Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om betingelser for at drive ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart i Fællesskabet« [1]

(98/C 407/18)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 9. marts 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 84, stk. 2, at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Eduardo Chagas til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 15. juli 1998.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 357. plenarforsamling af 9. og 10. september 1998, mødet den 9. september 1998, med 109 stemmer for og 3 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Kommissionens forslag

1.1. De grundlæggende internationale sikkerhedsregler for søtransport fastsættes af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Efter tragedien med færgen »Estonia« i 1994, som kostede 852 menneskeliv, pålagde Rådet (transportministrene) Kommissionen at fremlægge en række forslag med henblik på at garantere de bedst mulige sikkerhedsstandarder for passagerer, som rejser til eller fra havne i EU.

1.2. Det foreliggende forslag er en opfølgning dels af den lovgivning, som Rådet vedtog i 1995 med henblik på at gøre den internationale kode for sikkerhedsstyring (ISM-koden) obligatorisk for ro-ro-færger [2], og dels af forslaget til direktiv om indførelse af en obligatorisk ordning for registrering af de ombordværende på passagerskibe [3]. Forslaget har følgende hovedformål:

— at opnå en mere ensartet fortolkning af internationale sikkerhedskrav;

— at sikre effenktiv håndhævelse af disse krav og af den relevante EF-lovgivning;

— at skabe den fornødne gennemsigtighed i betingelserne for at drive rutetrafik med ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer til og fra havne i en medlemsstat til gavn for alle involverede parter, både værtsstatens og flagstatens administrationer og selskaberne.

1.3. Det foreslåede direktiv tager sigte på:

— at opregne alle de betingelser vedrørende sikkerhed til søs, som et selskab, der driver de omfattede skibe og fartøjer, skal opfylde;

— at indføre en ordning for kontrol med og inspektion af overholdelsen af alle betingelserne, før de omfattede skibe og fartøjer tages i drift og efterfølgende med jævne mellemrum;

— at sikre, at værtsstater kan deltage i alle efterforskninger af ulykker og uheld til søs;

— at undgå unødvendige udvidede inspektionsprocedurer i forbindelse med havnestatskontrol;

— at gøre det lettere at indsætte skibe og fartøjer, der har dokumentation for at opfylde kravene i direktivet, på en bestemt rute og at overføre dem til anden tilsvarende rutetrafik.

1.4. Det foreslåede direktiv skal sikre en fælles sikkerhedsordning for alle berørte skibe og fartøjer uanset deres flag. Skibene og fartøjerne skal være udstyret med en sort boks (VDR) svarende til flyvemaskinernes, som registrerer oplysninger til støtte for efterforskningen i ulykkestilfælde. Selskaberne skal sikre, at skibsføreren får fyldestgørende oplysninger om adgangen til både kystbaserede navigationsstyrings- og andre informationssystemer, der er etableret af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2.

1.4.1. Kommissionen understreger, at der er behov for et nyt direktiv, fordi målsætningerne ikke kan opfyldes inden for rammerne af direktiv 95/21/EF [4] (direktivet om havnestatskontrol), der kun kræver, at der udføres inspektioner på mindst 25 % af alle udenlandske skibe, der anløber medlemsstaternes havne. Dertil kommer, at det foreslåede direktiv i modsætning til direktiv 95/21/EF skal finde anvendelse på alle

[1] EFT C 108 af 7.4.1998, s. 123.

[2] Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8.12.1995 om sikkerhedsledelse på ro-ro-passagerfærger (EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14). ØSU's udtalelse: EFT C 236 af 11.9.1995, s. 41.

[3] Kommissionens forslag til Rådets direktiv om registrering af de ombordværende på passagerskibe (EFT C 31 af 31.1.1997, s. 5). ØSU's udtalelse: EFT C 206 af 7.7.1997, s. 111.

[4] Rådets direktiv 95/21/EF af 19.6.1995 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 (havnestatskontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1). ØSU's udtalelse: EFT C 393 af 31.12.1994, s. 50.

ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, uanset om de sejler i indenrigs- eller udenrigsfart.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Kommissionens forslag hilses velkommen som en positiv foranstaltning med henblik på at garantere sikkerheden for de passagerer, der rejser til og fra EU's havne, og de besætningsmedlemmer, der arbejder om bord på de omfattede skibe og fartøjer.

2.2. En udvidet tvungen ordning med obligatoriske syn forekommer at være et egnet middel til at opfylde målsætningen, fordi forholdene varierer fra medlemsstat til medlemsstat som følge af forskelle i fartøjstyper og placeringen af de vigtigste ruter. En sådan ordning er ønskelig, men samtidig skal det naturligvis påses, at den stemmer overens med international ret og IMO's internationale konventioner, koder og resolutioner. I den forbindelse bemærkes det, at Kommissionen overvejede at begrænse retten til at udføre offentlig transport i EU til EU-virksomheder. Dette ville ganske vist have forenklet lovgivningsprocessen, fordi EU-reglerne ville finde direkte anvendelse, men til gengæld være i modstrid med Kommissionens eget ønske om at føre en åben markedspolitik.

2.2.1. Det alternativ, der er valgt under hensyntagen til det indre marked og princippet om åbne markeder, vil kun kunne sikre en effektiv overholdelse af internationale regler og principper, hvis der findes tilfredsstillende inspektions- og håndhævelsesmekanismer. I den sammenhæng er begrebet »værtsstat« egnet, men det må nødvendigvis indebære supplerende krav, forpligtelser og ansvar og vedrøre alle sådanne skibe og fartøjer, da det ellers ikke ville adskille sig fra begrebet »havnestat«.

2.2.2. Supplerende krav, der sigter mod at forbedre sikkerheden, skal være både gennemsigtige og konkrete for at skabe tillid i offentligheden. Hvis det skal lykkes at vinde og bevare offentlighedens tillid, skal alle EU-lande gå konsekvent og proaktivt til værks.

2.3. Kravet om, at ikke alene flagstaten eller havnestaten, men enhver værtsstat skal kunne deltage i en hurtig og effektiv efterforskning af ulykker, der involverer sådanne skibe og fartøjer, der sejler til og fra dens havne, er et både hensigtsmæssigt og vigtigt middel til at give borgerne i de pågældende stater tillid til efterforskningen.

2.4. Den obligatoriske indførelse af ISM-koden hilses velkommen, men kodens effektivitet står og falder med en fyldestgørende obligatorisk syns- og inspektionsordning.

2.5. Henvisningen til kravet om obligatorisk registrering af passagerer må bifaldes, da det er en vigtig støtte for rednings- og eftersøgningstjenesterne. I den forbindelse henviser ØSU til sin udtalelse [1] om Kommissionens forslag om registrering af de ombordværende på passagerskibe.

3. Særlige bemærkninger

3.1. ØSU noterer sig, at højhastighedspassagerfartøjer medtages, fordi de står i direkte konkurrence med ro-ro-passagerfærger. Fartøjer, der i visse medlemsstater kategoriseres som ro-ro-fragtfærger og højhastighedsfragtbåde, antages at være omfattet, når de medbringer passagerer.

3.2. Der bør ikke kunne dispenseres fra de sikkerhedskrav, som skal opfyldes, før et skib eller fartøj af den omfattede type bringes i drift, lige som der heller ikke bør gøres undtagelser i forbindelse med de regelmæssige syn.

3.3. Kommissionen erkender ganske vist, at nogle medlemsstater vil skulle ansætte flere kvalificerede skibsinspektører for at opfylde deres forpligtelser, men spørgsmålet om tilvejebringelse af passende ressourcer må overvejes nærmere.

4. Særlige bemærkninger til artikler og bilag

4.1. *Artikel 5*

4.1.1. ØSU er enig i, at der ikke er nogen »grund til at gøre det mere kompliceret« end nødvendigt, men det er faktisk påkrævet at sikre, at værtsstaten har mulighed for at foretage kontrol i de tilfælde, hvor en medlemsstats kompetente myndigheder uddelegerer de lovfæstede syn af skibe og fartøjer, der fører medlemsstatens flag. Dette princip bør anvendes, indtil protokollen af 1998 om den harmoniserede ordning for syn og certificering er gennemført fuldt ud. Artikel 5 og 6 bør foreskrive, at værtsstaterne skal sikre, at kravene overholdes.

4.1.2. Kravet om, at fartøjer skal være udstyret med en sort boks (VDR), der opfylder IMO's specifikationer, hilses velkommen.

---

[1] Kommissionens forslag til Rådets direktiv om registrering af de ombordværende på passagerskibe (EFT C 31 af 31.1.1997, s. 5). ØSU's udtalelse: EFT C 206 af 7.7.1997, s. 111.

4.2. *Artikel 6*

4.2.1. Henvisningen til manglende samarbejdsvilje fra flagstatens side og selskabernes eventuelle behov for at registrere under et andet flag bifaldes også. Det er vigtigt, at flagstaten har den nødvendige administrative infrastruktur til at understøtte en sikkerhedsordning, der lever op til EU-kravene.

4.3. *Artikel 7*

4.3.1. Der foreslås ingen bestemmelser om gebyrer for førstegangssyn af skibe eller fartøjer, før de indsættes i fast rutefart, og ej heller om gebyrer for syn, der gennemføres i henhold til bestemmelserne i stk. 3. Dette spørgsmål bør tages op til overvejelse.

4.3.2. Da der ikke er nogen specifikke bestemmelser om gebyrer, antages det, at bestemmelserne i direktiv 95/21/EF finder anvendelse i forbindelse med andre syn end dem, der er nævnt i stk. 3.

4.3.3. ØSU erkender, at et af de uvarslede syn må og skal finde sted under en rutesejlads, men det andet uvarslede syn bør ikke være obligatorisk.

4.4. *Artikel 8*

4.4.1. Det må bifaldes, at et team af kvalificerede inspektører fra de involverede værtsstater skal foretage en fælles vurdering af relevante sikkerhedsregler, da dette afhjælper problemet med manglende konsekvens i anvendelsen og begrænser ulemperne for selskaberne. Der er imidlertid behov for en nærmere præcisering af kravet om, at værtsstaterne skal samordne varetagelsen af deres forpligtelser, når der er involveret mere end en værtsstat. Også overgangsbestemmelserne for skibe og fartøjer, der allerede er i drift, skal præciseres.

4.5. *Artikel 9*

4.5.1. Det er positivt, at der indføres en mekanisme, som fjerner de hindringer, der afskærer en »værtsstat« fra at deltage i en hurtig og grundig efterforskning af en ulykke til søs. En værtsstats og flagstatens indbyrdes forhold og respektive roller i efterforskningen af ulykker skal dog afklares nærmere.

4.5.2. ØSU lægger betydelig vægt på, at medlemsstaterne indfører procedurer for grundig og omfattende undersøgelse af skibsulykker, med alle relevante parter involveret og i overensstemmelse med SOLAS-konventionen, kap. I, regel 21.

4.6. *Bilag 3*

4.6.1. Der skal henvises til søkort og publikationer (eller de skal medtages i bilag 5).

4.6.2. Kravet om vurdering af træthed og af mandskabets vagtskemaer bifaldes. I den forbindelse anerkendes IMO's og ILO's bestemmelser som passende målestok.

4.7. *Bilag 5*

4.7.1. Bestemmelsen i punkt 8 om, at passagererne skal holdes borte fra ro-ro-lastrum eller speciallastrum, mens skibet sejler, må bifaldes. Dette krav falder godt i tråd med intentionerne bag SOLAS regel II-1/20-3 (og afsnit II-1/B/17.2 i bilag I til direktiv 98/18/EF) om »adgang til ro-ro-dæk«. Man skal dog være opmærksom på dette spørgsmål, da det er blevet indberettet, at dette krav tilsidesættes på visse ruter.

4.8. *Bilag 6*

4.8.1. I forbindelse med punkt 3 foreslås det, at udtrykket »på det mest talte sprog til søs« udgår og erstattes med udtrykket »på det sprog, der anvendes ved kommunikation om bord på skibet«.

4.8.2. I forbindelse med punkt 4 foreslås det, at der ikke blot henvises til SOLAS-konventionen af 1974, men også til de kriterier, der er fastsat i bilag VII til 1995-direktivet om havnestatskontrol.

Bruxelles, den 9. september 1998.

Tom JENKINS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg