flexibiliteten i Paris MoU men att det ger mervärde genom att kombinera en ram för hamnstatskontroll med en rättslig tillsynsmekanism för att säkerställa ett korrekt och konsekvent genomförande i medlemsstaterna. Detta har lett till påtryckningar att utföra och kontinuerligt förbättra och därmed till en bättre resursfördelning på medlemsstatsnivå för hamnstatskontroll. I utvärderingen drogs slutsatsen att direktivet har bidragit till de avsedda målen att förbättra sjösäkerheten, säkerheten, förhindra föroreningar och säkerställa bättre arbets- och levnadsvillkor ombord.

Emsa har stött hamnstatskontrollsystemet på viktiga sätt. Över två tredjedelar av de EU-/EES-medlemsstater som utför inspektioner använder uteslutande Thetis för att välja vilka fartyg som ska inspekteras. Europeiska sjösäkerhetsbyråns roll i förvaltningen och uppdateringen av Thetis och den utbildning av inspektörer som Emsa tillhandahåller för att harmonisera inspektionerna i hela regionen där Paris MoU gäller ansågs också vara mycket viktig.

Dessutom har kommissionen och Emsa kontinuerligt övervakat genomförandet av direktivet. Eftersom hamnstatskontrollinspektionsrapporter måste laddas upp till Thetis så snart en inspektion har slutförts har Emsa nästan en realtidsöversikt och en detaljerad översikt över alla inspektioner som utförs. Emsa tillhandahåller också en hjälpcentral och tekniskt stöd till medlemsstater som behöver hjälp och de genomför besök i EES-medlemsstaterna för att kontrollera efterlevnaden.

I kontrollen av sjötransportens ändamålsenlighet och den horisontella analysen av Emsa identifierades dock flera områden som kunde förbättras i ordningen för hamnstatskontroll.

- **Samråd med berörda parter**

Bland annat genomfördes följande samråd:

- Fyra sonderande intervjuer med företrädare för viktiga berörda parter på EU-nivå, särskilt för att stödja och finslipa den övergripande problemformuleringen och möjliga politiska alternativ.
- En riktad undersökning med berörda parter anordnad av den konsult som ansvarade för den externa studie som utgjorde stöd för konsekvensbedömningen pågick från 7 september 2021 till 6 oktober 2021. Undersökningen skickades till viktiga berörda parter med särskilda begäranden om information, särskilt för att underbygga bedömningen av eventuella politiska åtgärders effekter.
- Den konsult som ansvarar för den externa stödstudien för konsekvensbedömningen höll 22 riktade intervjuer under perioden 13 juli 2021 till 16 september 2021 med viktiga berörda

parter för att fylla i särskilda informationsförfrågningar, särskilt för att stödja bedömningen av konsekvenserna av möjliga politiska åtgärder.

- Ytterligare samråd som anordnas av GD Transport och rörlighet och den konsult som ansvarar för den externa stödstudien för konsekvensbedömningen i syfte att samråda med medlemsstaterna och viktiga berörda parter för att få deras synpunkter på de olika politiska åtgärderna och validera de framväxande och slutliga resultaten av stödstudien till konsekvensbedömningen när det gäller kvantifieringen av effekterna. Dessa åtgärder vidtogs under mötena i EU:s branschvisa dialogkommitté för sjötransport (den 16 april 2021, den 23 september 2021 och den 16 december 2021), EU:s branschvisa dialogkommitté för havsfiske (den 29 januari 2021, den 8 mars 2021 och den 16 november 2021), EU:s sektorsvisa dialogkommitté för hamnar (den 19 november 2021), ett informellt möte mellan direktörerna för sjötransporter inom EU/EES (den 30 november 2021), virtuella och personliga möten i hamnstatskontrollkommittén för Paris MoU (maj 2021 och maj 2022) möten i EU:s kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (den 17 maj 2021, den 11 november 2021 och den 31 maj 2022).

Den information som samlades in från berörda parter var avgörande för att kommissionen skulle kunna förфина utformningen av de politiska alternativen samt bedöma deras ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter. Det gjorde det möjligt för kommissionen att jämföra alternativen och fastställa vilka som sannolikt kommer att uppnå det optimala förhållandet mellan kostnad och nytta för samhället och bidra till att uppnå en mer ändamålsenlig och effektiv mekanism för hamnstatskontroll som är bättre inriktad på undermålig sjöfart. Resultaten av dessa processer kompletterade skrivbordsundersökningen som en del av arbetet med den externa stödstudien.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlats in under efterhandsutvärderingen 2018 och den kontroll av sjöfartens ändamålsenlighet som tidigare nämnts.

Utarbetandet av detta förslag krävde också bidrag från experter från kommissionen och Emsa om den särskilda utformningen av tekniska definitioner och tydlig juridisk utformning.

- **Konsekvensbedömning**

I konsekvensbedömningen undersöktes tre alternativ för översynen av direktivet på grundval av följande vägledande principer:

- 1) Behovet av att uppdatera och anpassa direktivet till internationella instrument.
- 2) Möjligheten att ta itu med det specifika problemet med fiskefartygsflottan genom att införa en särskild ordning för hamnstatskontroller för sådana fartyg.
- 3) Ökad digitalisering av metoder för hamnstatskontroll för att möjliggöra bättre förberedda och mer fokuserade hamnstatskontrollinspektioner – direktivet måste underlätta och ge incitament för användning av elektroniska lagstadgade certifikat.
- 4) En effektiv och harmoniserad strategi för hamnstatskontrollinspektioner som bygger på tidigare erfarenheter av att genomföra direktivet och bättre rikta in sig på fartyg för inspektion.

Alternativ A föreslår ett antal ändringar av direktivet för att bättre uppnå målet att förbättra sjösäkerheten och förebygga föroreningar. Detta alternativ är främst inriktat på att hålla direktivet

anpassat till internationella rättsliga instrument. De flesta av de andra föreslagna ändringarna är icke-reglerande åtgärder i form av rekommendationer, riktlinjer och workshoppar som anordnas av kommissionen och/eller Emsa.

Alternativ B skapar en balans mellan flexibilitet för hamnstatskontrollförvaltningar och harmonisering. Ett frivilligt system för hamnstatskontroll för de medlemsstater som vill genomföra inspektioner av fiskefartyg över 24 meter föreslås parallellt med (men utanför) det nuvarande direktivet. Det omfattar även tillhandahållande av riktlinjer, Emsa-utbildning och en inspektionsdatabas inom Emsa för att rikta in sig på fartyg och rapportering om inspektioner. Det uppmuntrar till användning av elektroniska certifikat genom att koppla dem till fartygsriskprofilen.

Alternativ C innebär den största administrativa bördan för hamnstatskontrollförvaltningar men det kommer också att säkerställa den högsta nivån av harmonisering av inspektioner. Det skulle till fullo införliva hamnstatskontroller för fiskefartyg över 24 meter i direktivet, vilket skulle påverka såväl ägare/operatörer av dessa fartyg som medlemsstaternas hamnstatskontrollförvaltningar. Det skulle göra användningen av elektroniska certifikat obligatorisk i direktivet och föreskriva en utfasning av papperscertifikat senast 2035.

Konsekvensbedömningen lämnades till nämnden för lagstiftningskontroll för godkännande i juli 2022. Nämnden avgav ett positivt yttrande med reservationer. I det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta lagstiftningsförslag behandlas nämndens kommentarer.

- Tillämpning av principen ”en in och en ut”

Inga ytterligare kostnader (administrativa kostnader eller anpassningskostnader) har identifierats för företag eller medborgare.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling (Refit)**

Initiativet är relevant för kommissionens Refit-program eftersom det syftar till att anpassa och förenkla lagstiftningen om sjösäkerhet, förbättra säkerhetsprofilen (särskilt för det större segmentet av fiskefartygsflottan) och hjälpa medlemsstaternas myndigheter att uppfylla sina inspektions- och rapporteringsskyldigheter.

Det rekommenderade alternativet omfattar dessutom aspekter av förenkling, eftersom det kommer att klargöra situationer och omständigheter under vilka hamnstatskontrollinspektioner kan missas antingen av normala driftsskäl eller i force majeure-situationer. Det förväntas öka harmoniseringen och standardiseringen i hela EU genom att Europeiska sjösäkerhetsbyrån tillhandahåller stöd till de nationella hamnstatskontrollmyndigheterna med utbildning om hur inspektioner av utländska fiskefartyg ska utföras och genom att tillhandahålla en särskild inspektionsdatabas för att rikta in sig på och välja ut fartyg för inspektion samt registrera och dela med sig av resultaten av inspektionerna.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget ger en nettokostnad för unionens budget på 6,479 miljoner euro under perioden 2025–2050. Förslagets budgetkonsekvenser beskrivs närmare i den finansieringsöversikt som bifogas detta förslag för kännedom. Förslagets budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till

Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

## 5. ÖVRIGA INSLAG

### • Övervakning, utvärdering och rapportering

Lämpliga övervaknings- och rapporteringsarrangemang har fastställts. Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att spela en viktig roll i denna process eftersom byrån ansvarar för utvecklingen och driften av elektroniska datasystem för sjötransporter, särskilt databasen för rapportering om mål och inspektioner inom ramen för Thetis.

Genomförandet kan övervakas med hjälp av kommissionens och/eller Europeiska sjösäkerhetsbyråns övervakning av Thetis databas för att kontrollera att fartygen är korrekt inriktade på inspektion och att inspektionerna genomförs korrekt och att inspektionsrapporterna laddas upp i databasen. Europeiska sjösäkerhetsbyrån genomför också besökscykler i medlemsstaterna för att kontrollera insatser på plats som en del av Europeiska sjösäkerhetsbyråns stödroll till kommissionen<sup>21</sup>. Medlemsstaterna måste ha ett kvalitetsstyrningssystem för att kunna certifiera att deras organisation, strategier, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att uppnå målen. Detta måste certifieras och därefter genomgå regelbundna revisioner. Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att till kommissionen/Europeiska sjösäkerhetsbyrån delge resultaten av de revisioner som utförts av det ackrediterade organet så att de nationella hamnstatskontrollmyndigheterna kan behålla sin certifiering av kvalitetsstyrningssystemet.

Med tanke på att den fullständiga cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns planerade genomförandebesök enligt planeringen ska pågå under 5 år<sup>22</sup> föreslås det att utvärderingscykeln för direktivet ska följa sjuårsintervaller.

### • Förklarande dokument (för direktiv)

Förklarande dokument krävs inte eftersom förslaget syftar till att förenkla och förtydliga de nuvarande bestämmelserna.

### • Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

I skäl 11 uppmuntras alla EU-medlemsstater som är stödberättigade (Spanien, Grekland, Frankrike, Kroatien, Italien och Slovenien) att bli medlemmar i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll i Medelhavsområdet för att förbättra kvaliteten och kvantiteten på de hamnstatskontroller som utförs i Medelhavsområdet.

Artikel 1 i utkastet till ändringsdirektiv utgör dess huvuddel och innehåller ändringar av ett stort antal bestämmelser i direktiv 2009/16/EG.

### *Syfte, definition och tillämpningsområde*

<sup>21</sup> Europeiska sjösäkerhetsbyrån genomför sådana besök enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som en del av sina huvuduppgifter. Därför förväntas inga ytterligare kostnader uppstå.

<sup>22</sup> Enligt Europeiska sjösäkerhetsbyråns ”Methodology for visits to Member States”, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

I punkt 1 ändras artikel 2 och direktivets tillämpningsområde utvidgas därigenom delvis till att omfatta ett antal internationella konventioner som omfattas av hamnstatskontrollinspektioner. Dessa är den internationella konventionen om kontroll och förvaltning av fartygs Ballast Water and Sediments (BWM-konventionen) och den internationella konventionen om borttagande av vrak (Nairobi) som båda är i kraft och har antagits som relevanta instrument av Paris MoU.

I punkt 2 ändras tillämpningsområdet så att fiskefartyg med en längd över 24 meter kan inspekteras enligt hamnstatskontrollerna av de medlemsstater som önskar genomföra dessa inspektioner.

### ***Inspektionsåtagande***

I punkt 3 ändras inspektionsåtagandet (den så kallade ”skäligen andelen”) och hur detta beräknas och efterlevs av medlemsstaterna. För närvarande baseras inspektionsåtagandet på ett treårigt löpande genomsnitt av alla inspektioner som utförs regionen för Paris MoU. Detta innebär att när medlemsstaterna inspekterar betydligt fler fartyg än vad deras inspektionsåtaganden föreskriver kommer detta med tiden att kumulativt öka inspektionsåtagandet för alla medlemsstater. Denna ökning har beräknats av till 1–2 procent per år av Europeiska sjösäkerhetsbyrån. Denna åtgärd är utformad för att hantera denna ytterligare och onödiga börda för medlemsstaterna.

I punkterna 4 och 5 anpassas direktivet till ändringar i Paris MoU när det gäller inspektionsåtagandet och för att möjliggöra större flexibilitet för missade inspektioner (antingen av operativa skäl eller force majeure-skäl).

I punkt 6 ändras också direktivet för att möjliggöra större flexibilitet för uteblivna inspektioner och för att uppfylla inspektionsåtagandet.

### ***Force majeure-situationer***

I punkt 7 behandlas frågan om bristande flexibilitet i ordningen för hamnstatskontroller vid kriser eller oväntade händelser, till exempel covid-19-pandemin. För att göra systemet mer motståndskraftigt införs en ny artikel 8a. Åtgärden ger medlemsstaterna större flexibilitet, eftersom den gör det möjligt för dem att missa inspektioner i händelse av force majeure, förutsatt att den uteblivna inspektionen registreras och orsaken till att inspektionen missas dokumenteras.

### ***Anmälan före ankomst***

Punkterna 8 och 10 anpassar direktivet till ändringarna i Paris MoU genom att avskaffa skyldigheten att rapportera inom 72 timmar för fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion enligt artikel 9 och bilaga III – artikel 9 och bilaga III ska utgå. Punkterna 16 och 23 återspeglar strykningen av artikel 9 och bilaga III.

### ***Miljöparametrar***

I punkt 9 fastställs de miljöparametrar som ska beaktas för att fastställa den fartygsriskprofil som används för att rikta in sig på fartyg för inspektion.

### ***Utökad inspektion***

I punkt 10 föreskrivs att utökade inspektioner på grund av deras komplexitet måste utföras av mer än en hamnstatskontrollant.

### ***Vägrat tillträde***

Genom punkterna 12 och 13 ändras direktivet för att anpassa det till de ändringar som antagits i Paris MoU i fråga om förfarandet för tillträdesförbud och möjligheten att förbjuda fartyg som finns upptagna på de grå eller vita listorna i Paris MoU (förbud mot fel flagga) samt bestämmelser om beslut om kvarhållande eller när det kvarhållna fartyget inte går vidare till ett överenskommet reparationsvarv.

### ***Utbildning genom Europeiska sjösäkerhetsbyrån***

I punkt 14 fastställs Europeiska sjösäkerhetsbyråns möjligheter att tillhandahålla utbildning till EU:s medlemsstater för att de bättre ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt direktivet med tanke på den utvidgade omfattningen av hamnstatskontrollen och förbättringar av utbildningens omfattning och typ.

På grundval av detta kommer Europeiska sjösäkerhetsbyrån (tillsammans med medlemsstaterna och Paris MoU) att utveckla ett nytt fortbildnings- och utbildningsprogram för inspektörer som ska bestå av en i) kompetenskursplan och ett ii) yrkesutbildningsprogram. När dessa aspekter väl har införts bör byrån identifiera och tillhandahålla nya utbildningsbehov för att ändra kursplanerna, läroplanerna och innehållet i yrkesutvecklings- och utbildningsprogrammet för inspektörer, särskilt när det gäller ny teknik och de ytterligare skyldigheter som följer av nya IMO-konventioner.

### ***Databas, informationsutbyte och elektroniska certifikat***

Genom punkt 15 ändras direktivet för att förtydliga och fastställa den tidsram inom vilken underrättelser om fartygets ankomst och avgång måste meddelas SafeSeaNet. Enligt artikel 24.2 i direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att dessa uppgifter ”överförs till inspektionsdatabasen inom rimlig tid”. Direktivet kommer att ändras så att det omfattar vad en rimlig tid innebär så att rapportering av faktiska ankomst- och avgångstider rapporteras inom tre timmar. Där föreskrivs också att alla hamnstatskontrollinspektionsrapporter ska valideras av en annan person (antingen en annan inspektör för hamnstatskontroll eller en behörig myndighet) än den inspektör som utförde inspektionen innan inspektionsrapporten överfördes till databasen.

Genom punkt 16 ändras direktivet för att lägga till en ny artikel som föreskriver och uppmuntrar användning av elektroniska certifikat. Dessa skulle bygga på en gemensam mall, använda ett gemensamt valideringsverktyg och en gemensam databas på EU-nivå som skulle koppla användningen av elektroniska certifikat till fartygsriskprofilen. Denna åtgärd kommer att främja utfärdandet av elektroniska certifikat av flaggstater eller erkända organisationer som agerar för deras räkning (medan de tillåter fortsatt användning i hamnstatskontrollen) genom att belöna dessa e-certifikat med poäng (tillägg av en parameter till fartygsriskprofilen) för att betraktas som fartyg med låg risk och därmed utsättas för färre riktade hamnstatskontrollinspektioner.

### ***Kvalitetsstyrningssystem***

Genom punkt 18 ändras direktivet så att medlemsstaterna åläggs att utveckla och tillämpa ett kvalitetsstyrningssystem för sjöfartsadministrationens hamnstatskontrollverksamhet. Detta bör göra det möjligt för förvaltningarna att hålla jämna steg med den ökande komplexiteten och kraven för hamnstatskontrollinspektionerna för att möjliggöra bättre kvalitetskontroll och påvisa problem som resursfördelningsfrågor. Det kommer att gälla för alla hamnstater som inte redan har ett externt certifierat kvalitetsstyrningssystem för hamnstatskontrollverksamheten.

### ***Delegerade akter***

I punkt 19 föreskrivs att kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter för att uppdatera förteckningen över konventioner i artikel 2.1 om sådana konventioner har antagits som ett relevant instrument av Paris MoU och för att ändra bilaga VI i syfte att lägga till och/eller uppdatera förteckningen över förfaranden och riktlinjer för hamnstatskontroll som antagits av Paris MoU.

### ***Ändringsbefogenheter***

I punkt 20 föreskrivs att eventuella uppdateringar av IMO:s relevanta instrument som förtecknas i artikel 2.1 ska omfattas av standardklausulen om upprätthållande av skydds nivå. Detta innebär att om det sker förändringar på internationell nivå upprätthålls standarderna i EU-instrumentet åtminstone på nuvarande nivå.

### ***Genomförandebestämmelser***

I punkt 21 fastställs att när kommissionen antar genomförandeaakter ska den särskilt beakta rollen och sakkunskapen för Paris MoU och att sådana akter beaktar den sakkunskap och erfarenhet som vunnits med inspektionssystemet i unionen.

### ***Översyn av genomförandet***

Enligt punkt 22 kommer kommissionen att göra 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 Europeiska sjösäkerhetsbyråns besök i medlemsstaterna normalt tar minst fem år.

### ***Fartygens riskprofil – certifikat och dokument***

Punkterna 23 och 24 ändrar bilagorna I och II om fartygens riskprofil. Fartygets riskprofil ändras för att ta hänsyn till ändringar som man i princip redan har kommit överens om i Paris MoU. Dessa omfattar i) de viktningpunkter som tillämpas på vissa fartygstyper och ii) IMO:s revisionssystem, som inte längre är ett frivilligt system, utan ersätts med en viktningfaktor för att ta hänsyn till om flaggstaten har ratificerat de internationella konventionerna.

Fartygets riskprofil ändras också för last- och passagerarfartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 ton (som betraktas som det mest förorenande) för vilket man i fartygets riskprofil kommer att ta hänsyn till IMO:s koldioxidintensitetsindikator. För alla fartyg som är lämpliga för hamnstatskontroll justeras viktningfaktorn för att fästa större vikt vid miljörelaterade brister (Marpol, konventionen om hantering av ballastvatten och den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg) som registrerats för detta fartyg vid tidigare hamnstatskontrollinspektioner som genomförts i regionen för Paris MoU. De omkodade bristerna och kvarhållandena är endast kopplade till de internationella konventionerna (de så kallade relevanta instrumenten) så att fartygets riskprofil kommer att gälla i hela regionen för Paris MoU och inte bara i EU:s medlemsstater. En parameter kommer också att läggas till för att uppmuntra flaggstaterna för fartyg som har rätt att använda elektroniska certifikat.

### ***Certifikat***

I punkt 26 uppdateras förteckningarna över föreskrivna certifikat och andra dokument i bilaga IV som ska kontrolleras vid inspektioner i enlighet med IMO-kraven enligt vad som tidigare överenskommit i Paris MoU.

### ***Inspektionsförfaranden och riktlinjer***

För att möjliggöra ett uppdaterat och harmoniserat system för hamnstatskontroll i hela unionen uppdateras bilaga VI genom punkt 26 enligt inspektionsriktlinjerna och instruktionerna i Paris MoU som ska följas vid inspektioner i den aktuella versionen.

### ***Vägrat tillträde***

Genom punkt 28 uppdateras bilaga VIII om de förfaranden för tillträdesförbud som avses i artikel 16 för att anpassa dessa till de ändringar som redan överenskommit i Paris MoU.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>23</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>24</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG<sup>25</sup> fastställs regler för systemet för hamnstatsinspektioner, varigenom stödberättigade fartyg som anlöper unionshamnar inspekteras för att kontrollera om besättningens behörighet ombord och fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner om säkerheten för människoliv till sjöss och om skydd av den marina miljön.
- (2) Direktiv 2009/16/EG grundar sig på den befintliga frivilliga mellanstatliga strukturen i Paris MoU och begreppen delad inspektionsbörda, riskbaserad målinriktade val av fartyg för inspektioner, harmoniserade inspektioner och utbyte av inspektionsresultat.
- (3) Sedan direktiv 2009/16/EG trädde i kraft har det skett förändringar i det internationella regelverket (särskilt i Paris MoU och Internationella sjöfartsorganisationen) och den tekniska utvecklingen. Dessa ändringar och erfarenheter från genomförandet av direktiv 2009/16/EG bör beaktas.
- (4) Ett antal internationella konventioner har trätt i kraft och ratificerats av medlemsstaterna sedan 2011. Dessa är den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment och konventionen om borttagande av vrak. De bör därför tas med i förteckningen över de konventioner som omfattas av direktiv 2009/16/EG så att de kan verkställas som en del av systemet för hamnstatskontroll.
- (5) För att möjliggöra ett uppdaterat och harmoniserat system för hamnstatskontroll är det nödvändigt att ha ett snabbare sätt att uppdatera förteckningen över internationella konventioner

---

<sup>23</sup> EUT C , , s. .

<sup>24</sup> EUT C , , s. .

<sup>25</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

som verkställs genom hamnstatskontroll utan att hela direktivet behöver ändras. När en internationell konvention väl har trätt i kraft – vilket innebär att den har nått en överenskommen ratificeringsnivå – och efter att den antagits av medlemmarna i Paris MoU som ett relevant instrument bör därför förteckningen över konventioner i direktivet uppdateras av kommissionen.

- (6) På grund av deras ringa storlek är de flesta fiskefartyg i EU verksamma på territorialvatten och kan inte inspekteras i utländska hamnar. Detta innebär i allmänhet att endast större fiskefartyg med en längd över 24 meter (som också är de fiskefartyg som mest omfattas av internationella konventioner) sannolikt kommer att fiska i internationella vatten och anlöpa andra hamnar än de i det land där de är registrerade och därför omfattas av hamnstatskontrollen. Eftersom de flesta av de internationella konventioner som är tillämpliga på större fiskefartyg skiljer sig från dem som för närvarande tillämpas genom hamnstatskontroll och för att undvika oönskade spridningseffekter till det nuvarande hamnstatskontrollsystemet föreslås ett parallellt system för hamnstatskontroll för fiskefartyg.
- (7) På grund av fiskemönstren besöks emellertid inte alla EU-medlemsstater av dessa större fiskefartyg. Därför föreslås ett frivilligt system för de EU-medlemsstater som vill genomföra dessa inspektioner och som är skilt från det nuvarande systemet för hamnstatskontroll för att möjliggöra flexibilitet och hur standarder utvecklas vid hamnstatskontroll. Detta system för hamnstatskontroll av fiskefartyg med en längd över 24 meter kan därför utvecklas organiskt av medlemsstaterna, Paris MoU och kommissionen.
- (8) Mekanismen för rättvis fördelning innebär en fördelning av inspektionsbördan mellan medlemsstaterna i Paris MoU. Varje medlemsstat tilldelas ett visst antal inspektioner – dess inspektionsåtagande eller ”skäliga andel” – som ska utföras varje år. Lämplighet för inspektion avgörs i första hand av den tid som gått sedan den senaste inspektionen. Prioritet II-fartyg får inspekteras medan fartyg av prioritet I ska inspekteras.
- (9) Medlemsstaterna får missa ett visst antal ”prioriterade” inspektioner och ändå uppfylla sina inspektionsåtaganden. För vissa medlemsstater kan dock antalet fartygsanrop som faktiskt förekommer under ett visst år antingen överstiga eller understiga det tilldelade inspektionsuppdraget. En alternativ metod för att uppfylla kravet på skälig andel för dessa (överbelastade eller underbelastade) medlemsstater konstaterades vara oflexibel och därför är det nödvändigt att anpassa de berörda bestämmelserna till de reviderade bestämmelserna i Paris MoU.
- (10) Medlemsstaterna får också skjuta upp inspektioner av fartyg under vissa omständigheter, förutsatt att fartyget inspekteras i nästa anlöpshamn eller inom 15 dagar och att denna möjlighet ändras så att alla medlemsstater kan utnyttja den. Vissa kategorier av fartyg som anses utgöra en högre risk och därför kan komma i fråga för en utökad inspektion måste anmäla sin beräknade ankomsttid till hamn 72 timmar innan de ankommer. Efter ett antal år drogs dock slutsatsen att denna skyldighet var alltför betungande för verksamhetsutövarna och inte tillför något mervärde, eftersom de nationella myndigheterna redan har den information som krävs mer lättillgänglig i Thetis databas. På grundval av detta avskaffade Paris MoU denna anmälningskyldighet före ankomst, varför direktiv 2009/16/EG bör anpassas i enlighet med detta.
- (11) Under det senaste årtiondet och trots att antalet fartyg som anlöper EU:s hamnar ökat, inklusive när sjöfartstransporter av gods mellan de största hamnarna i EU:s medlemsstater och hamnar i det geografiska Europa eller i icke-europeiska länder i Medelhavet och Svarta havet, har säkerhetsprofilen för fartyg som anlöper EU:s hamnar förbättrats avsevärt.

Hamnstatskontrollinspektioner används i allt högre grad för att genomdriva miljölagstiftningen, t.ex. när det gäller svavelutsläpp eller säker och miljömässig skrotning av fartyg. Syftet med 55 %-paketet är att minska EU:s totala växthusgasutsläpp med 55 % fram till 2030, vilket banar väg för klimatneutralitet senast 2050 och sjötransport förväntas bidra till denna insats. Den riskprofil för fartyg som utarbetades före 2009 hade dock olika prioriteringar och är inte helt anpassad för att fokusera inspektionsinsatserna på fartyg med minst miljöprestanda.

- (12) På grundval av detta bör fartygens riskprofil uppdateras så att den återspeglar miljöproblemen genom att man fäster större vikt vid miljöprestanda, inbegripet den operativa koldioxidintensiteten för de fartyg som inspekteras samt miljörelaterade brister och kvarhållanden.
- (13) Digitaliseringen är en viktig del av den tekniska utvecklingen när det gäller datainsamling och dataöverföring och syftar till att bidra till kostnadsbesparingar och effektiv användning av mänskliga resurser. Antalet fartyg som för närvarande medför elektroniska certifikat ökar och förväntas fortsätta öka. Därför bör hamnstatskontrollens effektivitet förbättras genom ökad användning av elektroniska certifikat för att möjliggöra mer fartygsfokuserade och bättre förberedda inspektioner. Införandet och användningen av dessa elektroniska certifikat bör uppmuntras genom att de inkluderas i fartygsriskprofilen.
- (14) Hamnstatskontrollen har blivit alltmer komplicerad eftersom nya inspektionskrav läggs till, antingen genom EU-lagstiftning eller via Internationella sjöfartsorganisationen. Det finns därför ett behov av att säkerställa kompetenshöjning och omskolning av hamnstatskontrolltjänstemännen och kontinuerligt utveckla deras utbildning.
- (15) Unionens flaggstatsförvaltningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG<sup>26</sup> måste ha ett kvalitetsstyrningssystem för att hjälpa medlemsstaterna att ytterligare förbättra sina resultat som flaggstater och säkerställa lika villkor för förvaltningarna. Ett liknande krav på hamnstatskontroll bör göra det möjligt för medlemsstaterna att intyga att deras organisation, strategier, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att uppnå dess mål samt identifiera systemproblem som resurs- eller personalfördelningsproblem innan dessa blir problematiska.
- (16) För att möjliggöra en uppdaterad tillämpning av bestämmelserna i detta direktiv så att medlemsstaterna kan fullgöra sina skyldigheter enligt internationell rätt i enlighet med direktivet bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av konventionerna inom tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG och ändring av förteckningen över förfaranden och riktlinjer för hamnstatskontroll som antagits av Paris MoU. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016<sup>27</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter ska Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ska systematiskt ges tillträde till möten i de av kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter.
- (17) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2009/16/EG om förteckningen över konventioner som omfattas av dess tillämpningsområde, det frivilliga systemet för hamnstatskontroll för fiskefartyg med en total längd över 24 meter, villkoren för

<sup>26</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132).

<sup>27</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

tillämpning av bilaga VII om utökad inspektion, den enhetliga uppsättningen riktlinjer och förfaranden för skydd och säkerhet samt kraven på elektroniska certifikat, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>28</sup>.

- (18) För att förbättra kvaliteten på hamnstatskontrollerna i havsområden nära EU uppmuntras alla stödberättigade medlemsstater att ansluta sig till samförståndsavtalet om hamnstatskontroll i Medelhavsområdet.
- (19) Mot bakgrund av den fullständiga övervakningscykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns besök i medlemsstaterna för att övervaka genomförandet av direktiv 2009/16/EG bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 2009/16/EG senast [tio år efter dess tillämpningsdatum enligt artikel XX] och rapportera till Europaparlamentet och rådet om detta. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av sjöfartens internationella karaktär utan snarare på grund av deras omfattning och verkningar kan uppnås bättre på unionsnivå kan unionen vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21) Direktiv 2009/16/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

#### **Ändringar av direktiv 2009/16/EG**

Direktiv 2009/16/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
  - (a) I punkt 1 ska följande led läggas till som leden i) och m):
    - ”i) Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.
    - m) Internationella Nairobikonvention om borttagande av vrak.”
  - (b) Punkt 3 ska utgå.
- (2) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:
  - (a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Fiskefartyg under en total längd på 24 meter, örlogsfartyg, räddningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt och fritidsbåtar som inte används i handelssjöfart ska inte omfattas av detta direktiv.”

---

<sup>28</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (b) Följande punkt ska läggas till som punkt 4a:
- ”4a. Medlemsstaterna får endast utföra hamnstatskontroller av fiskefartyg med en total längd över 24 meter. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa villkoren för ett sådant särskilt system för hamnstatskontroll för fiskefartyg med en total längd över 24 meter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.”
- (3) I artikel 5 ska följande punkt införas som punkt 2a:
- ”2a. Inspektioner av fartyg av prioritet II som genomförs av medlemsstater när dess årliga inspektionsåtagande har överskridits med mer än 150 % ska inte beaktas vid beräkningen av det årliga inspektionsåtagandet för medlemsstater som är parter i Paris MoU.”
- (4) Artikel 6 ska ersättas med följande:

*”Artikel 6*

**Närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten**

En medlemsstat som underlåter att utföra de inspektioner som krävs enligt artikel 5.2 a uppfyller sitt åtagande i enlighet med den bestämmelsen om sådana uteblivna inspektioner inte överstiger 10 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser, oavsett deras riskprofil.

Utan hinder av procenttalen för missade inspektioner som det hänvisas till i det första stycket ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i unionen.

Utan hinder av procenttalen för missade inspektioner som det hänvisas till i det första stycket för fartyg av prioritet I som anlöper ankarplatser ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg med hög riskprofil som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i unionen.”

- (5) I artikel 7 ska punkt 2 ersättas med följande:
- ”2. En medlemsstat, i vilken det totala antalet besök av fartyg av prioritet I och prioritet II understiger 150 % av den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b ska anses fullgöra sin inspektionsplikt om den medlemsstaten utför det antal inspektioner av två tredjedelar av fartyg av prioritet I och II av det totala antalet fartyg av prioritet I och II som anlöper dess hamnar och ankarplatser.”
- (6) I artikel 8 ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:
1. En medlemsstat får besluta att uppskjuta inspektionen av ett fartyg av prioritet I eller prioritet II i följande fall:
- (a) Om inspektionen kan utföras vid fartygets nästa besök i samma medlemsstat, förutsatt att fartyget under mellantiden inte anlöper någon annan hamn i unionen eller i regionen för Paris MoU och uppskjutandet inte varar längre än 15 dagar .
- (b) Om inspektionen kan utföras i en annan anlöpshamn inom gemenskapen eller i regionen för Paris MoU inom 15 dagar, förutsatt att den stat där en sådan anlöpshamn är belägen har samtyckt till inspektionen i förväg.

2. Om en inspektion av operativa skäl inte genomförs av ett fartyg av prioritet I eller prioritet II ska det inte räknas som en utebliven inspektion, förutsatt att skälet till att inspektionen uteblev registreras i inspektionsdatabasen och någon av följande exceptionella omständigheter föreligger:

- (a) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön .
- (b) Fartygsanlöpet äger rum endast under natten (i enlighet med artikel 2.10). I detta fall ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att se till att fartyg som regelbundet anlöper nattetid kan bli inspekterade på lämpligt sätt.

(7) Följande artikel ska införas som artikel 8a:

*”Artikel 8a*

**Force majeure**

Underlåtenhet att genomföra en inspektion på grund av force majeure ska inte räknas som en utebliven inspektion om den uteblivna inspektionen och skälen till att den inte genomförts dokumenteras och registreras i inspektionsdatabasen.”

(8) Artikel 9 ska utgå.

(9) I artikel 10.2 skall följande läggas till:

”c) Miljöparametrar

Miljöparametrarna ska baseras på fartygets koldioxidintensitetsindikator och antalet brister avseende Marpol, den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, 1992, bunkerkonventionen och Nairobikonventionen i enlighet med del I.3 i bilaga I och bilaga II.”

(10) I artikel 14 ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. En utökad inspektion ska utföras av minst två hamnstatskontrolltjänstemän. Den utökade inspektionens omfattning, däribland de riskområden som ska ingå, anges i bilaga VII. Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter anta detaljerade åtgärder för att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av bilaga VII. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.”

(11) I artikel 14a ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Artiklarna 11.a och 14 ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som inspekterats i enlighet med denna artikel.”

(12) Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. En medlemsstat ska förbjuda tillträde till sina hamnar och ankarplatser för varje fartyg som

- är flaggat i en stat som omfattas av den svarta listan, som antas i enlighet med Paris MoU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och

offentliggörs av kommissionen varje år och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat samrådsavtalet om hamnstatskontroll eller

- är flaggat i en stat som omfattas av listan över fartyg med höga eller medelhöga prestanda, som antas i enlighet med Paris MoU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat samrådsavtalet om hamnstatskontroll.

Första stycket i denna artikel ska inte tillämpas i de situationer som avses i artikel 21.6.

Tillträdesförbudet ska vara tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhållits för tredje gången och där ett tillträdesförbud har utfärdats.”

- (b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Om fartyget därefter hålls kvar i någon hamn eller vid någon ankarplats inom unionen ska fartyget vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen. Detta tredje tillträdesförbud får hävas 24 månader efter det att förbudet utfärdats men endast om

- a) fartygets föreskrivna certifikat och klassificeringscertifikat utfärdas av en eller flera organisationer som är erkända enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009<sup>29</sup>
- b) fartyget förvaltas av ett företag med hög prestandanivå i enlighet med bilaga I del I.1 och
- villkoren som räknas upp i punkterna 3–9 i bilaga VIII är uppfyllda.

Ett fartyg som efter 24 månader efter det att tillträdesförbudet utfärdades inte uppfyller kriterierna i denna punkt, ska permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen.”

- (c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Varje därpå följande kvarhållande i en hamn eller ankarplats inom unionen av ett fartyg som för flagg från en stat som är upptagen i förteckningen över stater med medelhöga eller låga prestanda enligt vad som offentliggörs i årsrapporten från Paris MoU efter det tredje tillträdesförbudet ska leda till att fartyget permanent nekas tillträde till en hamn och ankarplats inom unionen.”

- (d) Följande punkt ska införas som punkt 4a:

”4a. Om ett fartyg som för flagg från en stat som är upptagen i förteckningen över högpresterande stater hålls kvar i en hamn eller på en ankarplats efter det tredje eller efterföljande tillträdesförbudet och om fartygets föreskrivna certifikat och klassificeringscertifikat utfärdas av en eller flera organisationer som är erkända enligt förordning (EG) nr 391/2009 vid tidpunkten för det första efterföljande fartygs-/hamngränssnittet i en EU-hamn och bevisen visar att ett besök ombord av klassificeringssällskapet har gjorts innan sådana certifikat utfärdas ska fartyget nekas tillträde till en hamn eller ankarplats under en period av 24 månader.

---

<sup>29</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11).

Om lagstadgade certifikat eller klassificeringscertifikat vid tidpunkten för det första fartygs-/hamngränssnittet inte utfärdas av en organisation eller organisationer som erkänts enligt förordning (EG) nr 391/2009 ska fartyget permanent vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser.”

(13) I artikel 21 ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de fartyg som avses i punkt 1 vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen om fartyget fortsätter sin resa

- (a) utan att uppfylla de villkor som den behöriga myndigheten i någon medlemsstat har uppställt i inspektionshamnen eller
- (b) inte uppfyller tillämpliga konventionskrav genom att inte anlöpa det anvisade reparationsvarvet.

Tillträdesförbudet ska upphävas efter en tolv månaders period. Tillträdesförbudet ska börja gälla samma dag som det utfärdas.

Ett sådant förbud ska gälla tills ägaren eller den driftsansvariga på ett tillfredsställande sätt visar att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav i konventionerna för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt.”

(14) I artikel 22 ska punkt 7 ersättas med följande:

”7. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna och med beaktande av den sakkunskap och de erfarenheter som vunnits i unionen och inom ramen för Paris MoU utarbeta ett fortbildnings- och utbildningsprogram för hamnstatsinspektörer. I detta utbildningsprogram ska hänsyn tas till den utvidgade omfattningen av hamnstatskontrollen samt till förbättringar av utbildningens omfattning och former.

I samarbete med medlemsstaterna ska kommissionen kontinuerligt identifiera och tillhandahålla nya utbildningsbehov för att ändra kursplanerna, läroplanerna och innehållet i yrkesutvecklings- och utbildningsprogrammet för inspektörer, särskilt när det gäller ny teknik och de ytterligare skyldigheter som följer av de relevanta elementen.”

(15) Artikel 24 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att information om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som anlöper dess hamnar och ankarplatser, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen överförs till inspektionsdatabasen inom tre timmar efter avgången via unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten ”SafeSeaNet” som avses i artikel 3 punkt s i direktiv 2002/59/EG. Så snart de har överfört sådana uppgifter till inspektionsdatabasen via SafeSeaNet behöver medlemsstaterna inte lämna uppgifter i enlighet med punkterna 1.2 och 2 a och 2 b i bilaga XIV till detta direktiv.”

(b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna ska se till att uppgifter om inspektioner som utförs i enlighet med detta direktiv överförs till inspektionsdatabasen så snart inspektionsrapporten har utarbetats eller kvarhållandet har hävts.

Medlemsstaterna ska inom 72 timmar se till att de uppgifter som överförts till inspektionsdatabasen blir godkända för offentliggörande. Inspektionsrapporten ska innan

den överförs till databasen valideras av en hamnstatskontrollinspektör som inte ingick i den grupp som utförde inspektionen.”

(16) Följande artikel ska införas som artikel 24a:

*”Artikel 24a*

**Elektroniska certifikat**

1. Kommissionen ska i nära samarbete med medlemsstaterna anta genomförandeakter för att fastställa funktionella och tekniska specifikationer för ett harmoniserat rapporteringsgränssnitt, valideringsverktyg och central databas/databas för elektroniska versioner av de certifikat som förtecknas i bilaga IV och som avses i artikel 13.1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.”
2. Medlemsstaterna får använda det harmoniserade rapporteringsgränssnittet, valideringsverktyget och den centrala databasen för elektroniska versioner av certifikaten för att underlätta övergången av deras fartygsregister till elektroniska certifikat.
3. Fartyg som för en stats flagg och som utfärdar sådana elektroniska certifikat ska ha detta återspeglat i fartygets riskprofil enligt bilagorna I och II.
4. Medlemsstaten ska ansvara för att data lämnas in i enlighet med tillämpliga rättsliga och tekniska krav. Medlemsstaten ska förbli ansvarig för uppgifterna och giltigheten av informationen och intygen samt för att uppdatera all information som har ändrats efter inlämnandet till den centrala databasen.”

(17) Artikel 25 ska ersättas med följande:

*”Artikel 25*

**Informationsutbyte och samarbete**

Varje medlemsstat ska se till att dess hamnmyndigheter eller hamnorgan och andra berörda myndigheter eller organ som har följande typer av information ger dem till den behöriga myndigheten:

- (a) Information om fartyg som inte har meddelat någon information i enlighet med kraven i detta direktiv, direktiv 2002/59/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883<sup>30</sup> samt, i förekommande fall, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.
- (b) Information om fartyg som har gått till sjöss utan att ha följt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883.
- (c) Information om fartyg som har vägrats anlöpa eller avvisats från hamn av skyddsskäl.  
Information om uppenbara avvikelser i enlighet med artikel 23.”

---

<sup>30</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg EUT L 151, 7.6.2019, s. 116.”

- (18) Artikel 30 ska ersättas med följande:

*”Artikel 30*

#### **Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer**

Kommissionen ska samla in den information och göra de besök i medlemsstaterna som kommissionen behöver för att se till att direktivet genomförs på ett effektivt sätt och för att i enlighet med artikel 2 b i i förordning (EG) nr 1406/2002 på ett övergripande sätt kontrollera hur unionens system för hamnstatskontroll fungerar.

Varje medlemsstat ska utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsstyrningssystem för de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet. Kvalitetsstyrningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder.”

- (19) Artikel 30a ska ersättas med följande:

*”Artikel 30a*

#### **Delegerade akter**

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 30b för att ändra artikel 2.1 för att ändra förteckningen över konventioner som anges i artikel 2.1 som om sådana konventioner har antagits som ett relevant instrument i Paris MoU och för att ändra bilaga VI i syfte att lägga till och/eller uppdatera förteckningen över förfaranden och riktlinjer för hamnstatskontroll som antagits av Paris MoU.”

- (20) Följande ska införas i artikel 31:

”4. Ändringarna av de relevanta instrumenten som förtecknas i artikel 2.1 får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.”

- (21) Artikel 33 ska ersättas med följande:

*”Artikel 33*

#### **Genomförandebestämmelser**

När de genomförandebestämmelser som avses i artiklarna 2.2 3.4a, 10.3, 10.4, 14.4, 15.3, 18a.7, 23.5, 24a.6 och 27 fastställs i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 31.2 ska kommissionen särskilt vinnlägga sig om att dessa bestämmelser tar hänsyn till den sakkunskap och de erfarenheter som erhållits genom inspektionssystemet i unionen och bygger på sakkunskapen från Paris MoU.”

- (22) Artikel 35 ska ersättas med följande:

*”Artikel 35*

#### **Översyn av genomförandet**

Kommissionen ska senast den [*Publikationsbyrån: infoga datum: tio år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv.”

- (23) Bilaga I ska ändras på det sätt som anges i bilaga I till detta direktiv.
- (24) Bilaga II skall ersättas med texten i bilaga II till detta direktiv.
- (25) Bilaga III ska utgå.
- (26) Bilaga IV ska ersättas med texten i bilaga III till detta direktiv.
- (27) Bilaga V ska ersättas med texten i bilaga IV till detta direktiv.
- (28) Bilaga VIII ska ersättas med texten i bilaga V till detta direktiv.

#### *Artikel 2*

#### **Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den [*Publikationsbyrån: infoga datum: ett år efter den dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft*] de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.  
  
När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### *Artikel 3*

#### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### *Artikel 4*

#### **Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT – ”BYRÅER”

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv för ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

#### 1.2. Berörda politikområden

Rörlighet och transport – Sjösäkerhet

#### 1.3. Förslaget avser

en ny åtgärd

en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>31</sup>

en förlängning av en befintlig åtgärd

en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna målet med att ändra direktiv 2009/16/EG är att upprätthålla lika villkor och undvika snedvridning av marknaden, säkerställa en hög sjösäkerhetsnivå och förebygga föroreningar till havs. Översynen bidrar också till mål 3 för hållbar utveckling (Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar) och mål 14 för hållbar utveckling (Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt i syfte att uppnå en hållbar utveckling.).

##### 1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Förslagets särskilda mål är följande:

Anpassa EU:s lagstiftning till nya internationella regler och förfaranden, oavsett om det gäller IMO/ILO eller Paris MoU.

Skydda fiskefartyg, deras besättningar och miljön.

Se till att digitala lösningar används i högre grad.

Sörja för ett effektivt och harmoniserat tillvägagångssätt vid hamnstatskontrollinspektioner.

<sup>31</sup> I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

### 1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget förväntas garantera en harmoniserad och hög säkerhetsnivå för hamnstatskontroll i hela unionen och införa ett digitaliserat system för att öka inspektionernas effektivitet genom bättre riskinriktning på fartyg, bättre förberedda inspektioner och enklare och snabbare utbyte av relevant information. Det förväntas också öka den vikt som fästs vid miljöaspekterna av hamnstatskontrollen.

Förslaget förväntas också öka skyddet av fiskefartyg, deras besättning och miljön genom att leda till en minskning av förlorade liv och skador liksom förlust av bunkerbränslet till havs.

### 1.4.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Det föreslagna direktivets effektivitet när det gäller det specifika målet nr 1 kommer att fastställas på grundval av den horisontella analys som Europeiska sjösäkerhetsbyrån utfört och diskussionerna i workshoppar.

Det föreslagna direktivets effektivitet när det gäller det specifika målet nr 2 kommer att fastställas på grundval av antalet inspektioner av större fiskefartyg (över 24 meter) och de rapporter som lämnas in i Thetis databas för rapportering om mål och inspektioner samt antalet registrerade brister och/eller kvarhållanden av fartyg av denna typ som anlöper EU:s hamnar.

Det föreslagna direktivets effektivitet när det gäller det specifika målet nr 3 kommer att fastställas av den information som laddas upp till Thetis. Antalet elektroniska intyg som flaggstaterna laddar upp till Europeiska sjösäkerhetsbyrån valideringsverktyg och centrala databas samt antalet inspektioner där elektroniska certifikat ingår.

Det föreslagna direktivets effektivitet när det gäller det specifika målet nr 4 kommer att fastställas på grundval av resultaten av de årliga revisioner av kvalitetsstyrningssystemet som kommer att delas med kommissionen, antalet inspektioner som utförs av mer än en inspektör, antalet inspektionsrapporter som validerats av någon annan än den inspektör som utför inspektionen och antalet överträdelseförfaranden under de kommande åren.

## 1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

### 1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att vara skyldig att anordna utbildning av hamnstatskontrolltjänstemän när det gäller stora fiskefartyg med huvudinriktning på relevanta EU-riktlinjer och utveckla relevanta kurser. Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer också att vara skyldig att utveckla en Thetis-modul för fiskefartyg och en gemensam kursplan för hamnstatskontroll av fiskefartyg som omfattar alla relevanta instruktioner och riktlinjer.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att vara skyldig att anordna utbildningar av hamnstatskontrolltjänstemän om användningen av elektroniska lagstadgade certifikat och måste utveckla ett valideringsverktyg och en databas.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att behöva utveckla förbättrade utbildningsverktyg/kapacitetsutveckling för hamnstatskontrolltjänstemän om ny teknik, inbegripet men inte begränsat till förnybara och koldioxidsnåla bränslen, som är särskilt

relevanta med tanke på 55 %-paketet, och automatisering genom att förbättra Europeiska sjösäkerhetsbyråns utbildningsverktyg online och rekrytera experter.

Senast 2025 kommer två heltidsekvivalenter att behövas för att stödja Europeiska sjösäkerhetsbyråns uppgifter att utveckla verktygen.

- 1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på unionsnivå” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (ex ante)

EU:s åtgärder på sjösäkerhetsområdet säkerställer en harmoniserad tillämpning av säkerhets- och miljönormerna och minskar eventuella konkurrensfördelar genom att avskräcka redare och/eller flaggstater som kan försöka vinna sådana fördelar genom att inte strikt följa de regler och normer som fastställs i de internationella konventionerna. Genom att införliva förfarandena och verktygen för Paris MoU i den europeiska lagstiftningen blir dessa genomförbara inför domstolen för att säkerställa att de verkställs på ett enhetligt sätt i unionen.

Förväntat mervärde för unionen (ex post)

Ett ingripande på EU-nivå har medfört fördelar som inte hade varit möjliga på nationell nivå eller enbart på nivån för Internationella sjöfartsorganisationen eller Paris MoU. EU-mervärdet av insatsen i sektorn när det gäller dess effektivitet och synergieffekter. Direktivet anpassar EU:s lagstiftning till Internationella sjöfartsorganisationens förordning och leder till en harmoniserad rapportering av hamnstatskontroll. När det gäller större fiskefartyg visar exemplet Paris MoU och direktivet när det gäller dess tillämpning på kommersiella transportfartyg att endast harmoniserade förfaranden och gemensamma kriterier för hamnstatskontroll för dessa fartyg kan hantera denna fråga. Underlåtenhet att anpassa direktivet skulle undanröja de synergistiska fördelar som uppnås tack vare att det genomförande.

- 1.5.3. *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

I efterhandsutvärderingen av Refit 2018 och kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet drogs slutsatsen att direktivet om hamnstatskontroll ger mervärde genom att kombinera en ram för hamnstatskontroll med en rättslig tillsynsmekanism för att säkerställa ett korrekt och konsekvent genomförande i medlemsstaterna. Detta har lett till påtryckningar att utföra och kontinuerligt förbättra och därmed få en bättre resursfördelning på medlemsstatsnivå för hamnstatskontroll. I utvärderingen drogs slutsatsen att direktivet om hamnstatskontroll har bidragit till de avsedda målen att förbättra sjösäkerheten, säkerheten, förhindra föroreningar och säkerställa bättre arbets- och levnadsvillkor ombord.

Europeiska sjösäkerhetsbyråns bistånd har på viktiga sätt stöttat EU:s ordning för hamnstatskontroll. Utvärderingen belyste betydelsen av Thetis databas. Över två tredjedelar av de EU-/EES-medlemsstater som utför hamnstatskontrollinspektioner använder uteslutande Thetis för att välja vilka fartyg som ska inspekteras. Europeiska sjösäkerhetsbyråns roll i förvaltningen och uppdateringen av Thetis och den utbildning som Europeiska sjösäkerhetsbyrån tillhandahåller genom inspektörer för att harmonisera inspektionerna i hela regionen för Paris MoU ansågs också vara mycket viktig. På liknande sätt pekade kontrollen av sjötransportens ändamålsenlighet på ett antal möjliga förbättringar när det gäller hamnstatskontroll.

Resultaten av efterhandsutvärderingen återspeglas i den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ enligt sammanfattningen i bilaga 5.

*1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Den föreslagna översynen är ett viktigt resultat av kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet, där EU:s vision för framtidens transportsystem fastställs. I strategin tillkännagavs att kommissionen planerar att inleda en omfattande översyn av den befintliga lagstiftningen om flaggstats ansvar, hamnstatskontroll och utredning av olyckor 2021 (enligt flaggskeppsinitiativ 10 – förbättra säkerhet och trygghet inom transporter).

Den föreslagna översynen kommer att skapa synergier med andra delar av EU:s regelverk, särskilt direktiv 2009/18/EG om utredning av olyckor och direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser.

Förslaget är förenligt med den nuvarande fleråriga budgetramen, även om det kommer att kräva omprogrammering inom rubrik 1 när det gäller det årliga bidraget till Europeiska sjösäkerhetsbyrån (budgetkompensation genom en kompenserande minskning av planerade utgifter inom ramen för FSE-transport (02 03 01)). Budgetkonsekvenserna av det nuvarande förslaget ingår redan i budgeten för kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

*1.5.5. En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

De budgetmässiga konsekvenserna av detta initiativ avser de ytterligare resurser som krävs för att Europeiska sjösäkerhetsbyrån ska kunna spela en allt viktigare roll för att underlätta för hamnstatskontrolltjänstemän (dvs. när det gäller stora fiskefartyg organisera utbildningar och utveckla en Thetis-modul och en gemensam läroplan, när det gäller elektroniska certifikat utveckla ett valideringsverktyg, en databas och förbättrade utbildningsverktyg/kapacitetsutveckling för ny teknik, inklusive men inte begränsat till förnybara och koldioxidsnåla bränslen samt automatisering) enligt det föreslagna direktivet. Detta är nya uppgifter för Europeiska sjösäkerhetsbyrån som kommer att bli permanenta, medan befintliga uppgifter inte kommer att minska eller delvis fasas ut. Det ökade behovet av mänskliga resurser kan inte tillgodoses genom omfördelning medan de ytterligare budgetbehoven kommer att tillgodoses genom att befintliga program som förvaltas av GD Transport och rörlighet inom den nuvarande fleråriga budgetramen kompenseras.

Ökningen av anslagen till Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kompenseras genom en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom ramen för FSE Transport (02 03 01). Budgetkonsekvenserna av det nuvarande förslaget ingår redan i budgeten för kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

**1.6. Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet**

**begränsad varaktighet**

- Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.
- Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

**obegränsad varaktighet**

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ, *[ej tillämpligt]*,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

**1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)<sup>32</sup>**

**Direkt förvaltning** av kommissionen genom

- genomförandeorgan

**Delad förvaltning** med medlemsstaterna

**Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

EIB och Europeiska investeringsfonden

organ som avses i artiklarna 70 och 71

offentligrättsliga organ

privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i EU-fördraget och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten.

Anmärkningar

Förvaltningen av den föreslagna förordningen kommer generellt att skötas av kommissionens avdelningar med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, beroende på vad som är lämpligt.

Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att införliva direktivets bestämmelser inom respektive tidsfrist.

<sup>32</sup> Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

## 2. FÖRVALTNINGSÅTGÄRDER

### 2.1. Regler om uppföljning och rapportering

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:*

Kommissionen kommer att vara övergripande ansvarig för genomförandet av det föreslagna direktivet samt för rapporteringen till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas genomförande och efterlevnad.

Kommissionen har möjlighet att övervaka genomförandet av direktivets bestämmelser i och av medlemsstaterna i nära realtid, eftersom resultaten av hamnstatskontrollerna måste laddas upp till Thetis databas inom 72 timmar efter inspektionen. Kommissionen/Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kontrollera att inspektioner utförs vid behov och att rapporterna laddas upp i databasen. Dessa indikatorer kommer också att övervakas av de medlemsstater som utför dessa inspektioner för inspektioner ombord på fiskefartyg med en längd över 24 meter.

Kommissionen och/eller Europeiska sjösäkerhetsbyrån kan övervaka medlemsstaternas framsteg effektivt varje vecka och medlemsstaterna vet att de övervakas om en åtgärd blir obligatorisk. Kommissionen kan i så fall vidta snabba åtgärder för att ta itu med eventuella brister, inbegripet ytterligare tekniskt stöd eller utbildning från Emsa eller kommissionen om att inleda ett överträdelseförfarande.

Emsa genomför också på kommissionens vägnar besök i medlemsstaterna för att kontrollera insatserna på plats.

Medlemsstaterna måste ha ett kvalitetsstyrningssystem för att kunna certifiera att deras organisation, strategier, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att uppnå målen. Detta måste certifieras och därefter granskas vart femte år. Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att till kommissionen och/eller Europeiska sjösäkerhetsbyrån delge resultaten av de revisioner som utförts av det ackrediterade organet så att de nationella hamnstatskontrollmyndigheterna kan behålla sin certifiering för kvalitetsstyrningssystemet.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att genomföra en horisontell analys som visar hur lagstiftningen fungerar och identifierar luckor och vad som kan göras för att åtgärda dem och rapportera till kommissionen och medlemsstaterna, bland annat genom diskussioner i workshoppar.

Tio år efter att direktivet ska ha införlivats ska kommissionen slutligen göra en utvärdering för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

### 2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

#### 2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Kommissionen kommer att vara övergripande ansvarig för genomförandet av det föreslagna direktivet samt för rapporteringen till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas genomförande och efterlevnad. Kommissionen kommer vid behov att bistås av Europeiska sjösäkerhetsbyrån när det gäller att tillhandahålla it-tjänster och utveckla de it-verktyg som krävs för att rapportera, övervaka och kontrollera bestämmelserna i det föreslagna direktivet samt anordna utbildningar. Medlemsstaterna ska genomföra införlivandet av direktivet i sin

nationella lagstiftning inom den tidsfrist som anges i direktivet. Verkställighetsåtgärder kommer att genomföras som en del av hamnstatens kontroller.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Även om kommissionen i sin helhet kommer att ansvara för genomförandet av det föreslagna direktivet samt för rapporteringen till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas genomförande och efterlevnad, kommer Europeiska sjösäkerhetsbyrån att ansvara för genomförandet av dess verksamhet och för genomförandet av dess ram för intern kontroll. Det kommer att krävas utveckling av it-verktyg och it-moduler samt utbildning av hamnstatskontrolltjänstemännen och medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att genomföra tillsynen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån är bäst lämpad att utföra rapportering och bedömning av efterlevnadsuppgifter, eftersom detta kommer att vara tekniskt arbete som kräver stor expertis inom datahantering samt en djupgående förståelse av komplexa tekniska frågor som rör elektroniska certifikat och utbildning.

Medlemsstaterna är bäst lämpade att genomföra verkställigheten av det föreslagna direktivet, särskilt genom att fortsätta att genomföra hamnstatskontrollen på ett harmoniserat sätt.

GD Transport och rörlighet kommer att tillämpa de nödvändiga kontrollerna i linje med den tillsynsstrategi som antogs 2017 om generaldirektoratets förbindelser med decentraliserade byråer och gemensamma företag. Inom ramen för strategin övervakar GD Transport och rörlighet resultatindikatorer för genomförandet av budgeten, revisionsrekommendationerna och administrativa frågor. Byrån lämnar en rapport vartannat år. Kontrollerna av övervakningen av byrån samt av den ekonomiska förvaltningen och budgetförvaltningen i samband därmed är förenliga med GD Transport och rörlighets kontrollstrategi som uppdaterades 2022.

De ytterligare resurser som ställs till Europeiska sjöfartsbyråns förfogande kommer att omfattas av Europeiska sjöfartsbyråns interna kontrollsystem som är anpassat till relevanta internationella standarder och inbegriper särskilda kontroller för att förebygga intressekonflikter och säkerställa skydd för visseblåsare.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Enligt det föreslagna direktivet kommer ytterligare finansiering endast att ges till Europeiska sjösäkerhetsbyrån som kommer att behöva utveckla it-verktyg och it-moduler samt tillhandahålla utbildning till de nationella hamnstatskontrolltjänstemännen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån har fullt ansvar för genomförandet av sin budget medan GD transport och rörlighet är ansvarigt för den regelbundna betalningen av de bidrag som budgetmyndigheten fastställer. Den förväntade risken för fel vid betalning och vid avslutandet liknar den som är knuten till de budgetsubventioner som byrån får.

De ytterligare uppgifter som följer av den föreslagna översynen förväntas inte generera särskilda ytterligare kontroller. Därför förväntas kontrollkostnaderna för GD Transport och rörlighet (mätt i förhållande till de förvaltade medlens värde) förbli stabila.

### 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Det föreslagna direktivet innehåller flera bestämmelser som är särskilt inriktade på att förhindra bedrägerier och oegentligheter. Medlemsstaterna måste ha ett kvalitetsstyrningssystem för att kunna certifiera att deras organisation, strategier, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att uppnå målen. Detta måste certifieras och därefter granskas vart femte år. Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att till kommissionen och/eller Europeiska sjösäkerhetsbyrån delge resultaten av de revisioner som utförts av det ackrediterade organet så att de nationella hamnstatskontrollmyndigheterna kan behålla sin certifiering för kvalitetsstyrningssystemet. Där föreskrivs också att alla hamnstatskontrollinspektionsrapporter ska valideras av en annan person (antingen en annan hamnstatskontrollinspektör eller en tillsynsmyndighet) än den inspektör som utförde inspektionen innan inspektionsrapporten överfördes till databasen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån tillämpar decentraliserade EU-byråers principer för bedrägeribekämpning i linje med kommissionens förhållningssätt. I mars 2021 antog byrån en uppdaterad strategi för bedrägeribekämpning baserad på den metod och den vägledning för bedrägeribekämpning som Europeiska byrån för bedrägeribekämpning lade fram samt på strategin för bedrägeribekämpning från GD Transport och rörlighet. Den tillhandahåller en ram för förebyggande, upptäckt och villkor för utredningar av bedrägerier på byrånivå. Europeiska sjösäkerhetsbyrån anpassar och förbättrar kontinuerligt sin politik och sina åtgärder för att främja högsta möjliga integritet för sin personal, stöder effektivt förebyggande och upptäckt av bedrägeririsker och fastställer lämpliga förfaranden för att rapportera och hantera potentiella bedrägerifall och deras resultat. Dessutom antog Europeiska sjösäkerhetsbyrån 2015 riktlinjer för intressekonflikter för styrelsen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån samarbetar med kommissionens avdelningar i ärenden som rör förebyggande av bedrägerier och oriktigheter. Kommissionen kommer att säkerställa att detta samarbete fortsätter och förstärks.

## 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

### 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff <sup>33</sup> .	från Eftaländer <sup>34</sup>	från kandidatländer och potentiella	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål

<sup>33</sup> Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

<sup>34</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

				kandidater 35		
1	02 10 02	Icke-diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

<sup>35</sup>

Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

### 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

#### 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
-------------------------------------------	---	-----------------------------------------------

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa)			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
Rubrik 1:	Åtaganden	1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Betalningar	2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Rubrik 2:	Åtaganden	(1a)					
	Betalningar	(2a)					
Rubrik 3:	Åtaganden	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
	Betalningar	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
<b>TOTALA anslag för Europeiska sjösäkerhetsbyrån</b>	Åtaganden	= 1 + 1a + 3a	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Betalningar	= 2 + 2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>7</b>	”Administrativa utgifter”
-------------------------------------------	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	<b>TOTALT</b>
GD: <.....>							
• Personalresurser							
• Övriga administrativa utgifter							
<b>GD TOTALT &lt;.....&gt;</b>	Anslag						

<b>TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>	(summa åtaganden = summa betalningar)							
---------------------------------------------------------------	------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	<b>TOTALT</b>
<b>TOTALA anslag under RUBRIKerna 1 till 7 i den fleråriga budgetramen</b>	Åtaganden	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Betalningar	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

### 3.2.2 Beräknad inverkan på Europeiska sjösäkerhetsbyråns anslag

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Belopp i miljoner euro (avrundat till tredje decimalen)

Mål- och resultatbeteckning	↓	Typ <sup>36</sup>	Genomsnittliga kostnader	År N		År N+1		År N+2		År N+3		För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT			
				RESULTAT																	
				Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 <sup>37</sup> ...																					
– Resultat																					
– Resultat																					
– Resultat																					
Delsumma för specifikt mål nr 1																					
SPECIFIKT MÅL nr 2 ...																					
– Resultat																					
Delsumma för specifikt mål nr 2																					
<b>TOTAL KOSTNAD</b>																					

I tillämpliga fall motsvarar beloppen summan av unionens bidrag till organet och byråns övriga inkomster (avgifter).

<sup>36</sup> Resultat som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

<sup>37</sup> Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

### 3.2.3. Beräknad inverkan på Europeiska sjöfartsbyråns personalresurser

#### 3.2.3.1. Sammanfattning

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler). I tillämpliga fall motsvarar beloppen summan av unionens bidrag till organet och byråns övriga inkomster (avgifter).

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
--	------------	------------	------------	-----------------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)					
Kontraktanställda					
Utstationerade nationella experter					

<b>TOTALT</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

Personalbehov (heltidsekvivalenter):

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
--	------------	------------	------------	-----------------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	2	2	2	2	2
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)					
Kontraktanställda					
Utstationerade nationella experter					

<b>TOTALT</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att börja förbereda rekryteringen så snart förslaget har antagits. Kostnaderna beräknas utifrån antagandet att de två heltidsekvivalenterna rekryteras den 1 juli 2025. Så bara 50 % av personalkostnaderna behövs för det första året.

### 3.2.3.2. Beräknat personalbehov för det ansvariga generaldirektoratet

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

*Beräkningarna ska anges i heltal (eller med högst en decimal)*

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
<b>• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>							
20 01 02 01 och 20 01 02 02 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
<b>• Extern personal (i heltidsekvivalenter)<sup>38</sup></b>							
20 02 01 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
20 02 03 (kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
Budgettribrik(er) (ange vilken/vilka) <sup>39</sup>	– vid huvudkontoret <sup>40</sup>						
	– vid delegationer						
<b>01 01 01 02</b> (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta							

<sup>38</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen.]

<sup>39</sup> Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

<sup>40</sup> Huvudsakligen för EU:s sammanhållningspolitik, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (Ejflu) och Europeiska havs-, fiske- och vattenbruksfonden (EMFAF).

forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
<b>TOTALT</b>							

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga och/eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

En beskrivning av beräkningen av kostnaden för heltidsekvivalenten bör införas i avsnitt 3 i bilaga V.

### 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

De uppgifter som tilldelas Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kräva en omprogrammering av budgetposten för det årliga bidraget till byrån (02 10 02) inom den nuvarande fleråriga budgetramen. Ökningen av anslagen till Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kompenseras genom en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom ramen för FSE Transport (02 03 01). Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras<sup>41</sup>.

Beskriv behovet av sådana åtgärder och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

### 3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår ingen samfinansiering från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att samfinansieras enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

<sup>41</sup> Se artiklarna 12 och 13 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 2093/2020 av den 17 december 2020 om den fleråriga budgetramen för 2021–2027.

### 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
  - Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
    - Påverkan på egna medel
    - Påverkan på andra inkomster
- ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna <sup>42</sup>					För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
		År N	År N+1	År N+2	År N+3				
Artikel .....									

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

<sup>42</sup> Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.