



SJÖFART: TRAFIK- OCH SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Under de senaste åren har säkerhetsnormerna inom sjöfarten förbättrats avsevärt genom en rad EU-direktiv och EU-förordningar. Förbättringarna är framför allt en följd av antagandet av tre lagstiftningspaket efter katastroferna med oljetankfartygen Erika och Prestige.

RÄTTSLIG GRUND OCH MÅL

Avdelning VI, särskilt artiklarna 91.1 c och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Sjösäkerheten är ett grundläggande mål för sjöfartspolitikerna för att skydda passagerare, besättningsmedlemmar, havsmiljön och kustområdena. Med hänsyn till sjöfartens globala dimension utarbetar Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) enhetliga internationella säkerhetsnormer. Till de viktigaste internationella avtalen hör den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) och den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW). Ett av de viktigaste målen i EU:s sjöfartspolitik är att snabbt anpassa EU-lagstiftningen till dessa internationella avtal, men kompletterande åtgärder antas också på EU-nivå.

RESULTAT

A. Utbildning och kvalifikationer

Genom [direktiv 94/58/EG](#) av den 22 november 1994 om minimikrav på utbildning för sjöfolk införlivades STCW-konventionen från 1978 i EU-lagstiftningen. Konventionen reviderades ingående först 1995 och därefter 2010, vilket medförde motsvarande revideringar av EU-direktivet, varav den senaste versionen är [direktiv 2012/35/EU](#) av den 21 november 2012. Direktivet innehåller utbildningsbestämmelser och kompetensnormer för certifiering av sjöfolk samt regler om specialutbildning. Direktivet behandlar också medlemsstaternas krav på sjöfartsutbildning, kommunikation mellan besättningsmedlemmar och granskning av besättningsmedlemmars utbildningsbevis (hamnstatskontroll). Det innehåller även kraftfullare åtgärder för att bekämpa bedrägerier med certifikaten, högre krav på fysisk lämplighet och uppdaterad säkerhetsutbildning.

Kommissionens förslag [COM\(2016\)0082](#) upphäver [rådets direktiv 96/50/EG](#) och [rådets direktiv 91/672/EEG](#) och inför en infasningsperiod i flera steg med tillhörande övergångsåtgärder för att utvidga kraven på yrkeskvalifikationer utöver båtförarnivån till att omfatta all personal inom inlandssjöfarten i EU. Det uppdaterade direktivet kommer att införa en skyldighet för däckspersonal och personer med ansvarsuppgifter i nödsituationer att inneha kvalifikationsbevis. Båtförare som framför fartyg under omständigheter som utgör en särskild säkerhetsrisk bör inneha ett särskilt tillstånd och åläggas att intyga ytterligare behörigheter. Detta förslag gick till omröstning i utskottet för transport och turism den 10 november 2016

och den överenskommelse som uppnåddes vid interinstitutionella förhandlingar ska tas upp till omröstning i kammaren i november 2017.

B. Marin utrustning

[Direktiv 96/98/EG](#) av den 20 december 1996 om marin utrustning syftade till att säkra en enhetlig tillämpning av Solaskonventionen i fråga om utrustning ombord på handelsfartyg och därmed göra de IMO-resolutioner som utfärdats på grundval av denna konvention bindande. Med [direktiv 2012/32/EU](#) ändrades [direktiv 96/98/EG](#) genom att bilaga A ersattes för att anpassas till de senaste ändringarna av de internationella konventionerna och gällande provningsstandarder. Genom [direktiv 2014/90/EU](#) av den 23 juli 2014 om marin utrustning förstärks genomförandet och kontrollen av att de berörda bestämmelserna efterlevs.

C. Skydd på fartyg och i hamnanläggningar

ISPS-koden (Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar) antogs vid IMO:s konferens 2002 tillsammans med ändringar till andra internationella avtal. Syftet med koden är att förbättra skyddet av fartyg och hamnanläggningar. [Förordning \(EG\) nr 725/2004](#) av den 31 mars 2004 syftade till att säkerställa en enhetlig tolkning och ett enhetligt genomförande av dessa IMO-bestämmelser. EU:s strategi för sjöfartsskydd inleddes genom rådets antagande den 24 juni 2014 av en politisk och strategisk akt, som gör det möjligt att effektivt hantera hot mot sjöfartsskyddet med stöd av alla relevanta internationella, europeiska och nationella instrument.

D. Säkerheten på passagerarfartyg och fartygsinspektioner

I [direktiv 94/57/EG](#) av den 22 november 1994 fastställs gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassificeringssällskap). Säkerheten för passagerarfartyg som bedriver trafik mellan två EU-hamnar regleras av [direktiv 2009/45/EG](#) av den 6 maj 2009, som innehöll en konsolidering och omarbetning av de säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg som infördes genom [direktiv 98/18/EG](#). Genom [direktiv 98/41/EG](#) av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg blev det möjligt att kontrollera antalet passagerare och därmed att göra effektivare räddningsinsatser vid olyckor.

Kommissionen lade 2016 fram tre lagstiftningsförslag, som alla togs upp till omröstning i utskottet för transport och turism den 11 april 2017 och i kammaren den 4 oktober 2017. Det första förslaget, [COM\(2016\)0369](#), som ändrar [direktiv 2009/45/EG](#), syftar till att förtydliga och förenkla säkerhetsbestämmelserna och säkerhetsnormerna för passagerarfartyg så att de är lättare att uppdatera, övervaka och tillämpa. Ändringarna syftar bland annat till att undanröja motstridiga och felaktiga hänvisningar, uppdatera definitionerna av olika typer av fartyg, tydliggöra definitionen av likvärdigt material, utesluta fartyg under 24 meter och förenkla definitionerna av fartområden. En databas kommer att upprättas av kommissionen för att öka insynen och underlätta anmälan av undantag, motsvarigheter och ytterligare säkerhetsåtgärder. Det andra förslaget, [COM\(2016\)0370](#), ändrar [direktiv 98/41/EG](#) för att uppdatera och förtydliga de befintliga kraven vad gäller räkning och registrering av passagerare och besättning ombord på passagerarfartyg. Ändringarna omfattar en uppdatering av definitionen av ”hamnområden” för att införa uppgifter om ombordvarande personers nationalitet och ersätta skyldigheten för företagen att lagra förteckningarna över passagerare och besättning med registreringen av dem hos den enda nationella kontaktpunkten. Det tredje förslaget, [COM\(2016\)0371](#), syftar till att förenkla den befintliga EU-lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg genom ändring av [direktiv 2009/16/EG](#) och upphävande av [direktiv 1999/35/EG](#). Förslaget kommer att uppdatera och förtydliga de gällande besiktningskraven för ro-ro-passagerarfartyg

och höghastighetspassagerarfartyg. Det syftar också till anpassa bestämmelserna rörande inspektionsrapporter, förbud mot resa, överklaganden, kostnader, inspektionsdatabasen och sanktioner. Förslaget kommer att innehålla ett system för fartygsbaserade inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik, som kan kombineras med en årlig flaggstatsbesiktning. Den 23 oktober 2017 gav rådet sitt godkännande till parlamentets omröstning om alla tre lagstiftningsförslagen.

E. Utvecklingen efter Erika- och Prestigekatastroferna

Efter olyckorna med oljetankarna Erika och Prestige (1999 och 2002) skärptes EU:s sjösäkerhetsnormer än en gång avsevärt.

1. Erika I-paketet

[Direktiv 2001/105/EG](#) av den 19 december 2001 stärkte och standardiserade EU:s regler och normer som fastställs i [direktiv 94/57/EG](#) om fartygsinspektioner och tillsynsorganisationer (se föregående avsnitt). Framför allt infördes ett ansvarssystem vid fall av försummelse. Genom [direktiv 2001/106/EG](#) av den 19 december 2001 blev hamnstatskontroller obligatoriska för vissa fartyg som kan utgöra en fara och en ”svart lista” över fartyg som kan nekats tillträde till EU-hamnar infördes.

I [förordning \(EG\) nr 417/2002](#) av den 18 februari 2002 fastställs en tidtabell för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som istället ska ersättas med säkrare fartyg med dubbelskrov. Efter katastrofen med oljetankern Prestige stramades tidtabellen åt genom [förordning \(EG\) nr 1726/2003](#) av den 22 juli 2003. Genom [förordning \(EG\) nr 530/2012](#) av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov upphävdes [förordning \(EG\) nr 417/2002](#) och vissa av de undantagsmöjligheter som ges i internationella sjöfartsorganisationens bestämmelser avvisades. I förordningen specificeras att oljetankfartyg som transporterar tunga oljor endast ska tillåtas föra en medlemsstats flagg om de har dubbelskrov och att inga oljetankfartyg, oberoende av flagg, ska tillåtas anlöpa hamnar eller offshore-terminaler eller ankra i områden som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion, om de inte har dubbelskrov.

2. Erika II-paketet

Genom [direktiv 2002/59/EG](#) av den 27 juni 2002 infördes ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (SafeSeaNet). En fartygsoperatör som önskar anlöpa en hamn i en medlemsstat måste på förhand lämna olika uppgifter till behörig hamnmyndighet, särskilt om farlig eller förorenande last. Direktivet innehåller krav på att fartyg ska vara utrustade med automatiska identifieringssystem (AIS-system) och färdskrivare (VDR-system eller ”svarta lådor”). Myndigheterna i berörda medlemsstater har rätt att förbjuda fartyg att ge sig av under dåliga väderförhållanden. Genom [förordning \(EG\) nr 1406/2002](#) av den 27 juni 2002 inrättades Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa). Sjösäkerhetsbyråns uppgift är att ge råd till medlemsstaterna och kommissionen i vetenskapliga och tekniska frågor och att övervaka genomförandet av lagstiftningen på sjösäkerhetsområdet. Byråns ansvarsområde har avsevärt utvidgats och omfattar numera nya uppgifter på området för föroreningsbekämpning (insatsstöd på begäran från medlemsstaterna) och satellitbaserad fartygsövervakning. Genom [förordning \(EU\) nr 100/2013](#) av den 15 januari 2013 ändrades Emsa-förordningen och Emsas primära uppgifter och tilläggsuppgifter förtydligades. Emsas roll för att främja samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen preciserades enligt följande:

- Utveckla och driva EU:s datacentral för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (LRIT) och SafeSeaNet.

- Tillhandahålla relevanta uppgifter om fartygs position samt jordobservationsuppgifter till behöriga nationella myndigheter och relevanta unionsorgan.
- Ge operativt stöd till medlemsstater avseende utredningar av allvarliga sjöolyckor.

3. Det tredje sjösäkerhetspaketet och hamnstatskontroll

Efter intensiva förhandlingar nådde parlamentet och rådet en överenskommelse i december 2008 om ett tredje lagstiftningspaket bestående av två förordningar och sex direktiv:

- En omarbetning av direktivet om hamnstatskontroll ([direktiv 2009/16/EG](#) av den 23 april 2009) i syfte att garantera tätare och mer effektiva inspektioner med hjälp av nya inspektionsrutiner utifrån särskilda riskprofiler. Direktiv 2009/16/EG införlivar därmed Paris MOU:s förfaranden, verktyg och arbete i unionslagstiftningens tillämpningsområde.
- [Direktiv 2009/21/EG](#) av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser för att säkra mer effektiva kontroller av efterlevnaden av internationella bestämmelser av fartyg som för en medlemsstats flagg.
- [Direktiv 2009/17/EG](#) av den 23 april 2009 om ändring av direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (SafeSeaNet), i syfte att förbättra de rättsliga ramarna rörande skyddade platser för fartyg i sjönöd och vidareutveckla SafeSeaNet.
- [Förordning \(EG\) nr 391/2009](#) och [direktiv 2009/15/EG](#) av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, med målet att skapa ett oberoende kvalitetskontrollsystem för att åtgärda de kvarstående bristerna i tillsyns- och certifieringsförfarandena för världens flotta.
- [Direktiv 2009/18/EG](#) av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn som föreskriver en gemensam metod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss med fartyg som för en medlemsstats flagg och som inträffar i en medlemsstats territorialvatten eller inre farvatten. Direktivet inför också ett system för att sprida resultat, en så kallad permanent samarbetsstruktur, mellan Emsa, kommissionen och medlemsstaterna.
- [Förordning \(EG\) nr 392/2009](#) av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (på grundval av 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, ändrad genom 2002 års protokoll).
- [Direktiv 2009/20/EG](#) av den 23 april 2009 som syftar till att klargöra villkoren för hamnstatskontroll av fartygsägares försäkringar för sjörättsliga skadeståndsanspråk (som kan begränsas i enlighet med 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll).

EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Parlamentet har uttryckt stöd till initiativen om sjösäkerhet och har arbetat för att uppnå framsteg på detta område. De två sjösäkerhetspaketen (Erika I och II) fick stöd av parlamentet och kunde snabbt slutföras och därmed bidra med förbättringar. Parlamentet har också rekommenderat att en europeisk kustbevakningstjänst skulle inrättas, att lotsning skulle införas i miljökänsliga och svårnavigerade havsområden och att en tydlig besluts- och befälsstruktur för nödsituationer skulle etableras i medlemsstaterna (särskilt för obligatoriska beslut om vilka skyddade platser eller nödhamnar ett fartyg kan hänvisas till).

När det gäller [översynen](#) av [direktivet](#) om ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (SafeSeaNet), såg parlamentet dessutom till att medlemsstaterna skulle åläggas att utse en lämplig myndighet med befogenhet att fatta beslut om hur fartygskatastrofer kan undvikas och vilken hamn som ska ta emot ett fartyg i sjönöd.

En rättslig ram för nödhamnar, som parlamentet vid flera tillfällen har efterlyst, betraktas som en förutsättning för ökad säkerhet till sjöss. Parlamentet har alltså varit drivande bakom de tydliga sjösäkerhetsförbättringar som de tre sjösäkerhetspaketen har inneburit (i synnerhet genom arbetet i sitt tillfälliga utskott för ökad sjösäkerhet (MARE) under 2004).

I sin [resolution](#) om Emsa krävde parlamentet att sjösäkerhetsbyråns verksamhet skulle utökas. Parlamentet rekommenderade framför allt att byråns trafikledningssystem skulle kunna bidra till ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder, så att varor och passagerare kan transporteras till sjöss mellan medlemsstaterna utan fler formaliteter än om de transporterades landvägen. Genom antagandet tillsammans med rådet av [förordning \(EU\) nr 911/2014](#) av den 23 juli 2014 om flerårig finansiering av Emsas åtgärder i fråga om insatser vid föroreningar av havet orsakade av fartyg och olje- och gasanläggningar, har parlamentet bidragit till att tilldela byrån en budget på 160,5 miljoner euro för perioden 1 januari 2014–31 december 2020.

[Christina Ratcliff](#)
[11/2017](#)