



SØTRANSPORT: TRAFIK- OG SIKKERHEDSREGLER

EU-direktiver og -forordninger har i løbet af de seneste få år medført en væsentlig forbedring af sikkerhedsstandarderne inden for søfarten. Forbedringerne skyldes navnlig de tre lovgivningspakker, der blev vedtaget efter olietankskibene Erikas og Prestiges forlis.

RETSGRUNDLAG OG MÅL

Retsgrundlaget er afsnit VI, navnlig artikel 91, stk. 1, litra c), og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Sikkerhed til søs er et centralt element inden for søtransportpolitikken. Formålet er at beskytte såvel passagererne og besætningsmedlemmerne som havmiljøet og kystregionerne. I betragtning af søtransportens globale karakter udarbejder Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ensartede internationale standarder. De vigtigste internationale aftaler omfatter den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol), den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas) og den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW). Selv om hurtige ændringer af EU-lovgivningen med henblik på indarbejdning af disse folkeretsbaserede aftaler er et vigtigt mål i EU's søtransportpolitik, vedtages der også yderligere foranstaltninger på EU-plan.

RESULTATER

A. Uddannelse og kvalifikationer

[Direktiv 94/58/EF](#) af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv gav reglerne i IMO's konvention fra 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) EU-retskraft. Konventionen var genstand for væsentlige ændringer i 1995 og igen i 2010, hvilket indebar en tilsvarende revision af EU's direktiv, hvoraf den seneste version er [direktiv 2012/35/EU](#) af 21. november 2012. Her beskrives reglerne om uddannelse og kompetencestandarder for erhvervelse af kvalifikationsbeviser for søfarende og regler for specialiseret uddannelse. Direktivet indeholder også bestemmelser om de krav, som medlemsstaterne skal opfylde med hensyn til uddannelse af søfolk, kommunikation mellem besætningsmedlemmer og kontrol af besætningsmedlemmers kvalifikationsbeviser (havnestatskontrol). Det omfatter også skærpede foranstaltninger til bekæmpelse af udstedelse af falske beviser, strengere krav vedrørende fysisk egnethed og ajourføring af sikkerhedsuddannelsen.

Kommissionens forslag [COM\(2016\)0082](#) ophæver [Rådets direktiv 96/50/EF](#) og [Rådets direktiv 91/672/EØF](#) og indfører en gradvis indfasning med overgangsforanstaltninger for at udvide kravene til faglige kvalifikationer, således at de ud over niveauet for bådførere kommer til at omfatte alle de besætningsmedlemmer, der indgår i sejladsen ad indre vandveje i EU. Det opdaterede direktiv vil gøre det obligatorisk for dæksbesætningsmedlemmer og personer med ansvar for nødprocedurer at være i besiddelse af kvalifikationsbeviser. Bådførere, der sejler under farlige forhold, bør have specifik bemyndigelse hertil, og der bør kunne stilles krav til

dem om at dokumentere yderligere kompetencer. Der blev stemt om dette forslag i Transport- og Turismeudvalget den 10. november 2016, og aftalen fra de interinstitutionelle forhandlinger vil senere blive sat til afstemning på et plenarmøde i november 2017.

B. Udstyr på skibe

Formålet med Rådets [direktiv 96/98/EF](#) af 20. december 1996 om udstyr på skibe var at sikre en ensartet anvendelse af Solas-konventionen om udstyr på kommercielle fartøjer og at gøre det obligatorisk at efterleve de heraf afledte IMO-resolutioner. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32012L0032> Direktiv 2012/32/EU ændrede <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/ALL/?uri=CELEX:31996L0098> direktiv 96/98/EF ved at erstatte bilag A, således at det blev tilpasset de seneste ændringer i internationale konventioner og gældende prøvningsstandarder. [Direktiv 2014/90/EU](#) af 23. juli 2014 om skibsudstyr styrkede gennemførelsen af de pågældende bestemmelser og kontrollen med overholdelsen af dem.

C. Sikkerhed om bord på skibe og i havneanlæg

ISPS-kodeksen (international kodeks for sikring af skibe og havnefaciliteter) blev vedtaget på en IMO-konference i 2002, sammen med forskellige ændringer af andre internationale aftaler. Formålet med kodeksen er at forbedre beskyttelsen af skibe og havnefaciliteter. [Forordning \(EF\) nr. 725/2004](#) af 31. marts 2004 havde til formål at sikre en ensartet fortolkning og gennemførelse af IMO-afgørelser. EU-strategien for maritim sikkerhed blev lanceret med vedtagelse den 24. juni 2014 af en afgørelse fra Rådet, der godkendte den som en politisk og strategisk foranstaltning til effektiv håndtering af udfordringerne i forbindelse med maritim sikkerhed under anvendelse af alle relevante instrumenter på både internationalt plan, EU-plan og nationalt plan.

D. Sikkerhed for passagerskibe og inspektion af skibe

Der blev fastlagt fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (klassifikationsselskaber) og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed i [direktiv 94/57/EF](#) af 22. november 1994. Sikkerheden på skibe i rutefart mellem to EU-havne er reguleret ved [direktiv 2009/45/EF](#) af 6. maj 2009, der konsoliderede og omarbejdede de sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, der fastsattes i [direktiv 98/18/EF](#). Med [direktiv 98/41/EF](#) af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe gøres det muligt at overvåge antallet af passagerer og dermed forbedre effektiviteten af redningsaktioner i tilfælde af ulykker.

I 2016 fremsatte Kommissionen tre lovgivningsforslag, der alle blev sat til afstemning i Transport- og Turismeudvalget den 11. april 2017 og på plenarmødet den 4. oktober 2017. Det første forslag, [COM\(2016\)0369](#), der ændrer [direktiv 2009/45/EF](#), har til formål at præcisere og forenkle sikkerhedsreglerne og -standarderne for passagerskibe, så de er lettere at ajourføre, overvåge og håndhæve. Ændringerne omfatter fjernelse af usammenhængende og urigtige referencer, opstilling af nye definitioner af forskellige skibstyper, præcisering af definitionen af tilsvarende materialer, udelukkelse af skibe under 24 meter og forenkling af definitionerne af havområder. Kommissionen vil oprette en database for at øge gennemsigtigheden og lette underretning om undtagelser og tilsvarende og supplerende sikkerhedsforanstaltninger. Det andet forslag, [COM\(2016\)0370](#), vil ændre [direktiv 98/41/EF](#) med henblik på at ajourføre og præcisere de gældende krav til optælling og registrering af passagerer og besætning om bord på passagerskibe. Ændringerne omfatter opdatering af definitionen af begreberne »havneområde« med henblik på at indføre oplysninger om de ombordværendes nationalitet og erstatter kravet om, at selskaberne skal opbevare lister over passagerer og besætning, med oplagring af disse oplysninger i det nationale enstrengede system. Det tredje forslag [COM\(2016\)0371](#),

har til formål at forenkle den eksisterende forordning om passagerskibes sikkerhed ved at ændre [direktiv 2009/16/EF](#) og ophæve [direktiv 1999/35/EF](#). Forslaget vil ajourføre og præcisere de nuværende krav til syn for ro-ro færger og højhastighedsfartøjer. Forslaget har desuden til formål at tilpasse bestemmelserne om inspektionsrapporter, forbud mod sejlads, klageadgang, omkostninger, inspektionsdatabasen og sanktioner. Forslaget indfører en ordning om fartøjsbaserede inspektioner forud for påbegyndelsen af fast rutefart, som kan kombineres med et årligt flagstatssyn. Rådet gav den 23. oktober 2017 sin godkendelse til Parlamentets afstemning om alle tre lovgivningsforslag.

E. Udviklingen efter katastroferne med Erika og Prestige

Efter olietankskibene Erikas og Prestiges forlis i henholdsvis 1999 og 2002 blev EU's standarder for sikkerheden til søs igen skærpet væsentligt:

1. Erika I-pakken

[Direktiv 2001/105/EF](#) af 19. december 2001 skærpede og standardiserede de retlige bestemmelser i [direktiv 94/57/EF](#) om organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (se venligst foregående afsnit). Det indførte navnlig en ordning med erstatningsansvar i tilfælde af dokumenteret uagtsomhed. [Direktiv 2001/106/EF](#) af 19. december 2001 gjorde det obligatorisk for medlemsstaterne at foretage havnestatskontrol af visse potentielt farlige fartøjer og indførte en »sortliste« over skibe, der kan nægtes adgang til EU-havne.

I [forordning \(EF\) nr. 417/2002](#) af 18. februar 2002 blev der fastsat en fast tidsplan for udfasning af brugen af olietankere med enkeltskrog og erstatning af dem med sikrere fartøjer med dobbeltskrog. Efter katastrofen med olietankskibet Prestige blev der vedtaget en strammere tidsplan i [forordning \(EF\) nr. 1726/2003](#) af 22. juli 2003. Så kom [forordning \(EU\) nr. 530/2012](#) af 13. juni 2012 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog, der ophævede [forordning \(EF\) nr. 417/2002](#) og afskaffede visse potentielle undtagelser i henhold til IMO-bestemmelserne. I forordningen bestemmes det, at det til transport af svær olie kun er olietankskibe med dobbeltskrog, der må sejle under en medlemsstats flag, og den forbyder alle olietankskibe med enkeltskrog uanset flagstatstilhørsforhold at anløbe havne eller offshore-terminaler eller at kaste anker i områder, som henhører under en medlemsstats jurisdiktion.

2. Erika II-pakken

Med [direktiv 2002/59/EF](#) af 27. juni 2002 blev der oprettet et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem (SafeSeaNet) for skibsfarten i Fællesskabet. Inden et skib anløber en medlemsstatshavn, påhviler det skibets reder at give den relevante havnemyndighed forskellige oplysninger, især i tilfælde af farlig eller forurenende last. Direktivet gjorde det obligatorisk at installere automatiske identifikationssystemer (AIS) og systemer til optagelse af rejsedata (VDR-systemer, også kendt som »sorte bokse«) på fartøjer. Myndighederne i relevante medlemsstater har ret til at forbyde fartøjer at forlade en havn i dårligt vejr. Ved [forordning \(EF\) nr. 1406/2002](#) af 27. juni 2002 oprettedes Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Det er EMSA's opgave at yde videnskabelig og teknisk støtte til medlemsstaterne og Kommissionen og at sikre, at reglerne vedrørende sikkerheden til søs håndhæves. EMSA har med tiden fået væsentligt flere beføjelser, og disse omfatter nu forureningsbekæmpelse (operationel bistand efter anmodning fra en medlemsstat) og satellitbaserede overvågningssystemer. Med <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1497273295835&uri=CELEX:32013R0100>forordning (EU) nr. 100/2013 af 15. januar 2013 blev EMSA-forordningen ændret, idet det blev præciseret, hvilke kerneopgaver og accessoriske opgaver der påhviler EMSA, og forordningen indeholdt desuden en beskrivelse af

den rolle, agenturet skulle spille med hensyn til at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, ved at:

- udvikle og drive EU's datacenter for identifikation og sporing af skibe på lang afstand (EU LRIT-datacentret) og SafeSeaNet
- give kompetente nationale myndigheder og relevante EU-organer relevante oplysninger om fartøjers position og jordobservationsdata og
- yde operationel støtte til medlemsstaterne vedrørende efterforskning i forbindelse med alvorlige ulykker.

3. Den tredje pakke om sikkerhed til søs og havnestatskontrol

Efter intense forhandlinger nåede Parlamentet og Rådet i december 2008 til enighed om en tredje lovgivningspakke, der omfatter to forordninger og seks direktiver:

- En omarbejdning af direktivet om havnestatskontrol ([direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009](#)) med det formål at sikre hyppigere og mere effektive inspektioner inden for rammerne af nye overvågningsmekanismer knyttet til potentielle risici, hvorved procedurerne og instrumenterne fra Paris-memorandummet om havnestatskontrol samt det arbejde, der er gjort inden for dets rammer, integreres inden for EU-lovgivningens anvendelsesområde
- [direktiv 2009/21/EF](#) af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater; direktivet sikrer en mere effektiv overvågning af, hvorvidt fartøjer, som fører en medlemsstats flag, opfylder deres forpligtelser
- [direktiv 2009/17/EF](#) af 23. april 2009 om ændring af direktivet om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (SafeSeaNet) med henblik på at forbedre de retlige rammer vedrørende tilflugtssteder for skibe i havsnød og at videreudvikle SafeSeaNet
- [forordning \(EF\) nr. 391/2009](#) og [direktiv 2009/15/EF](#) af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe; formålet med disse retsakter er at indføre et uafhængigt kvalitetskontrolsystem for at fjerne de resterende mangler i inspektions- og certificeringsprocedurerne for verdensflåden
- [direktiv 2009/18/EF](#) af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren, hvori der fastlægges standardprincipper for gennemførelsen af undersøgelser af ulykker og hændelser til søs, som involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag, og som finder sted i medlemsstaternes ydre og indre territorialfarvand; direktivet har endvidere indført en ordning for udveksling af resultater, det såkaldte permanente samarbejde mellem EMSA, Kommissionen og medlemsstaterne
- [forordning \(EF\) nr. 392/2009](#) af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (på grundlag af Athenkonventionen af 1974 om transport af passagerer og deres bagage til søs som ændret ved protokollen af 2002)
- [direktiv 2009/20/EF](#) af 23. april 2009, der fastlægger betingelserne for havnestats kontrol af redernes forsikringsdokumenter for så vidt angår søretlige krav (som kan begrænses i medfør af konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav som ændret ved protokollen af 1996).

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Europa-Parlamentet har bakket op om initiativer vedrørende sikkerheden til søs og har arbejdet for at skabe fremskridt på dette område. De to Erika-søfartssikkerhedspakker blev støttet af

Parlamentet og blev hurtigt vedtaget, hvorved der blev sikret en række forbedringer. Parlamentet har ligeledes opfordret til oprettelse af en europæisk kystvagt, anvendelse af lods i miljømæssigt følsomme og navigatorisk vanskelige havområder og indførelse af en klar beslutningstagnings- og kommandostruktur i medlemsstaterne i tilfælde af katastrofer, (især i forbindelse med obligatorisk anvisning af tilflugtsområder og nødhavne).

I forbindelse med [revisionen](#) af [direktivet](#) om trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet (SafeSeaNet) har Europa-Parlamentet draget omsorg for, at medlemsstaterne har pligt til at udpege en passende myndighed til at træffe afgørelser om, hvordan forlis kan undgås, og om, hvilken havn der skal modtage et skib, der har behov for hjælp.

En juridisk ramme for nødhavne, som Europa-Parlamentet allerede har stillet krav om ved flere lejligheder, er en særdeles vigtig forudsætning for større sikkerhed til søs. Parlamentet har således lige fra den første til den tredje søfartssikkerhedspakke (navnlig gennem arbejdet i det midlertidige udvalg om øget sikkerhed til søs (MARE) i 2004) været drivkraften bag de væsentlige forbedringer, der er foretaget af sikkerheden til søs.

I sin [beslutning](#) om EMSA opfordrede Parlamentet til en udvidelse af agenturets aktiviteter. Det henstillede navnlig, at agenturets trafikovervågningsystemer skulle bidrage til et europæisk søtransportområde uden barrierer, der kunne gøre det muligt at transportere varer og passagerer mellem medlemsstaterne ad søvejen med lige så få formaliteter, som hvis transporten foregik ad landevejen. Europa-Parlamentet har ved sammen med Rådet at vedtage http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.257.01.0115.01.ENGforordning (EU) nr. 911/2014 af 23. juli 2014 om flerårig finansiering af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds foranstaltninger til bekæmpelse af havforurening forårsaget af skibe og olie- og gasanlæg bidraget til at tildele agenturet en finansieringsramme på 160,5 mio. EUR for perioden 1. januar 2014-31. december 2020.

Christina Ratcliff
11/2017