

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.1.2009
KOM(2009) 8 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH
REGIONKOMMITTÉN**

Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN

Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018

1. INLEDNING

Sjöfarten har varit en viktig faktor för ekonomisk tillväxt och välbefinnande i Europa under historien. Sjötransporter¹ är viktiga för att den europeiska ekonomin och de europeiska företagen ska kunna konkurrera globalt. Dessutom är sjöfarten och alla sjöfartsrelaterade branscher en viktig källa till inkomster och sysselsättning i Europa.

80 % av världshandeln sker med hjälp av sjötransporter, medan närsjöfarten svarar för 40 % av godstransporterna inom Europa. Varje år passerar över 400 miljoner fartygspassagerare genom de europeiska hamnarna, vilket innebär att sjötransporterna även har en direkt inverkan på medborgarnas livskvalitet; detta gäller såväl turister som invånare på öar och i randområden.

Under de senaste åren har tillväxten i världsekonomin och den internationella varuhandeln drivit på efterfrågan på sjötransporttjänster. I slutet av 2008 blev dock den finansiella krisens effekter på realekonomin kännbara även i sjöfartssektorn. Det krävs lämpliga strategier för att EU:s sjötransportsystem ska fortsätta att fungera väl och bidra till att världsekonomin återhämtar sig. Dessa strategier bör säkerställa att central mänsklig och teknisk kompetens värnas i Europa till stöd för hållbara och konkurrenskraftiga nuvarande och framtida sjötransporter, även efter det nuvarande konjunkturläget.

Syftet med det här meddelandet är att **presentera centrala strategiska mål** för Europas sjötransportsystem fram till 2018 och **identifiera centrala områden** där åtgärder på EU-nivå kommer att stärka sektorns konkurrenskraft samtidigt som miljöprestandan ökar. Den underliggande ekonomiska situationen och sjöfartens cykliska svängningar har beaktats.

Detta meddelande ingår i EU:s transportpolitik² ("Hållbara transporter för ett rörligt Europa") och integrerade havspolitik³ ("blåboken"). Det syftar också till att understödja annan relevant politik, bl.a. EU:s energi- och miljöpolitik. Det är resultatet av en kontinuerlig dialog med medlemsstaternas experter, oberoende samråd genom en grupp specialister från sjöfartsbranschen samt en undersökning där utvecklingstendenser och tecken på förändringar inom sjötransporter analyseras⁴.

2. EUROPEISK SJÖFART PÅ GLOBALISERADE MARKNADER

Europa spelar en viktig roll för dagens sjöfart och europeiska företag äger 41 % av världens totala flotta (dwt). Den europeiska sjöfartens anpassning till de krav som världsekonomin

¹ För närmare information se Eurostat – *Maritime Transport Statistics* - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² KOM(2006) 314 slutlig, 22.6.2006.

³ KOM(2007) 575 slutlig, 10.10.2007.

⁴ Detta meddelande bör läsas tillsammans med "Report from the Group of Senior Shipping Professionals" (september 2008) och studien "OPTIMAR – Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018", där alla relevanta statistikuppgifter och siffror finns.

ställer har lett till stora strukturella förändringar inom sektorn. På grund av globaliseringen har konkurrensen från sjöfartsnationer runt om i världen också ökat betydligt.

Flera åtgärder som har vidtagits av medlemsstaterna, i enlighet med **gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport**, har bidragit till att en del av flottan fortfarande för europeisk flagg och har skapat sysselsättning för sjöfolk i EU. EU-flaggstater står dock fortfarande inför skarp konkurrens från flaggstater utanför EU. Utländska **konkurrenter har ofta stora fördelar** i form av statligt stöd, tillgång till billigt kapital, ett stort arbetskraftsutbud och en flexibel tillämpning av internationella normer.

I samband med den nuvarande ekonomiska krisen kan andra faktorer, såsom risken för överkapacitet i vissa marknadssegment, tredjeländers protektionistiska handelsåtgärder, fluktuationerna på energimarknaderna eller minskad kunskap på grund av bristen på utbildad personal i EU, leda till att **rederiernas huvudkontor och sjöfartsindustrin flyttas från EU. Detta underminerar EU:s ansträngningar för att garantera en sjöfart av god kvalitet världen över.**

Följande slutsatser kan dras efter kommissionens strategiska översyn:

- Det är av centralt intresse för EU att åstadkomma och upprätthålla stabila och förutsägbara globala konkurrensvillkor för sjöfarten och andra sjöfartsrelaterade branscher. Attraktiva villkor för högkvalitativa sjötransporter och företag i EU kommer att bidra till att Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning blir en framgång, och stärka konkurrenskraften för EU:s havskluster. Detta kommer också att göra **EU:s sjötransportsektor mer motståndskraftig inför den ekonomiska avmattningen.**
- Tydliga och konkurrenskraftiga EU-ramar **för tonnagebeskattning, inkomstbeskattning och statligt stöd** bör upprätthållas och i tillämpliga fall förbättras mot bakgrund av erfarenheterna från tillämpningen av riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport. Ramarna bör också möjliggöra åtgärder för att stödja mer miljövänliga sjötransporter, teknisk innovation liksom karriärmöjligheter för sjöfolk och yrkeskunskap. Man bör undersöka möjligheterna till en starkare koppling mellan sysselsättning i havskluster och stöd.
- Det behövs kraftfulla åtgärder för att **stödja rättvisa internationella handelsvillkor på sjöfartsområdet** och rättvisa villkor för tillträde till marknaderna. Liberaliseringen av handeln med sjöfartstjänster bör fortsätta på alla nivåer. Vid sidan av förhandlingarna i Världshandelsorganisationen bör EU också intensifiera dialogen och de bilaterala avtalen med centrala handels- och sjöfartspartner.
- Inom ramen för dessa åtgärder bör det göras åtaganden om åtgärder för kvalitetssjöfart, som innebär att man samarbetar för att åstadkomma **rättvisa konkurrensvillkor** för sjötransporter genom att se till att internationella bestämmelser iakttas globalt.
- När det gäller kartellagstiftning har kommissionen nyligen sett över de specifika konkurrensbestämmelserna för sjötransporttjänster till och från Europa. Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka marknadsvillkoren, undersöka de ekonomiska konsekvenserna av den nya strategin på området och om nödvändigt vidta lämpliga åtgärder. Kommissionen kommer dessutom att **inta en ledande ställning för att främja en harmonisering av de materiella konkurrensbestämmelserna globalt.**
- Den ökade globaliseringen har också försvårat avvägningen när det gäller de internationella bestämmelserna om flaggstaters, hamnstaters och kuststaters **rättigheter och skyldigheter**. Principen om ”verkligt samband”, som fastställs i Förenta nationernas havsrättskonvention, bör vara central för de internationella ansträngningarna för att uppnå målen om en hållbar utveckling.

3. MÄNSKLIGA RESURSER, SJÖMANSKAP OCH SJÖFARTSEXPERTIS

Under de senaste åren har sjötransportindustrin skapat många arbetstillfällen, både direkt och indirekt. Ungefär 70 % av de arbetstillfällen som är knutna till sjöfarten är kunskapsintensiva och högkvalitativa arbeten i land. Den **ökande bristen på kvalificerat sjöfolk**, befäl liksom manskap, medför en risk för att man inte längre kommer att ha den kritiska massa av mänskliga resurser som upprätthåller den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft.

EU har ett verkligt intresse av att framhålla för medborgarna att **sjöfartsyrkena är attraktiva**. Detta kan göras genom åtgärder i vilka kommissionen, medlemsstaterna och branschen deltar.

Gemenskapsinsatserna bör framför allt syfta till följande:

- Att **det vidtas åtgärder** som främjar livslånga karriärmöjligheter inom havsklustren, framför allt med tanke på att EU-befäl ska kunna skaffa sig avancerad kunskap och kompetens för att förbättra sina anställningsmöjligheter och att manskapet ska ha goda möjligheter att bli befäl.
- Att **sjöfartens** och sjöfartskarriärernas **image förbättras**, medvetenheten om arbetstillfällen ökas, **arbetskraftens rörlighet** inom sjöfartsindustrin i hela Europa underlättas och bästa praxis när det gäller att reklam- och rekryteringskampanjer främjas.
- Att Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) och Internationella arbetsorganisationens (ILO) arbete för **rättvis behandling av sjöfolk** ges stöd. På så vis bör det bland annat garanteras att riktlinjerna för behandling av sjöfolk vid sjöfartsolyckor, om fartyg överges eller om sjöfolk skadas eller dör liksom villkoren för landpermission tillämpas på ett korrekt sätt i EU och övriga världen.
- Att kommissionens meddelande om en ny översyn av social- och arbetsmarknadslagstiftningen för fler och bättre arbetstillfällen inom sjöfartssektorn i EU⁵ följs upp.
- Att man främjar en bättre användning av **IKT för att förbättra välfärden till sjöss**. Att man främjar tillgången till bredbandskommunikation via satellit på områden såsom hälso- och sjukvård ombord, distansutbildning och personlig kommunikation.
- Att det vidtas **förenklingsåtgärder** för att minska den administrativa bördan för befälhavare och högre befäl ombord på fartyg.

Här måste det åstadkommas en balans mellan sysselsättningsvillkoren för EU:s sjöfolk och EU-flottans konkurrenskraft. Det kommer att inrättas en arbetsgrupp som ska undersöka hur detta mål kan uppnås.

Det är viktigt att de höga utbildningskraven liksom besättningens yrkeskompetens upprätthålls för att göra sjöfarten säker, trygg och miljövänlig. EU och dess medlemsstater bör därför tillhandahålla en lämplig ram för besättningarnas utbildning i form av åtgärder som framför allt syftar till följande:

- Att alla nationer som utfärdar kompetensbevis för sjöfolk strängt **tillämpar** internationella krav och gemenskapskrav enligt den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen).

⁵ KOM(2007) 591, 10.10.2007.

- Att det ges viktiga bidrag till **översynen av STCW-konventionen** med hjälp av gemenskapsinstrument, för att garantera att den reviderade konventionen träder i kraft snarast och i praktiken genomförs och efterlevs.
- Att man främjar ett samarbete mellan europeiska **institutioner för sjöfartsutbildning** för uppgradering av sjöfolks kompetens och en anpassning av kraven till dagens förhållanden inom sjöfartsindustrin (avancerade fartyg, IKT, skydd och säkerhet).
- Att man arbetar i partnerskap med utbildningsinstitutioner och industrin för att införa ett s.k. **”maritime certificate of excellence”** (europeiska vidareutbildningskurser för sjöfart), som skulle kunna vara mer omfattande än kraven enligt STCW-konventionen. I detta sammanhang skulle det kunna bli aktuellt att skapa ett nätverk av kompetenscentrum för sjöfartsutbildning i Europa (”European Maritime Academy”).
- Att det, när det gäller utbildning av befäl, införs en **modell av typen Erasmus** för utbytesverksamhet mellan institutioner för sjöfartsutbildning i medlemsstaterna.
- Att man i partnerskap med industrin, om nödvändigt med incitament, främjar **praktikplatser på fartyg för kadetter** som är under utbildning vid institutioner i EU.

När det gäller **arbetsvillkor** är EU:s främsta prioritet att se till att **ILO:s sjöarbetskonvention från 2006 genomförs**, så att arbets- och levnadsvillkoren ombord på fartyg förbättras. Avtalet mellan arbetsmarknadens parter i EU om genomförandet av centrala delar av den här konventionen visar att det finns ett brett stöd inom branschen på detta område. De åtgärder som vidtas av EU och dess medlemsstater bör syfta till följande:

- Att medlemsstaterna **snarast ratificerar 2006 års sjöarbetskonvention** och att kommissionens förslag, som bygger på industrins avtal, om genomförande i EU:s lagstiftning av konventionens centrala bestämmelser antas inom kort.
- Att se till att de nya bestämmelserna i **praktiken tillämpas** genom lämpliga åtgärder, bland annat krav på flaggstats- och hamnstatskontroll.
- Att främja utvecklingen av en **målbaserad ram** på internationell nivå och EU-nivå **för säker bemanning** av fartyg, som behandlar frågorna om trötthet och tillfredsställande vaktförhållanden.
- Att främja och stödja forskning om den **mänskliga faktorn**, vilket är en komplicerad och flerdimensionell fråga som påverkar människors välfärd till sjöss och ofta direkt får konsekvenser för sjösäkerhet och miljöskydd.
- Att överväga åtgärder för förbättrad hälso- och sjukvård ombord.

4. KVALITETSSJÖFART SOM EN VIKTIG KONKURRENSFÖRDEL

2018 kan världens flotta komma att utgöras av ca 100 000 fartyg (på minst 500 dwt) som används i trafik (77 500 fartyg 2008). Sett till volym skulle det bli fråga om en ännu mer spektakulär ökning, då den totala kapaciteten väntas uppgå till mer än 2 100 miljoner dwt 2018 (vilket ska jämföras med 1 156 miljoner dwt 2008)⁶.

4.1. Att förbättra miljöprestanda

Under de senaste åren har sjöfartsadministrationen och sjöfartsindustrin i EU **gjort stora insatser** för att förbättra miljöresultaten i sektorn. EU:s regelverk har skärpts och samarbetet

⁶ Källa: OPTIMAR Study, LR Fairplay Research Ltd & Partners (september 2008).

med medlemsstaterna utökats när det gäller t.ex. förebyggande av olyckor och tillbud, atmosfäriska utsläpp, hantering av ballastvatten och återvinning av fartyg.

Insatserna måste fortsätta. Kommissionen, medlemsstaterna och EU:s sjöfartsindustri måste samarbeta för att uppnå det **långsiktiga målet** att ha en sjöfart **utan avfall och utsläpp**. I det syftet bör de främsta prioriteringarna vara följande:

- Att se till att det görs kontinuerliga framsteg i riktning mot en sammanhängande och omfattande strategi, som kombinerar tekniska, driftsmässiga och marknadsbaserade åtgärder, för att **minska utsläppen av växthusgaser** från den internationella sjöfarten.
- I detta avseende bör EU **aktivt arbeta inom IMO** för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg⁷. En rättsligt bindande ordning bör antas vid den konferens inom ramen för UNFCCC som kommer att äga rum i Köpenhamn i december 2009. Om det inte görs några framsteg bör EU lägga fram förslag på europeisk nivå.
- Att se till att medlemsstaterna kan åstadkomma **ett gott miljötillstånd** i marina vatten som omfattas av deras suveränitet och jurisdiktion senast 2020, vilket krävs i det nya ramdirektivet om en marin strategi⁸.
- Att skärpa EU:s lagstiftning om **mottagningsanordningar i hamn** för fartygsgenererat avfall och fartygsgenererade lastrester samt förbättra genomförandeordningarna. Man bör se till att det finns både tillräckliga anordningar och administrativa förfaranden för att den väntade trafikökningen ska kunna hanteras.
- Att följa upp förslagen i kommissionens meddelande om en EU-strategi för **bättre nedmontering av fartyg**⁹. Att se till att IMO-konventionen om fartygsåtervinning antas och att det görs kontinuerliga framsteg när det gäller dess framtida genomförande.
- Att övervaka att man på ett smidigt sätt genomför de ändringar som antogs av IMO i oktober 2008 av Marpolkonventionens bilaga VI för att minska **utsläppen av svavel- och kväveoxider från fartyg**. Detta omfattar en bedömning av vilka europeiska havsområden som bör betraktas som övervakningsområden för utsläpp, tillgången till lämpliga bränslen och konsekvenserna för närsjöfarten. Genom kommissionens förslag bör man se till att undvika en tillbakagång från närsjöfart till vägtransporter.
- Att främja alternativa bränslelösningar i hamnar, såsom användning av landström. Kommissionen kommer som ett första steg att föreslå en tidsbegränsad skattebefrielse för landström vid den kommande översynen av energiskattedirektivet och utarbeta en omfattande ram med incitament och regler.
- Att på nytt lansera **kommissionens kampanj för kvalitetssjöfart** genom partnerskapsavtal med EU:s sjöfartsadministrationer, sjöfartsindustrin i stort och användarna av sjötransporttjänster.
- Att i det sammanhanget främja **ett europeiskt miljöledningssystem för sjötransporter** som inriktas på en kontinuerlig förbättring av sjöfartens miljöprestanda. Att ta ställning till om registreringsavgifter, hamnavgifter och andra avgifter kan modularas för att belöna insatser för en miljövänligare sjöfart.

⁷ Tvingande minskningsåtgärder bör tillämpas på alla fartyg i världens flotta. I dag är mer än 75 % av världens flotta registrerad i länder som inte har undertecknat Kyotoprotokollet.

⁸ EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁹ KOM(2008) 767, 19.11.2008.

4.2. Sjösäkerhet

Genom att det tredje sjösäkerhetspaketet har antagits och genomförts har EU nu ett av världens mest omfattande och avancerade regelverk för sjöfart. Dessutom har både EU:s sjöfartsadministrationer och sjöfartsindustri gjort stora investeringar för att genomföra säkerhets- och skyddskraven.

Flottans tillväxt, ibruktagandet av mycket stora fartyg för transport av både passagerare och gods liksom sjöfartens exponentiella ökning kommer dock att leda till ett kraftigt ökat tryck på sjösäkerheten. En ökning av antalet öppna och farbara vatten kommer oundvikligen att resultera i en ökad trafik genom den s.k. Nordsjörutten, som ställer särskilda krav. En utvidgning av Suezkanalen skulle leda till både mer trafik och trafik med större fartyg genom Medelhavet, vilket ger ökade risker.

Under de närmaste åren bör EU och medlemsstaterna göra följande:

- **Prioritera tillämpningen** av gällande EU-bestämmelser och internationella bestämmelser och ett snabbt genomförande av åtgärderna i tredje sjösäkerhetspaketet.
- Se över mandatet för **Europeiska sjösäkerhetsbyrån och dess verksamhet** för att ytterligare förbättra det tekniska och vetenskapliga stöd som byrån kan ge medlemsstaterna och kommissionen.
- Få EU:s deltagande i IMO att bli mer verksamt och intensifiera **det internationella samarbetet** med EU:s handels- och sjöfartspartner, främja en gemensam sjösäkerhetskultur och gemensamma insatser, t.ex. för hamnstatskontroller, framför allt med grannländer.
- I detta sammanhang särskilt uppmärksamma de utmaningar som följer av **extrema sjöfartsförhållanden**, t.ex. is, liksom den konstanta ökningen av fartygens storlek. Alla fartyg som går i trafik i mer utsatta havsområden bör omfattas av lämpliga normer för isnavigering, konstruktionsstandarder och krav på bistånd (isbrytare).
- Se till att IMO:s ***Guidelines on the treatment of persons rescued at sea*** tillämpas systematiskt. EU bör vara ledande när det gäller insatserna för att ge bistånd och klargöra skyldigheterna vad gäller undsättning av personer i nöd. Sådana åtgärder bör framför allt garantera att kuststater samordnar sina insatser och samarbetar med alla berörda parter, men också fungera som incitament för befälhavare att fullgöra sina skyldigheter.
- Se till att alla sjöfartsadministrationer i EU använder de ekonomiska och mänskliga resurser som behövs för att fullgöra sina skyldigheter som flaggstat, hamnstat eller kuststat. Alla EU:s medlemsstater bör senast 2012 finnas med på **den vita listan i det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris**.
- Arbeta inom IMO för att så snart som möjligt åstadkomma ett avtal om en **fungerande internationell ram för ansvar och ersättning** för skada i samband med transport av farliga och skadliga ämnen till sjöss.
- Senast 2012 se till att alla medlemsstater, i enlighet med gjorda åtaganden, är bundna av alla tillämpliga internationella konventioner och att de uppfyller kraven i koden för **genomförande av obligatoriska IMO-instrument** liksom i IMO-medlemsstaternas revisionsordning.

4.3. Sjöfartsskydd

EU:s sjöfartsindustri har gjort **stora ansträngningar för att genomföra de tvingande skyddsåtgärder** som IMO antog 2002 och som infördes i EU:s lagstiftning 2004. Terroristhotet ser dock inte ut att minska och både fartyg och hamnar kommer även i

framtiden att stå inför **hot om terrordåd**. Det finns också fortsatt allvarliga hot om **piratverksamhet och väpnade rån** till sjöss. En annan problematik är **människosmuggling och fripassagerare**.

Man bör göra färdigt det arbete som redan påbörjats för att införa omfattande skyddsåtgärder på grundval av **förebyggande, reaktionsförmåga och motståndskraft**. På så vis bör det kunna skapas en **”skyddskultur”** som kan bli en integrerad del av kvalitetssjöfarten och hamnverksamheten, utan att på onödigt sätt äventyra sjöfartens prestanda eller sjöfolks och passagerares välfärd.

Med beaktande av respektive behörighet på detta område bör EU:s och medlemsstaternas åtgärder ha följande syften:

- När det gäller **terrorismhot** bör kommissionen och medlemsstaterna fortsätta att stödja internationella **skyddsåtgärder som står i proportion** till de rådande hoten och som bygger på lämpliga riskanalyser. Flaggstater och fartygsägare måste samarbeta och sjöfolk måste få lämplig **utbildning**.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör fullt ut utnyttja den ram som ges genom de säkerhetsrelaterade ändringarna av gemenskapens tullkodex och därigenom bidra till de internationella ansträngningarna för att säkra den internationella försörjningskedjan.
- När det gäller **piratverksamhet och väpnade rån** måste kommissionen och medlemsstaterna inta en **strikt hållning** och bidra till säkrare sjöfart i drabbade områden. EU bör bidra till utveckling och stabilisering i de länder varifrån sådana attacker härrör.
- Den främsta prioriteringen på det här området är att **skydda sjöfolk, fiskare och passagerare på fartyg utanför Somalias kust, i Adenbukten och i andra regioner i världen som kan bli problematiska i framtiden**.
- För att sjötransportsystemen i världen ska bli stabila måste internationella farleder skyddas mot handlingar som kan störa trafikflödet på dem. Till exempel går mer än 12 % av de totala oljevolymerna som transporteras till sjöss genom Adenbukten, och en lång omledning runt Godahoppssudden skulle inte bara göra en normal resa från Gulfstaterna till Europa dubbelt så lång, utan även kraftigt öka bränsleförbrukningen, utsläppen och transportkostnaderna.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör införa **beredskapsplaner** med system för tidig varning, gemensam övervakning av händelser och skyddsplaner. Sådana mekanismer bör bygga på att långdistanssystem för identifiering och spårning (LRIT) och andra lämpliga övervakningssystem används fullt ut liksom att samordningen mellan de ansvariga myndigheterna i medlemsstaterna förbättras.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör samarbeta för att se till att **ISPS-koden** (internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar) förbättras. Man bör överväga att inrätta ett program för tekniskt bistånd för hamn- och sjöfartsadministrationer.

4.4. Övervakning till sjöss

Fram till 2018 bör kapaciteten i EU:s sjötransportsystem förbättras genom att det införs ett integrerat informationshanteringssystem som möjliggör **identifiering, övervakning, spårning och rapportering** av alla fartyg till sjöss och på inre vattenvägar till och från hamnar i EU och i transittrafik genom eller i närheten av EU:s farvatten.

Ett sådant system skulle utgöra en del av initiativet e-sjöfart och utvecklas till ett integrerat EU-system för e-tjänster på de olika nivåerna i transportkedjan. Systemet bör kunna fungera

tillsammans med systemen för e-transport, e-tull och intelligent transport¹⁰, så att användarna kan spåra lasten inte bara under sjötransporten utan under hela transporten, i linje med principen om sammodalitet.

EU bör främja inrättandet av en plattform som garanterar **konvergensen** mellan sjö-, mark- och rymdbaserad teknik, tillämpningarnas **integritet** och en lämplig **informationsförvaltning och informationskontroll**, som bygger på att information endast ges till dem som måste informeras. Detta bör ske på grundval av de resurser som finns i dagsläget, såsom AIS, LRIT, SafeSeaNet och CleanSeaNet, och resurser som håller på att utvecklas, såsom Galileo och GMES, och med hänsyn till att Eurosur¹¹ måste färdigställas. Det civil-militära samarbetet bör främjas så att dubbelarbete undviks.

Kommissionen arbetar också för att inrätta ett integrerat gräns- och sektorsöverskridande EU-övervakningssystem¹². Ett av de viktigaste målen med detta är att upprätta nätverk för informationsutbyte mellan de nationella myndigheterna i syfte att öka samverkan mellan övervakningsåtgärderna, effektivisera insatserna till sjöss och underlätta genomförandet av gemenskapens lagstiftning och politik på området¹³.

4.5. Sjötransporter som en central del av en tryggad energiförsörjning för EU

Sjötransporterna är av avgörande betydelse för en tryggad energiförsörjning för Europa och därför ett viktigt instrument inom den europeiska energipolitiken. Sjötransporter ska betraktas som en del av EU:s **strategi för diversifiering av transportrutter och av energikällor**. 90 % av oljan transporteras till sjöss och flytande naturgas (LNG) transporteras allt oftare med tankfartyg. Även många andra energiprodukter transporteras till sjöss¹⁴.

Den flotta som transporterar energiprodukter blir, inom alla delar av sin verksamhet – tankfartyg som transporterar råolja och råoljeprodukter, LNG och LPG samt försörjningsfartyg för offshoreanläggningar – allt viktigare för att säkerställa **välfungerande energimarknader och en tryggad energiförsörjning**, och därmed välfärden för de europeiska medborgarna och en god europeisk ekonomi som helhet.

Avbrotten i gas- och oljeförsörjningen över land under senare tid understryker mer än någonsin vikten av infrastruktur för flytande naturgas. Såsom framhölls i synnerhet i den andra strategiska energiöversynen¹⁵ är infrastruktur för flytande naturgas av största betydelse för en **flexiblare gasförsörjning** på den inre marknaden för energi, eftersom detta möjliggör solidaritet vid kriser. Den flotta som transporterar energiprodukter måste hålla högsta möjliga tekniska standard och besättningarna måste vara välutbildade, inom ramen för EU:s ansträngningar för kvalitetssjöfart.

5. INTERNATIONELLT SAMARBETE

EU har sedan länge engagerat sig för att främja kvalitet liksom en öppen och rättvis konkurrens inom sjöfarten. EU har därför gett sitt stöd för arbetet inom specialiserade

¹⁰ KOM(2007) 607, 18.10.2007.

¹¹ Jfr rådets slutsatser från den 5 juni 2008 när det gäller den framtida utvecklingen av Frontex och Eurosur och de framtida utmaningarna för förvaltningen av de yttre gränserna.

¹² SEK(2008) 2737, 3.11.2008.

¹³ En översikt över de åtgärder som vidtagits under 2008 finns i SEK(2008) 3727 av den 13 oktober 2008, och ett meddelande om sjöövervakning från kommissionen till rådet och Europaparlamentet är planerat till 2009.

¹⁴ Se kommissionens arbetsdokument "Energy Policy and maritime policy: ensuring a better fit" – SEK(2007) 1283/2, 10.10.2007.

¹⁵ SEK(2008) 2794 och SEK(2008) 2791.

internationella organisationer på sjöfartsområdet, bland annat IMO, ILO, WTO och WCO, och skapat ett starkt och växande nätverk av bilaterala sjötransportavtal och dialoger med centrala sjöfarts- och handelspartner.

Ett bra exempel är det sjötransportavtal som kommissionen och dess medlemsstater 2002 ingick med Kina. Samma tillvägagångssätt följs när det gäller EU:s bilaterala förbindelser och pågående förhandlingar på regional nivå, t.ex. EU:s samarbete med Medelhavsländerna (Euromed), Medelhavsunionen och Mercosur.

De globala utmaningarna för sjöfarten i dag kräver att det internationella samfundet ger övertygande svar. Kommissionen och medlemsstaterna har goda förutsättningar att bidra till förändringar för att åstadkomma ett **omfattande internationellt regelverk för sjöfarten** som är anpassat till 2000-talets utmaningar:

- Samordnade åtgärder på europeisk nivå krävs i flera forum, t.ex. när det gäller styrelseformer (UNCLOS), internationell handel (WTO och bilaterala dialoger och avtal på sjötransportområdet, UNCITRAL), säkerhet, skydd och miljöskydd (IMO), arbete (ILO) eller tull (WCO).
- Kommissionen och medlemsstaterna bör sträva efter och samarbeta för att uppnå alla målen för EU:s politik för sjösäkerhet och sjöfartsskydd genom **internationella instrument** som avtalats inom IMO. Om förhandlingarna inom IMO dock inte ger resultat bör EU inta en ledande ställning för att som ett första steg genomföra åtgärder i frågor som är av särskild betydelse för EU, i avvaktan på en bredare internationell enighet och med hänsyn tagen till den internationella konkurrenssituationen.
- För att EU-medlemsstaterna ska kunna fungera som en effektiv grupp som kan förlita sig på starka enskilda medlemmar måste **EU:s erkännande och synlighet inom IMO** stärkas genom att EU:s samordningsmekanismer formaliseras och att EU beviljas formell observatörsstatus, eller fullständigt medlemskap, i denna organisation. Detta kommer inte att påverka EU-medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter som avtalsslutande parter till IMO.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör arbeta för en **bättre mekanism för en snabb ratificering av IMO-konventionerna på global nivå**. Bland annat bör man undersöka om en ratificering på grundval av flagg kan ersättas av ratificering på grundval av bosättningsland.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör samarbeta med sjöfarts- och handelspartner för att se till att ståndpunkterna inom IMO överensstämmer. EU:s internationella samarbete bör leda till att det inrättas **en mekanism som garanterar att alla flagg- och kuststater i världen i praktiken tillämpar internationella regler**.
- I kommissionens nyligen offentliggjorda meddelande om Arktis läggs förslag¹⁶ fram om att **skydda och bevara detta havsområde**, och framför allt se till att den kommersiella sjöfarten i Arktis blir hållbar, och dessa bör följas upp.

6. UTNYTTJANDE AV NÄRSJÖFARTENS OCH SJÖTRANSPORTTJÄNSTERNAS HELA POTENTIAL FÖR FÖRETAG OCH MEDBORGARE I EUROPA

En ytterligare ekonomisk integrering med EES-medlemsstaterna och grannländerna kommer att få positiva effekter på sjötransportförbindelserna inom Europa. Fram till 2018 bör

¹⁶ KOM(2008) 763, 20.11.2008.

ekonomin i Europa ha återhämtat sig från den nuvarande krisen. Sjötransporterna i EU-27 beräknas växa från 3,8 miljarder ton 2006 till ungefär 5,3 miljarder ton 2018. Om tio år måste infrastrukturen, med hamnar och deras förbindelser till inlandet, och sjöfartssektorn därför kunna hantera minst 1,6 miljarder ton mer än i dag. Även passagerartrafiken, med bland annat färjor och kryssningsfartyg, kommer att växa. Territoriell kontinuitet, regional sammanhållning och kvalitetsstandarder för fartygspassagerare måste garanteras.

Utmaningen är att hitta den rätta kombinationen av åtgärder för att se till att hamnarna kan fungera som effektiva knutpunkter. Detta kräver både ny infrastruktur och ett bättre utnyttjande av befintlig kapacitet genom ökad produktivitet i hamnarna. De befintliga systemen, med förbindelser med inlandet och godskorridorer, måste anpassas så att den väntade tillväxten kan hanteras. I detta avseende bör de främsta prioriteringarna vara följande:

- Att inrätta ett verkligt **uropeiskt sjötransportområde utan hinder**, genom att man undanröjer onödiga administrativa hinder, överlappande gränskontroller, bristen på harmoniserade dokument och alla andra faktorer som försämrar närsjöfartens tillväxtmöjligheter.
- Att genomföra de åtgärder som presenteras i meddelandet om en **uropeisk hamnpolitik**. Samtidigt som kraven på säkerhet, skydd och hållbar tillväxt uppfylls bör **hamntjänster** alltid tillhandahållas i enlighet med principerna om rättvis konkurrens, finansiell insyn, icke-diskriminering och kostnadseffektivitet.
- Att se till att det råder **lämpliga villkor för att locka investeringar till hamnsektorn**, som prioriterar modernisering och utvidgning av infrastrukturprojekt för hamn- och inlandsförbindelser i de områden som löper störst risk att drabbas av överbelastning.
- När det gäller miljöbedömningar vid utbyggnaden av hamnar bör det bli vanligare med påskyndade förfaranden som minskar genomförandetiden betydligt. Kommissionen kommer därför att utfärda **riktlinjer för tillämpningen av gemenskapens relevanta miljölagstiftning när det gäller hamnutveckling**¹⁷.
- Att stärka EU:s strategi för att fullt ut utveckla projekten för **sjömotorvägar**, främja innovativa integrerade intermodala transportlösningar, förenkla de administrativa kraven och stödja kommissionens föreslagna initiativ på området miljövänligare transporter.
- EU:s finansieringsprogram, t.ex. **projekten för transeuropeiska transportnät**, Marco Polo och regionalpolitiska instrument, bör bidra till denna utveckling och främja en modal övergång.
- Att främja åtgärder som **underlättar bättre förbindelser till och från öar och långa passagerartransporter inom EU** genom färjetjänster av god kvalitet och ändamålsenliga terminaler. Med beaktande av erfarenheterna sedan antagandet av cabotageförordningen (som antogs redan 1992) kan villkoren förbättras för tillhandahållande av allmänna sjötransporttjänster som uppfyller alla krav på territoriell kontinuitet.
- I detta sammanhang bör man undersöka ekonomiska instrument (såsom skatter, avgifter eller utsläppsrätter) för en **ändamålsenlig prissättning**¹⁸, så att användarna uppmuntras att utnyttja närsjöfart och så att man kan komma till rätta med överbelastningen på vägarna. Generellt sett bör man främja marknadslösningar som bidrar till hela transportkedjans hållbarhet.

¹⁷ KOM(2007) 616, 18.10.2007, meddelande om en europeisk hamnpolitik.

¹⁸ KOM(2008) 435, 8.7.2008.

- Att ta itu med frågan om **passagerares rättigheter när det gäller färjor och kryssningsfartyg** i EU, genom att främja en kvalitetskampanj (bästa färjeföretag belönas).

7. EU BÖR VARA VÄRLDSLEDANDNE INOM FORSKNING OCH INNOVATION NÄR DET GÄLLER SJÖFART

Konkurrenskraften för EU:s sjöfartsindustri och dess förmåga ta itu med problem som rör miljö, energi, säkerhet och den mänskliga faktorn påverkas i stor utsträckning av forskning och innovation, som måste uppmuntras ytterligare.

Dagens utmaningar medför stora möjligheter till tillväxt och effektivitet inom branschen. Med slutanvändare som i allt större utsträckning ser till företagens miljövänlighet i hela leveranskedjan och speditörer som kräver miljövänliga transporter, blir hållbarhet och företagens sociala ansvar allt viktigare konkurrensfördelar.

Inom sjötransportsektorn finns till exempel stort utrymme för att förbättra fartygens energieffektivitet, minska deras miljöpåverkan, minimera riskerna för olyckor och skapa bättre välfärd till sjöss. Det finns ett allt större behov av ändamålsenliga inspektions- och övervakningsmetoder liksom av att avancerade tekniska och miljömässiga standarder tas fram.

Den europeiska sjöfartsindustrin bör dra nytta av de stora FoTU-insatser som görs inom ramen för EU:s ramprogram för forskning och annan verksamhet:

- En stor utmaning är hur man ska utveckla **nya fartygskonstruktioner och ny fartygsutrustning med bättre säkerhet och miljöprestanda**. Riktade FoTU-initiativ bör kunna ge nya konstruktionstyper, avancerade strukturer och material, ren framdrivning och energieffektiva lösningar. För att bibehålla denna konkurrensfördel måste lämpliga åtgärder vidtas för att på ett tillfredsställande sätt skydda kunskap och immateriella rättigheter.
- För att en hållbar rörlighet ska kunna åstadkommas krävs också teknisk utveckling och avancerade logistiklösningar som maximerar **hela transportkedjans effektivitet** genom närsjöfart och transporter på inre vattenvägar.
- Alla berörda aktörer bör delta så att de lösningar som tas fram på detta sätt också kommer ut på marknaden. Man bör fullt ut använda **FoTU-plattformar**, såsom den tekniska plattformen "Waterborne".
- I kommissionens nyligen offentliggjorda meddelande om en europeisk strategi för havs- och sjöfartsforskning¹⁹ anges en ram för Europas sjöfartsindustri för att möta dessa tekniska utmaningar genom en bättre samordning med havs- och sjöfartsforskningen.
- Det bör tas fram lämpliga **IKT-verktyg för inspektion och övervakning**. Den tekniska förvaltningen av flottan, inbegripet fjärrkontroll av motoreffekt, skrovstyrka och fartygens allmänna driftstillstånd, bör underlättas genom avancerade telekommunikationssystem. Därför bör det utarbetas en referensram som möjliggör en **spridning av e-tjänster för sjöfart**²⁰ på europeisk och global nivå. Sådana e-tjänster bör också omfatta offentlig förvaltning, hamnar och rederier.

¹⁹ KOM(2008) 534, 3.9.2008. Program såsom Leadership 2015 och Life stöder också innovation som är viktig för sjötransporter.

²⁰ Se punkt 4.4.

8. SLUTSATSER

EU och dess medlemsstater har ett stort gemensamt intresse av att främja en säker, trygg och effektiv inomeuropeisk och internationell sjöfart på rena hav, den långsiktiga konkurrenskraften på världsmarknaden för EU:s sjöfartsindustri och sjöfartsrelaterade branscher samt en anpassning av hela sjötransportsystemet till utmaningarna under 2000-talet.

De alternativ som presenteras i det här meddelandet för den europeiska sjöfarten och för de europeiska sjötransportsystemen fram till 2018 utgör en vision för hur dessa mål ska kunna uppnås.

De föreslagna alternativen bygger på en integrerad havsstrategi och centrala värden, såsom hållbar utveckling, ekonomisk tillväxt och öppna marknader med rättvisa konkurrensvillkor och höga miljömässiga och sociala krav.

De positiva effekter som beskrivs här torde sträcka sig bortom Europas gränser och omfatta all sjöfart, även i utvecklingsländerna.

Kommissionen avser att föra en konstruktiv dialog med alla berörda parter i syfte att omsätta de åtgärder som beskrivs i denna strategiska översyn i praktiken.