

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om villkor för drift av reguljär trafik med ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg i gemenskapen"<sup>(1)</sup>

(98/C 407/18)

Den 9 mars 1998 beslutade rådet att i enlighet med artikel 84.2 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transport och kommunikation, som ansvarat för kommitténs arbete i frågan, antog sitt yttrande den 15 juli 1998. Föredragande var Eduardo Chagas.

Vid sin 357:e plenarsession den 9-10 september 1998 (sammanträdet den 9 september 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 109 röster för och 3 nedlagda röster.

## 1. Kommissionens förslag

1.1. De huvudsakliga säkerhetsbestämmelserna på sjöfartsområdet har fastställts på internationell nivå av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Efter Estonia-katastrofen 1994, som kostade 852 människors liv, begärde rådet (transportministrarna) att kommissionen skulle presentera ett antal förslag till bästa möjliga säkerhetsbestämmelser för passagerare som reser till eller från en hamn inom EU.

1.2. Huvudsyftena med detta förslag, som är en uppföljning dels av den lagstiftning rådet antog 1995 i avsikt att göra den internationella koden för säkerhets-hantering (ISM) obligatorisk för ro-ro-passagerarfartyg<sup>(2)</sup>, dels av förslaget till direktiv om obligatorisk registrering av ombordvarande på passagerarfartyg<sup>(3)</sup>, är följande:

- Att se till att tolkningen av internationella säkerhetsbestämmelser blir mer standardiserad.
- Att säkerställa en effektiv tillämpning av dessa krav och av relevant gemenskapslagstiftning.
- Att garantera att det klart framgår vilka krav som gäller för att bedriva reguljär trafik med ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg till och från en medlemsstats hamnar för alla berörda parter, dvs. värd- och flaggstatens förvaltning och företag.

### 1.3. Direktivförslaget syftar till att

- upprätta en förteckning över de säkerhetskrav som ett företag måste uppfylla för att bedriva trafik med dessa fartyg,

— inrätta ett system för kontroll av att samtliga krav är uppfyllda innan fartyget tas i bruk och därefter regelbundet,

— säkerställa att värdstaterna deltar i alla utredningar i samband med olyckor eller olyckstillbud till sjöss,

— undvika att hamnstatskontrollen leder till onödigt omfattande inspektioner,

— skapa förutsättningar för att fartyg som bekräftats uppfylla kraven lättare skall kunna tas i bruk eller överföras till liknande trafik.

1.4. Förslaget till direktiv syftar till att införa ett enhetligt system för kontroll av säkerheten som skall gälla alla sådana fartyg, oavsett flagg. Fartygen skall utrustas med en manöverskrivare — en motsvarighet till flygplanens "svarta låda" — som registrerar all information vid en eventuell olycka. Företagen skall garantera att befälhavaren har lämplig information om markbaserade navigationssystem och andra informationssystem som medlemsstaterna inrättat i enlighet med artikel 10.2.

1.4.1. Kommissionen framhåller att det krävs ett nytt direktiv eftersom de uppsatta målen inte kan uppnås genom direktiv 95/21/EG<sup>(4)</sup> ("Hamnstatskontroll"), som endast omfattar inspektion av minst 25 % av antalet utländska fartyg som årligen anlöper medlemsstaternas hamnar. Kommissionen tillägger att det aktuella förslaget till skillnad från direktiv 95/21/EG gäller alla färjor

<sup>(1)</sup> EGT C 108, 7.4.1998, s. 123.

<sup>(2)</sup> Rådets förordning (EG) nr 3051/95 av den 8 december 1995 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg) — EGT L 320, 30.12.1995, s. 14. ESK:s yttrande — EGT C 236, 11.9.95, s. 42.

<sup>(3)</sup> Förslag till rådets direktiv om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg — EGT C 31, 31.01.1997, s. 5. ESK:s yttrande — EGT C 206, 7.7.97, s. 111.

<sup>(4)</sup> Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) — EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. ESK:s yttrande — EGT C 393, 31.12.1994, s. 50.

och höghastighetsfartyg, oberoende av om de går i inhemsk eller internationell trafik.

## 2. Allmänna kommentarer

2.1. Förslaget välkomnas som en positiv åtgärd för att öka säkerheten för passagerare som reser till eller från gemenskapens hamnar och för sjömän som arbetar på dessa fartyg.

2.2. Utformningen av en utökad ordning för besiktningar förefaller vara ett tillfredsställande sätt att uppnå målen, med tanke på att användningssätten är olika i olika medlemsstater på grund av skillnader vad gäller fartygstyp och vilka huvudrutter som trafikeras. Ett sådant system är önskvärt, även om folkrätten samt IMO:s konventioner, koder och resolutioner givetvis måste efterlevas. Vi noterar att kommissionen övervägt att begränsa rätten att bedriva allmänna transporter till EG-operatörer. Detta skulle ha förenklat regleringsprocessen genom att EG-lagstiftningen direkt kunnat tillämpas, men kommissionen menade samtidigt att det skulle strida mot politiken med öppna marknader.

2.2.1. Med beaktande av den inre marknaden och principen om öppna marknader, kommer alternativet att visa sig effektivt, med hänsyn tagen till internationella regler och principer, endast om det finns tillfredsställande mekanismer för tillsyn och verkställande. Mot denna bakgrund är "värdstat" ett lämpligt begrepp, men det förutsätter ytterligare krav, skyldigheter och förpliktelser och måste omfatta alla sådana fartyg, annars skulle begreppet inte skilja sig från "hamnstat".

2.2.2. Ytterligare krav som utformas för att förbättra säkerheten måste vara både tydliga och konkreta så att allmänhetens förtroende ökar. För att vinna och bibehålla allmänhetens förtroende krävs en sammanhållen och förebyggande metod i hela gemenskapen.

2.3. Kravet att inte bara flagg- eller hamnstater utan också värdstater skall kunna delta i snabba och effektiva utredningar av olyckor som berör medlemsstater med hamnar som denna typ av fartyg anlöper eller lämnar är både önskvärt och betydelsefullt som ett sätt att ge medborgarna i dessa stater försäkringar vad gäller utredningarnas genomförande.

2.4. Obligatorisk tillämpning av den internationella koden för säkerhetshantering (ISM) är en välkommen

åtgärd. Om denna åtgärd blir effektiv beror emellertid på om det finns ett tillfredsställande, obligatoriskt system för besiktning och tillsyn.

2.5. Hänvisningen till kravet på obligatorisk registrering av ombordvarande välkomnas eftersom detta är av avgörande betydelse för räddningstjänsten. I detta sammanhang vill vi erinra om Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>(1)</sup> om kommissionens förslag till obligatorisk registrering av passagerare.

## 3. Särskilda kommentarer

3.1. Vi noterar att även höghastighetsfartyg omfattas p.g.a. att de konkurrerar direkt med ro-ro-passagerarfartygen. Fartyg som benämns ro-ro-fraktfartyg och höghastighetsfraktfartyg i vissa medlemsstater skall också omfattas i de fall då de transporterar passagerare.

3.2. Det bör inte beviljas några undantag från de säkerhetskrav som skall uppfyllas innan ett fartyg tas i drift, och det bör inte heller beviljas några undantag vad gäller regelbundna inspektioner.

3.3. Vi noterar att kommissionen är medveten om att vissa medlemsstater kommer att behöva anställa fler behöriga inspektörer för att kunna uppfylla sina skyldigheter. Man måste dock ytterligare överväga frågan om hur tillräckliga resurser skall kunna ställas till förfogande.

## 4. Särskilda kommentarer till artiklarna och bilagorna

### 4.1. Artikel 5

4.1.1. Vi accepterar att "det inte finns behov av att återuppfinna hjulet ..." men anser samtidigt att det finns behov av att se till att värdstaten kan genomföra egen besiktning i de fall då den behöriga myndigheten i en medlemsstat delegerat uppgiften att utföra obligatorisk besiktning. Detta bör gälla fram till dess att protokollet till det harmoniserade systemet för besiktningar och certifiering från 1998 till alla delar genomförts. I artiklarna 5 och 6 bör det anges att värdstaterna skall säkerställa att kraven uppfylls.

4.1.2. Kravet på att fartygen skall vara utrustade med manöverskrivare som uppfyller IMO:s tekniska specifikationer välkomnas.

<sup>(1)</sup> Förslag till rådets direktiv om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg — EGT C 31, 31.01.1997, s. 5. ESK:s yttrande — EGT C 206, 7.7.97, s. 111.

#### 4.2 Artikel 6

4.2.1. Hänvisningen till bristande samarbetsvilja från en flaggstats sida och redarnas eventuella behov av registrering under annan flagg välkomnas också. Det är viktigt att flaggstaten har den administrativa infrastrukturen som krävs för bygga upp en säkerhetsordning som uppfyller EU-kraven.

#### 4.3 Artikel 7

4.3.1. Inga bestämmelser föreslås rörande avgifter för den första besiktningen innan fartyget tas i drift och för besiktningar som utförs i enlighet med bestämmelserna i punkt 3. Denna fråga bör ges ytterligare behandling.

4.3.2. I avsaknad av en särskild bestämmelse om inspektionsavgifter antar kommittén att bestämmelserna i direktiv 95/21/EG kommer att tillämpas för ytterligare besiktningar vid sidan om dem som nämns punkt 3.

4.3.3. Kommittén accepterar att det är nödvändigt att en av de oannonserade besiktningarna sker under en vanlig överfart, men anser att den andra oannonserade besiktningen inte skall vara obligatorisk.

#### 4.4 Artikel 8

4.4.1. Bestämmelsen att en gemensam besiktning skall utföras av en grupp bestående av behöriga inspektörer från de berörda värdstaterna välkomnas som ett sätt att undvika inkonsekvens och minska olägenheterna för företagen. Emellertid måste kommissionen ytterligare klargöra hur ansvaret skall samordnas när fler än en värdstat berörs. På samma sätt bör man klargöra övergångsbestämmelser för fartyg som för närvarande är i trafik.

#### 4.5 Artikel 9

4.5.1. Kommittén ser positivt på inrättandet av ett system för att "värdstaterna" skall medverka i utredningen av en olycka. Relationen mellan värdstaterna och

flaggstaten samt deras medverkan i olycksfallsutredningen måste dock klargöras.

4.5.2. Kommittén fäster stor vikt vid att medlemsstaterna utformar detaljerade förfaranden för utredning av olycksfall till havs i samråd med samtliga berörda parter och i enlighet med bestämmelserna i kapitel 1 regel 21 i SOLAS.

#### 4.6 Bilaga 3

4.6.1. En hänvisning till sjökort och publikationer bör införas i bilaga 3 eller alternativt i bilaga 5.

4.6.2. Kommittén välkomnar bestämmelsen att en bedömning skall göras av utmattning hos besättningen och tjänstgöringsmönster. Internationella sjöfartsorganisationens och Internationella arbetsorganisationens bestämmelser bör gälla i detta sammanhang som lämplig mättstock.

#### 4.7 Bilaga 5

4.7.1. Kommittén ser positivt på att det i punkt 8 bekräftas att passagerare inte får vistas i utrymmen av särskild kategori eller i ro-ro-lastrum medan fartyget befinner sig till sjöss. Kravet överensstämmer med syftet med regel II-/20-3 i SOLAS (och kapitel II-1 del B 17-2 i bilaga I till direktiv 98/18/EG) om "Tillträde till ro-ro-däck". Frågan bör emellertid beaktas, eftersom det finns uppgifter om att denna bestämmelse inte iakttas på vissa rutter.

#### 4.8 Bilaga 6

4.8.1. Kommittén föreslår att frasen "som oftast talas till sjöss" stryks och ersätts med "som används för att kommunicera ombord".

4.8.2. Slutligen föreslås att man i punkt skall nämna inte bara 1974 års SOLAS-konvention utan också det kriterium som anges i bilaga 7 i direktivet om hamnstatskontroll från 1995.

Brüssel den 9 september 1998.

*Ekonomiska och sociala kommitténs*

*ordförande*

Tom JENKINS