

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater**

KOM(2005) 586 endelig — 2005/0236 (COD),

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

KOM(2005) 587 endelig — 2005/0237 (COD),

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol

KOM(2005) 588 endelig — 2005/0238 (COD),

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

KOM(2005) 589 endelig — 2005/0239 (COD),

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF

KOM(2005) 590 endelig — 2005/0240 (COD),

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje

KOM(2005) 592 endelig — 2005/0241 (COD),

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti

KOM(2005) 593 endelig — 2005/0242 (COD).

(2006/C 318/32)

Rådet besluttede den 25. januar (TEN/236), den 8. februar (TEN/235), den 14. februar (TEN/234 og 239), den 28. februar (TEN/237) og den 15. marts 2006 (TEN/233 og 238) under henvisning til EF-traktatens artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til EØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Daniel Retureau til ordfører og Anna Bredima-Savopoulou til medordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 18. juli 2006.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 429. plenarforsamling den 13. og 14. september 2006, mødet den 13. september 2006, følgende udtalelse med 198 stemmer for, 2 imod og 5 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1 EØSU godkender i det store og hele den tredje pakke af foranstaltninger for sikkerhed til søs, der udgør et nyt konstruktivt og proaktivt skridt i retning af en bedre søfartssikkerhed, eftersom den vil kunne begrænse ulykker og havforurening samt sikre en bedre kontrol af de deraf følgende konsekvenser. EØSU går generelt set ind for forslagene vedrørende flagstater, havnestatskontrol, klassifikationsselskabernes opfølgning og udførelse af inspektioner, undersøgelser af ulykker samt forslaget om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten (VTM, nødstedte skibe og nødømråder). Forslagene afspejler EØSU's vigtigste synspunkter i udtalelserne om »pakkerne« ERIKA I og II. Forslagene forbedrer en række aspekter ved transportkæden og vidner om EU's indsats for at øge søtransportens kvalitet.

1.2 EØSU er til en vis grad bekymret over forslagene om erstatningsansvar angående passagerskibe, der baserer sig på

Den Internationale Søfartsorganisations Athen-konvention og Den Internationale Konvention om det Privatretlige Ansvar. Navnlige forslaget om rederes erstatningsansvar fortjener en grundigere behandling.

1.3 Ifølge EØSU er det positivt, at IMO's rolle anerkendes. Det stemmer fuldt ud overens med tankegangen i de udtalelser om sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs, som EØSU siden 1993 har udarbejdet, og hvori EØSU anerkender behovet for at oprette en international ramme for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs.

1.4 EØSU anbefaler Kommissionen at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at få medlemsstaterne til hurtigst muligt at ratificere de eksisterende IMO-konventioner, navnlig

Konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (LLMC-konventionen fra 1996). Ratificeringen af disse konventioner vil have en direkte indvirkning på sikkerheden til søs, det globale miljø og ansvars- og erstatningsordningen for forurening på verdensplan.

1.5 EØSU fraråder Kommissionen at medtage indlandsskibsfart i forslaget om erstatningsansvar over for passagerer på de indre vandveje og anbefaler i stedet at udsende et separat forslag inden for rammerne af Naiades-programmet.

1.6 EØSU gentager sit ønske, der tidligere er blevet fremsat som svar på Erika I- og Erika II-pakken, om at en ny søfartssikkerhedspakke i højere grad bør omhandle den menneskelige dimension og beklager, at der på EU-niveau ikke er mere opmærksomhed omkring den menneskelige faktor i den tredje søfartssikkerhedspakke. Udvalget foreslår, at konventionen om skibsfartens arbejdsstandarder, som blev vedtaget på Den Internationale Arbejdsorganisations havkonference i 2006, skal danne grundlag for bestemmelser, som ratificeres af medlemsstaterne, således at de grundlæggende regler bliver de samme på europæisk og på internationalt niveau. Konventionens anbefalinger (soft law) kan tjene som udgangspunkt for mere vidtgående europæiske standarder.

1.7 EØSU konstaterer, at en bedre lovgivningsproces forudsætter en bedre gennemførelse af lovgivningsmæssige normer. EØSU henleder i den henseende opmærksomheden på behovet for en bedre gennemførelse af lovgivningsbestemmelser. EØSU opfordrer ligeledes alle berørte parter til at sikre gennemførelsen af bestemmelserne i den nye søfartssikkerhedspakke.

1.8 EØSU påpeger, at det er nødvendigt at øge de ressourcer, som medlemsstaterne har tildelt havneinspektoren. EØSU opfordrer desuden til at øge antallet af havneinspektører, således at de forskellige aspekter i søfartssikkerhedspakkerne kan gennemføres effektivt. EØSU anmoder Kommissionen om i samarbejde med medlemsstaterne at sætte alt ind på at tiltrække og ansætte nye velkvalificerede inspektører.

2. Indledning

2.1 Som følge af de skader, som forlisene af Erika (1999) og Prestige (2002) anrettede på den franske og spanske kyst, og som vidner om de europæiske kysters sårbarhed, sørgede Kommissionen for hurtigt at træffe foranstaltninger til at oprette en defensiv mekanisme med det formål at beskytte de europæiske kyster mod risikoen for ulykker og havforurening og forbedre sikkerhedsforanstaltningerne for de skibe, der

anløber EU's havne. Der blev vedtaget to lovpakker, nemlig Erika I ⁽¹⁾ i 2001 og Erika II ⁽²⁾ i 2002, som indeholder seks retsinstrumenter (tre direktiver og tre forordninger). Den 23. november 2005 offentliggjorde Kommissionen sin tredje pakke af foranstaltninger vedrørende søfartssikkerhed med det formål at styrke fællesskabsreglerne på området og gøre de eksisterende foranstaltninger mere effektive.

3. Forslag fra Kommissionen

3.1 EU's handelsflåde har siden udvidelsen udgjort 25 % af verdensflåden. Kommissionens mål er at skabe en kvalitetsflåde, der kan levere sikre, konkurrencedygtige og miljøvenlige søtransporttjenester.

3.2 Den tredje søfartssikkerhedspakke skal gøre det muligt at sikre en øget søtransportssikkerhed i Fællesskabet. Den indeholder forslag til en mere proaktiv politik, der varigt skal genskabe sunde konkurrenceforhold for de operatører, der overholder de internationale regler. Pakken indeholder syv forslag, der bygger videre på erfaringerne fra gennemførelsen af fællesskabslovgivning inden for søfartssikkerhed og forureningsforebyggelse, og som omfatter to hovedindsatsområder:

- bedre forebyggelse af ulykker og forurening
- håndtering af følgerne af ulykker

3.3 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater

3.3.1 Formålet med forslaget er at sikre, at medlemsstaterne effektivt kontrollerer, om skibe under deres flag overholder de internationale standarder, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har fastsat. De skal til det formål råde over søfartsmyndigheder, der opererer ud fra et højt kvalitetsniveau. Forslaget skal sikre, at medlemsstaterne effektivt og systematisk opfylder deres internationale forpligtelser.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havneinspektionskontrol). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog (EØSU's udtalelse: EFT C 14 af 16.1.2001).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten. Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en fond for erstatning for olieforurening i europæiske farvande og dertil knyttede foranstaltninger. Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk søfartssikkerhedsagentur (EØSU's udtalelse: EFT C 221 af 7.8.2001).

3.4 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

3.4.1 Forslaget skal forbedre kvaliteten af anerkendte klassifikationselskabers arbejde (inspektion af skibe og udstedelse af skibscertifikater), reformere sanktionssystemet for de virksomheder, der ikke opfylder deres forpligtelser, således at de pålægges mere differentierede og forholdsmæssige bøder, og styrke Kommissionens beføjelser, således at alle skibe uanset flag inspiceres. Der bør indføres et kvalitetskontrolsystem, således at kvaliteten af klassifikationselskabernes arbejde kan forbedres.

3.5 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol

3.5.1 Forslaget lægger op til en omfattende revision af den nuværende ordning (Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol), hvor hver medlemsstat skal inspicere mindst 25 % af de skibe, der anløber deres havne, med det mål på fællesskabsplan, at alle skibe systematisk skal inspiceres, dog således, at inspektionsbyrden lettes på skibe af høj kvalitet.

3.5.2 Der vil blive truffet andre foranstaltninger for at sikre en mere effektiv og kvalitetsmæssig kontrol af de skibe, der anløber Fællesskabets havne, samt besætningernes arbejdsforhold. Der bliver i den nye inspektionsordning sat fokus på potentielt farlige skibe. Skærpede forskrifter for substandard-skibe skal sigte mod at formene dem adgang til de europæiske farvande.

3.6 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

3.6.1 Et af målene er at tilvejebringe et bedre lovgrundlag for nødområder, hvor nødstedte skibe kan søge tilflugt. Det forventes, at alle potentielle nødområder snarest vil være udpeget, således at beslutningsprocessen bliver mere effektiv i tilfælde af søulykker. Kommissionen foreslår endvidere at udstyre alle fiskerfartøjer med automatiske skibsidentifikations-systemer, hvilket mindsker risikoen for sammenstød med større skibe.

3.6.2 Udbygningen af det europæiske informationsudvekslingssystem SafeSeaNet til hele EU-området vil lette overvågningen af skibenes og deres lasters bevægelser. Skibene vil kunne modtage oplysninger om risikoen for dannelsen af havis i visse havområder.

3.7 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF

3.7.1 Kvaliteten af sikkerhedsstandarderne til søs afhænger af evnen til at analysere ulykkernes årsager og drage den rette lære. Formålet med forslaget er at skabe en harmoniseret fællesskabsramme, der gør det muligt at foretage undersøgelser af ulykker. Undersøgelserne vil blive foretaget af uafhængige og specialiserede organer, der er behørigt bemyndigede. Forslaget opstiller klare rammer for retningslinjerne på fællesskabsplan og fremmer samarbejdet inden for tekniske undersøgelser af søulykker.

3.8 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje

3.8.1 Formålet med forslaget er at indarbejde bestemmelserne fra Athen-konventionen af 2002 (gælder kun international transport, endnu ikke trådt i kraft) i fællesskabslovgivningen, således at denne konventions regler om beskyttelse kommer til at gælde for alle skibspassagerer i EU, hvad enten der er tale om national sejlads til søs eller sejlads ad de indre vandveje.

3.9 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti

3.9.1 Det drejer sig om at tilskynde skibsrederne til at handle mere ansvarligt og give dem pligt til at tegne en forsikring eller stille anden finansiel sikkerhed for skader på tredjemand og til dækning af hjemsendelse af søfolk, der efterlades uden økonomiske midler.

3.9.2 Første skridt i denne retning er medlemsstaternes ratificering af alle relevante IMO-konventioner, navnlig Konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (LLMC-konventionen af 1996). Konventionens tekst skal indarbejdes i fællesskabsretten for at sikre en fuld og ensartet anvendelse af dens bestemmelser i hele EU. Kommissionen vil dernæst anmode om et mandat til i IMO's regi at føre forhandlinger om en revision af konventionen af 1996 for at revidere det niveau, på hvilket rederen mister retten til at begrænse sit ansvar. Skibe, der fører en stats flag, som ikke er kontraherende part i denne konvention, omfattes af en strammere ansvarsordning i tilfælde af grov uagtsomhed.

3.9.3 Medlemsstaterne skal sikre, at enhver ejer af et skib, der sejler i de europæiske farvande, uanset flag stiller en finansiel garanti for erstatningsansvar svarende til det dobbelte af den begrænsning, der er fastsat i henhold til konventionen af 1996. Skibsrederen skal ligeledes stille en finansiel garanti til søfarende, der efterlades. Gyldigheden af den finansielle garanti skal attesteres ved flere certifikater, som skal opbevares om bord på skibet.

4. Generelle bemærkninger

4.1 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater

4.1.1 EØSU kan fuldt ud tilslutte sig forslaget, eftersom medlemsstaterne hermed skal tage en passende del af ansvaret og overholde IMO-instrumenterne, navnlig bestemmelserne i koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter vedrørende flagstater og auditorningen for flagstater.

4.1.2 EØSU sætter spørgsmålstegn ved relevansen af artikel 9 om Flagstatens undersøgelser, der handler om undersøgelse af ulykker, hvilket i vid udstrækning dækkes af det femte instrument, der foreslås under den tredje søfartssikkerhedspakke. Artiklen understreger dog behovet for undersøgelser og kravet om, at medlemsstaterne giver tilstrækkelige ressourcer i det øjemed.

4.1.3 EØSU erkender, at artikel 10 om Sikker bemanding skal sikre, at skibe, der fører medlemsstaternes flag, er forsvarligt bemanded i overensstemmelse med IMO-forsamlingens resolution A.890 (21) om principper for sikker bemanding (Principles on Safe Manning). EØSU er dog overbevist om, at det er vigtigt, at flagstaterne kan konkurrere på lige fod (»level playing field«), og forslaget om, at Kommissionen forelægger en rapport, som understreget i artikel 15 om Samarbejdsaftaler, bør snarest føres ud i livet.

4.2 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

4.2.1 Klassifikationsselskaberne påtager sig et stigende ansvar. De har således et stort ansvar over for flagstaternes myndigheder med hensyn til søfartssikkerhed og miljøbeskyttelse. EØSU godkender derfor de foreslåede foranstaltninger, der sigter mod at forbedre kvaliteten af det arbejde, som de anerkendte organisationer udfører på medlemsstaternes vegne, og mod at styrke kontrollen og sanktionerne gennem indførelsen af et system

med graduerede sanktioner, der er mere effektivt end det nuværende system.

4.2.2 Der eksisterer i dag et vist overlap mellem myndighedsopgaver og klassifikationsopgaver. EØSU finder det hensigtsmæssigt at skelne bedre mellem disse funktioner ved for eksempel at overdrage opgaverne til forskellige inspektører inden for den samme anerkendte organisation eller til to forskellige organisationer. Det bliver derfor nok nødvendigt med en overgangsperiode med løbende fremme af bedste praksis gennem forhandlinger mellem medlemsstaterne og de pågældende selskaber og mellem klassifikationsselskaberne indbyrdes for at indsamle eksempler på bedste praksis, der kan forebygge interessekonflikter.

4.2.3 I henhold til artikel 19, stk. 3, skal medlemsstaterne samarbejde med de anerkendte organisationer, som de autoriserer, om udarbejdelse af disse organisationers regler og/eller forskrifter. Uanset bestemmelserne i artikel 16 og 17 mener EØSU, at klassifikationsselskaberne bør være omfattet af en tilsvarende foranstaltning om gensidig forpligtelse.

4.2.4 EØSU går ind for bestemmelserne i artikel 20 vedrørende kravet om, at de anerkendte organisationer rådfører sig med hinanden med henblik på at sikre en ensartet og konsistent gennemførelse af de internationale konventioner.

4.3 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol

4.3.1 EØSU går ind for en omarbejdning af direktivet for klarhedens skyld, hvilket vil styrke og forbedre havnestatskontrollens effektivitet. EØSU bemærker, at antallet af skibe, der i løbet af de sidste 6 år er blevet underkastet en obligatorisk udvidet inspektion er steget fra 700 til 4 000 skibe.

4.3.2 EØSU sætter pris på viljen til at udføre færre inspektioner af de skibe, der overholder kvalitetsnormerne, koncentrere indsatsen om inspektion af højrisikoskibe og tilskynde til ikke at benytte de skibe, der ikke opfylder kravene ved at hindre dem adgang til de europæiske havne. Omarbejdningen af direktivet giver mulighed for en hurtig gennemførelse af den nye ordning, eftersom bestemmelserne i denne kommer til at bygge videre på principperne i direktivets bilag II.

4.3.3 EØSU bifalder styrkelsen af lodsers rolle med hensyn til en tidlig konstatering af eventuelle fejl og mangler, men er bekymret over, at sammenblandingen af handels- og inspektionsfunktionen bliver svær at håndtere for f.eks. højslødser, der er afhængige af et selskab, som leverer ikke-obligatoriske tjenester.

4.3.4 EØSU glæder sig ligeledes over, at direktivet indfører inspektion af arbejdsvilkårene om bord, eftersom den menneskelige faktor ofte spiller en væsentlig rolle i søulykker. Inspektoren af besætningsmedlemmers leve- og arbejdsvilkår om bord og deres kvalifikationer forudsætter flere inspektører, der er kvalificerede på området, da en enkelt skibsinspektør vil have svært ved inden for en ofte kort tidsfrist at nå at gennemføre både en grundig teknisk inspektion og en inspektion af arbejdsforholdene.

4.3.5 EØSU bifalder ligeledes kravet i artikel 20, ifølge hvilken Kommissionen hvert år udarbejder en sortliste over rederiers arbejdsindsats.

4.4 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

4.4.1 Det er positivt at konstatere, at EØSU's gentagne anmodninger om at indføre et system for modtagelsen af nødstedte skibe er blevet efterkommet (artikel 20). EØSU støtter dermed forslaget om at styrke direktivet ved at øge og harmonisere kravene til nødrområder⁽³⁾. Et certifikat om medlemskab af en P&I Club (Protection & Indemnity Club) bør udgøre tilstrækkelig finansiel sikkerhed til, at et skib kan få adgang til et nødrområde. Manglen på et sådant dokument bør dog ikke være en begrundelse for at hindre modtagelsen af et nødstedt skib i et nødrområde.

4.4.2 Efter udvalgets mening bør man samle de nødvendige beføjelser hos den uafhængige kompetente myndighed, der har ansvaret i forbindelse med ulykker eller dirigering af nødstedte skibe til et nødrområde, uanset kravet om høring af de involverede parter, så myndigheden kan træffe de nødvendige beslutninger og påtage sig det nødvendige ansvar, herunder de eventuelle økonomiske konsekvenser af beslutninger, som træffes i en nødsituation.

4.4.3 EØSU konstaterer, at fiskeri fortsat er en af de mest sårbare sektorer og glæder sig i den henseende over, at fiskerifartøjer forpligtes til at være udstyret med automatiske skibsidentifikationssystemer (AIS). Små og mellemstore fiskerivirksomheder, navnlig virksomheder inden for kystfiskeri, bør kunne modtage støtte eller bistand til dette udstyr⁽⁴⁾.

4.4.4 EØSU støtter ligeledes de bestemmelser, der gør kyststater i stand til at træffe passende foranstaltninger til at begrænse den fare, som dannelsen af is i visse havområder i det nordlige Europa kan udgøre for havsejladser. Det har især betydning for den særligt høje risiko for isdannelse i det baltiske hav, hvor en betydelig mængde olieprodukter transiterer. Medlemsstaterne bør dog harmonisere deres egne regler på

området for at undgå, at der opstår eventuelle problemer med visse klassifikationselskabers normer for sejladser i de områder, der er udsat for isdannelse.

4.4.5 EØSU er enig i, at oprettelsen af et informationsudvekslingssystem for søfartsoplysninger, SafeSeaNet, i høj grad kan bidrage til at forbedre søfartssikkerheden i de europæiske farvande.

4.5 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF

4.5.1 EØSU støtter dette forslag, da det udelukkende er på baggrund af uafhængige tekniske undersøgelser af søulykker, at man kan træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at mindske risikoen for, at sådanne ulykker gentages. EØSU anerkender ligeledes oprettelsen af uafhængige specialiserede organer til at foretage disse undersøgelser, og går ind for, at man tydeligt adskiller dem fra undersøgelser af retshåndhævende karakter.

4.5.2 EØSU går ind for bestemmelsen i artikel 7 om at foretage fælles sikkerhedsundersøgelser.

4.5.3 EØSU mener, at bestemmelsen i artikel 9 om tilbageholdelse af oplysninger til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen er væsentlig. Bestemmelsen om, at en retlig myndighed kan beslutte at videregive oplysninger er bekymrende. EØSU mener derfor, at de personer, der tilvejebringer beviser i forbindelse med disse tekniske undersøgelser af søulykker skal kunne opnå immunitet eller anonymitet. For i fremtiden at kunne sikre en bedre forebyggelse af søulykker og en øget gennemsigtighed vil det være nyttigt, at repræsentanter for søfartssektoren og det organiserede civilsamfund i lighed med praksis inden for luftfartsindustrien tager del i undersøgelsesproceduren på de omtalte områder. Kommissionen sørger endvidere passende for feedback for at udnytte erfaringerne.

4.6 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje

4.6.1 EØSU støtter hovedformålet med forslaget, der skal give samtlige skibspassagerer i EU mulighed for samme grad af beskyttelse i tilfælde af ulykker takket være tidssvarende bestemmelser vedrørende transportørers erstatningsansvar, et system for obligatorisk forsikring og et passende erstatningsloft. Disse sikkerhedskrav gælder ligeledes for alle de skibspassagerer, der køber deres billetter i Europa, selv om de rejser uden for de europæiske farvande eller om bord på skibe, der sejler under et tredjelandets flag.

⁽³⁾ Bedste praksis i det britiske system SOSREP er en vigtig kilde til inspiration på dette område.

⁽⁴⁾ Den Europæiske Fiskerifond, som Rådet vedtog at oprette den 16. juni 2006, giver mulighed for tilskud på op til 40 % af udgifterne til sikkerhedsudstyr. Herudover kan man forestille sig supplerende foranstaltninger på medlemsstatsniveau.

4.6.2 EØSU minder om, at medlemsstaterne i forbindelse med et beslutningsforslag fra 2003 blev opfordret til at ratificere Athen-protokollen inden udgangen af 2005. Ratificeringsprocessen er dog i mellemtiden desværre gået i stå. Det foreliggende forslag gør det muligt at sikre en ensartet anvendelse af bestemmelserne i Athen-protokollen i EU. Indarbejdelsen af Athen-protokollen i fællesskabslovgivningen fritager ikke medlemsstaterne for forpligtelsen til at ratificere protokollen for at sikre dens anvendelse på internationalt plan.

4.6.3 EØSU konstaterer, at der er to vigtige problemstillinger, der skal løses i forbindelse med forslaget om medlemsstaternes ratificering og ikrafttrædelsen af Athen-protokollen af 2002. For det første er der spørgsmålet om krig/terrorismen. EØSU henleder opmærksomheden på IMO's resolution, der giver medlemsstaterne mulighed for i ratificeringen at forbeholde sig ret til at udstede alle de forsikringsbeviser, der anmodes om, med undtagelse af de forsikringsbeviser, der omfatter krig/terrorismen. Endvidere har Den Internationale Sammenslutning af P&I Clubs i forbindelse med spørgsmålet om maksimumbeløb erklæret, at den er i stand til at dække de maksimumbeløb, der er nævnt i protokollen, såfremt man finder en løsning på terrorismeproblemet. Der er blevet fremsat alternative forslag, og brugbare løsninger kan opnås på internationalt eller europæisk plan. Den igangværende revision af Fællesskabets Solidaritetsfond (forordning nr. 2012/2002), som efter planen skal træde i kraft i 2007, kan finansiere nødhjælp i forbindelse med katastrofer, herunder i forbindelse med terrorhandlinger, men dette kan ikke træde i stedet for en forhandlingsløsning vedrørende den forsikringsmæssige dækning af skader forårsaget af en terrorhandling — en sådan løsning er efter udvalgets mening presserende.

4.6.4 EØSU erkender det hensigtsmæssige i at udbetale samme erstatning til de skibspassagerer, der rejser såvel inden for som uden for EU. Denne bestemmelse kan dog frembyde væsentlige vanskeligheder for visse mindre virksomheder eller ved udbydelsen af visse tjenester.

4.6.5 For så vidt angår indenlandske passagersøtransporttjenester, foreslår EØSU, at anvendelsen af dette forslag indføres i en overgangsperiode for at minimere eventuelle negative konsekvenser på området. Ellers risikerer man i alvorlig grad at reducere de lokale færgeruters økonomiske bæredygtighed til skade for den regelmæssige færgebetjening af øer.

4.6.6 Med hensyn til forskudsudbetalinger til ofre for ulykker eller disses efterladte støtter EØSU forslaget, for så vidt angår hændelser til søs, hvor Athen-protokollen foreskriver en ordning baseret på »objektivt ansvar«.

4.6.7 Bestemmelserne vedrørende handicappede og oplysninger før rejsen bør betragtes som supplerende og ikke som afvigende bestemmelser til Athen-protokollen. Lignende bestem-

mørelser er blevet indarbejdet i forordningen om luftfartspassagerers rettigheder i overensstemmelse med Montreal-konventionen.

4.6.8 Hvad inlandsskibsfarten angår, beklager EØSU, at den tredje søfartssikkerhedspakke ikke skelner mellem transport ad de indre vandveje (floder, flodmundinger, kanaler, søer) og transport ad søvejen (indenrigstransport til og fra øer til sikring af territorial sammenhæng, og internationale ruter). At de to former for sejlads er forskellige både i henseende til deres natur og i henseende til deres anvendelse retfærdiggør en opsplitning af reguleringen (bestemmelser vedrørende navigation, sikkerhed, drift, ansvar og obligatorisk forsikring).

4.7 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti

4.7.1 EØSU går ind for medlemsstaternes ratificering af LLMC-protokollen af 1996, der hæver skibsredernes erstatningsgrænse til det dobbelte i forhold til bestemmelserne i LLMC-konventionen af 1976. LLMC-konventionen af 1976 omfatter samtlige søretlige krav. EØSU noterer sig dog forslaget om at kræve, at alle skibe (uanset flag), der sejler i europæiske farvande, skal være i besiddelse af et certifikat, der attesterer et finansielt ansvar svarende til det dobbelte af det beløb, der opgives i LLMC-protokollen af 1996.

4.7.2 I henhold til De Forenede Nationers havretskonvention kan en kyststat kun anvende bestemmelser, der falder uden for rammerne af omtalte konvention, på de skibe, der sejler under et tredjelands flag, og som anløber dens havne. P&I Clubs har erklæret, at de udelukkende forventer at udstede certifikater, der svarer til det øvre loft i protokollen af 1996.

4.7.3 Forsikring er at foretrække frem for insolvens og afhænger af en klar definition af ansvarskriterier. Ubegrænset ansvar i tilfælde af grov uagtsomhed kan medføre en indskrænkning af forsikringsmarkedet og en stigning i antallet af søfartsvirksomheder, der råder over et enkelt skib, og som er omfattet af lovgivningen om anpartsselskaber.

4.7.4 EØSU konstaterer ikke desto mindre, at opfattelsen og vurderingen af skadernes og ansvarets omfang har ændret sig meget i løbet af de seneste år. De udbetalte skadeserstatninger opfattes meget ofte som alt for små i forhold til udgifterne i forbindelse med de direkte og — ikke mindst — de indirekte skader. En forbedring ville utvivlsomt blive hilst velkommen på dette område. EØSU foreslår derfor, at Kommissionen foretager en økonomisk analyse af sit forslag. Analysen skal fastslå den økonomiske konsekvens af helt at ophæve begrænsningen af erstatningsansvaret og undersøge mulighederne for at hæve begrænsningsniveauerne.

4.7.4.1 EØSU henviser til sine tidligere udtalelser om Erika I- og Erika II-pakkerne og gentager, at den vigtigste målestok må være hurtig og garanteret skadeserstatning til ofrene og ikke en invitation til flere tvister og udsættelser af retssager. Ratifikation af alle eksisterende IMO-konventioner skulle muliggøre et mere passende erstatningsansvar, obligatorisk forsikring og direkte sagsøgning i forbindelse med særligt definerede krav, som forslået i forslaget til direktiv.

4.7.4.2 EØSU er overbevist om, at erstatningsansvar skal underlægges klare og gennemsigtige regler. Inden for søret er grov uagtsomhed et juridisk begreb, som ofte anvendes i forbindelse med retssager om skader forårsaget på fragt. På internationalt plan anvendes begrebet »ubetænksomhed, velvidende at skader kan blive resultatet« (recklessness with knowledge) til at udskille objektivt erstatningsansvar — en løsning, som udvalget gik ind for i forbindelse med olieforurening i sin udtalelse om Erika II. Med henblik herpå foreslår udvalget, at udkastet til direktiv kommer til at indeholde nogle objektive retningslinjer til medlemsstaterne og deres jurisdiktioner om, hvornår der er tale om »grov uagtsomhed«. Uden sådanne retningslinjer risikerer man, at direktivet gennemføres forskelligt i forskellige medlemsstater.

4.7.4.3 EØSU vil hævde, at finansielle sikkerhedscertifikater snarere bør bestå i et certifikat om medlemskab af en P&I Club (Protection & Indemnity Club) end i et certifikat udstedt af en EU-medlemsstat. Certificeret medlemskab af en P&I Club vil imødekomme hensigten med det foreslåede instrument og kan rekvireres fra klubberne (P&I Clubs).

4.7.5 EØSU mener, at forslaget i sin nuværende form er i modstrid med bestemmelserne i direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, der anerkendte den primære anvendelse af IMO-konventionerne, herunder LLMC. Dette kan give problemer med internationale traktater for de medlemmer, der har undertegnet LLMC 1976 og 1996.

4.7.5.1 EØSU støtter forslaget om, at skibe skal være i besiddelse af certifikater for finansiell garanti i tilfælde af søfarende, der efterlades, og noterer sig, at ILO-IMO-arbejdsgruppen arbejder på sagen, eftersom den falder under denne arbejdsgruppes kompetence på internationalt niveau.

4.7.6 Erstatningsansvar og skadeserstatning i tilfælde af udslip af kemikalier og bunkerolie er omfattet af konventionerne

om farlige og forurenende stoffer (HNS) og forureningskader med bunkerolie (Bunkerkonventionen). De er resultatet af et internationalt kompromis. EØSU anbefaler indtrængende Kommissionen at gøre sit yderste for at få medlemsstaterne til omgående at ratificere HNS-konventionen og Bunkerkonventionen, således at de snarest muligt kan træde i kraft.

5. Særlige bemærkninger

5.1 EØSU noterer sig med interesse den nyligt afholdte 94. Internationale Arbejdskonference (maritime anliggender) i ILO, som vedtog en samlet havkonvention, der indeholder bindende bestemmelser og henstillinger. Samtlige havkonventioner, der siden 1920'erne er blevet vedtaget og ændret ved forskellige lejligheder, er nu samlet og opdateret i en klar og altomfattende arbejdslovgivning inden for søfart. EØSU noterer sig Kommissionens intentioner om at omsætte ILO's konvention om skibsfartens arbejdsstandarder i EU-lovgivning og støtter arbejdsgruppen om social dialog's igangværende bestræbelser på at få konventionen indført og få frigjort de nødvendige økonomiske midler til at tage fat på spørgsmålet om omsætningen i fællesskabsret.

5.2 EØSU har altid været optaget af den menneskelige faktor i søtransport og anmoder først og fremmest Kommissionen om at give det høj prioritet at tilskynde alle medlemsstaterne til hurtigst muligt at ratificere konventionen med henblik på at etablere et harmoniseret retsgrundlag. Konventionen skal ratificeres af 30 medlemsstater, der står for mindst en tredjedel af verdens bruttotonnage, inden den kan træde i kraft. EU vil kunne yde en værdifuld støtte til denne proces ved at opmuntre EØS-landene og de tredjelande, der er omfattet af aftaler om økonomisk samarbejde, til at ratificere konventionen.

5.3 De samlede konsekvenser af de foreslåede foranstaltninger for havnestats- og flagstatsmyndighederne (udstedelse af certifikater, inspektion af arbejdsforhold, udvidet inspektion, målsætning om at inspicere alle skibe m.m.) bør hurtigst muligt klarlægges af de pågældende myndigheder, således at de i god tid kan træffe de nødvendige foranstaltninger med hensyn til organisering, finansiering og ansættelse.

5.4 Det europæiske søfartssikkerhedsagentur bør ligeledes råde over tilstrækkelige midler, således at det på tilfredsstillende vis kan opfylde de vigtige forpligtelser, der påhviler det.

Bruxelles, den 13. september 2006

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg