



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Plenarhandling*

---

**A7-0114/2010**

30.3.2010

# BETÄNKANDE

om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018  
(2009/2095(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Peter van Dalen

RR\811210SV.doc

PE431.002v02-00

**SV**

*Förenade i mångfalden*

**SV**

PR\_INI

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION .....	3
MOTIVERING .....	11
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET .....	15

## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

### om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (2009/2095(INI))

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens meddelande av den 21 januari 2009 om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009)0008) (Meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 10 oktober 2007 om en integrerad havspolitik för Europeiska unionen (KOM(2007)0575),
- med beaktande av artikel 48 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A7-0114/2010), och av följande skäl:
  - A. Europeiska rederier lämnar ett viktigt bidrag till den europeiska ekonomin, men måste konkurrera i en internationell miljö.
  - B. Strukturella och integrerade åtgärder för att bevara och utveckla en livskraftig sjöfartssektor i EU är viktiga och bör stärka konkurrenskraften hos sjöfarten och närstående sektorer genom att integrera kraven på en hållbar utveckling och sund konkurrens.
  - C. Det är absolut nödvändigt att locka ungdomar till karriärer inom sjöfarten och att hålla dem kvar inom sektorn. Utbildningsnivån inom de maritima yrkena inom EU måste förbättras genom den förestående översynen av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen).
  - D. Klimatförändringen är den största utmaningen för EU:s samtliga politikområden på 2000-talet.
  - E. Sjöfarten är ett relativt miljövänligt transportsätt, som emellertid kan bli ännu renare än i dagsläget. Den måste involveras i arbetet med att bekämpa klimatförändringarna genom en gradvis minskning av fartygens och hamninfrastrukturernas koldioxidavtryck.
  - F. Säkerheten är av största vikt för hamnföretag, rederier och mark- och sjöpersonal. Skydd av kust- och havsmiljöer samt arbetsvillkoren i hamnar och ombord på fartyg måste beaktas i säkerhetsåtgärderna.
  - G. Kriminella attacker mot EU:s fiske-, handels- och passagerarfartyg fortsätter i Adenbukten, utanför Somalias kust och på internationella vatten.
  - H. Den europeiska sjöfartsindustrin har en världsledande roll som måste säkras på lång sikt,

och detta kan endast ske genom innovation.

- I. Beslut måste fattas på rätt administrativ nivå enligt mottot ”internationellt om möjligt, europeiskt om nödvändigt”.

### **Allmänt**

1. Europaparlamentet välkomnar meddelandet om EU:s sjöfartspolitik fram till 2018.
2. Europaparlamentet betonar sjöfartens betydelse för den europeiska ekonomin som transportör av passagerare, råvaror, gods och energiprodukter, men även som kärnan i ett bredare sammanhang av sjöfartsrelaterad verksamhet såsom varvsindustri, logistik, forskning, turism, fiske och vattenbruk samt utbildning.
3. Europaparlamentet betonar att EU:s sjöfartspolitik bör ta hänsyn till att sjöfartssektorn inte endast utsätts för konkurrens inom unionen utan även, och framför allt, för internationell konkurrens, och understryker dessutom sjöfartens centrala roll som en del av den vidare transportsektorn såväl inom som utanför EU.
4. Europaparlamentet hoppas att EU:s sjöfartspolitik hädanefter utformas inom ramen för ”ett gemensamt europeiskt hav” och uppmanar därför kommissionen att utarbeta en europeisk sjöfartspolitik inom ett gemensamt havsområde.

### **Marknad**

5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta sin kamp mot missbruket av bekvämlighetsflagg.
6. Europaparlamentet uppmanar därför medlemsstaterna att främja användandet av sin flagg och att stödja sina sjöfartskluster på land, t.ex. genom att tillhandahålla skattelättnader som system med tonnageskatt för fartyg, liksom skattelättnader för sjöfolk och rederier.
7. Europaparlamentet anser att sjöfartssektorn, precis som övriga näringslivssektorer, i princip ska omfattas av reglerna för statligt stöd. Parlamentet framhåller dock att statligt stöd kan tillåtas undantagsvis i särskilda fall, under förutsättning att detta görs tillfälligt, på ett öppet och spårbart sätt.
8. Europaparlamentet anser att riktlinjerna om statligt stöd till sjöfarten (som slutar gälla 2011) bör behållas och förlängas, eftersom de i stor utsträckning har bidragit till att bevara den internationella konkurrenskraften hos EU:s sjöfart, dess förmåga att framgångsrikt möta ofta illojal konkurrens från tredjeland och dess ledande ställning i världen. Riktlinjerna har därför bidragit till att stabilisera medlemsstaternas ekonomi.
9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att 2010 lägga fram de nya, utlovade bestämmelserna om statligt stöd till sjöfartssektorn. Parlamentet anser dessutom att kommissionen så snart som möjligt bör lägga fram riktlinjerna för statligt stöd till kusthamnar.
10. Europaparlamentet betonar att statligt stöd endast ska ges till europeiska sjöfartsindustrier som åtar sig att följa sociala normer, trygga sysselsättningen och utbilda personal i EU

samt att säkerställa den globala konkurrenskraften hos EU:s sjöfart.

11. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att omgående underteckna, ratificera och genomföra FN:s konvention om avtal om transport av gods till sjöss, känd som de s.k. Rotterdamreglerna, i vilken en ny ansvarsordning för sjöfarten fastställs.
12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vid den kommande översynen av gemenskapens riktlinjer för utveckling av det transeuropeiska nätverket ta större hänsyn till sjöfarten och dess anläggningar på land, särskilt de multimodala förbindelserna mellan europeiska kusthamnar och inlandet.
13. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag till direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (KOM(2009)0011), för att underlätta, minska och avskaffa de befintliga administrativa förfarandena för den europeiska närsjöfarten. Parlamentet uppmanar kommissionen att även i fortsättningen stödja närsjöfarten för att avsevärt öka kapaciteten för den interna sjöfarten i unionen.

### **Sociala aspekter**

14. Europaparlamentet välkomnar medlemsstaternas och kommissionens initiativ att göra yrken inom sjöfarten mer attraktiva för unga unionsmedborgare. Parlamentet framhåller behovet av livslångt lärande och omskolning av sjöfolk på alla nivåer, till sjöss och i land, i syfte att stärka arbetskraftens yrkeskompetens. Parlamentet förespråkar också mer information om denna sektor på skolor och tillhandahållandet av fler lärlingsplatser.
15. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att inom ramen för internationella konventioner såsom STCW-konventionen och ILO:s sjöarbetskonvention från 2006, förbättra och modernisera redan befintliga utbildningsprogram för att ytterligare förbättra sjöfartshögskolornas kvalitet.
16. Europaparlamentet betonar att sjöfolk från tredjeländer måste uppfylla tillfredsställande kvalifikationskrav i enlighet med STCW-konventionen, och uppmanar rederier och nationella tillsynsorgan att säkra och kontrollera detta, vid behov med hjälp från Europeiska sjösäkerhetsbyrån. Parlamentet upprepar sitt krav på att medlemsstaterna snarast ratificerar ILO:s sjöarbetskonvention från 2006 och att kommissionens förslag, som bygger på industrins avtal, om genomförande i EU:s lagstiftning av konventionens centrala bestämmelser antas inom kort.
17. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att främja anställning av sjöfolk från EU i sina egna flottor och att skapa tillräckliga möjligheter för att förhindra att sjöfolk migrerar till länder utanför unionen.
18. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag om att medlemsstaterna bör stödja samarbetet mellan europeiska sjöfartsinstitutioner, och uppmanar medlemsstaterna att harmonisera sina respektive läroplaner och utbildningsprogram för att EU:s sjöfolk ska kunna skaffa sig avancerade kunskaper och hög kompetensnivå.

19. Europaparlamentet betonar att den sociala dimensionen och arbetsvillkoren för sjöfolk i EU hänger nära samman med den europeiska flottans konkurrenskraft, och att man måste underlätta för arbetskraftens rörlighet i sjöfartsindustrierna i hela Europa och garantera en fullständigt fungerande inre marknad utan hinder eller omotiverade restriktioner för tillhandahållandet av tjänster.
20. Europaparlamentet stöder utbyten av god praxis i fråga om anställningsvillkor och sociala standarder, såväl som förbättrade levnadsvillkor ombord på fartygen, i synnerhet genom utveckling av informations- och kommunikationsteknik, förbättrad tillgång till hälsovård och bättre säkerhetsstandarder samt utbildning för att hantera de risker som är knutna till sjöfartsyrkena.
21. Europaparlamentet betonar att kontrollerna bör vara konkreta och riskbaserade och att de inte får ge upphov till onödig byråkrati för sektorn.
22. Europaparlamentet anser att kapaciteten hos den tekniska utvecklingen att kompensera för den minskande tillgången på sjöfolk bör undersökas, men varnar för alltför snabbt införande av teknik som inte har testats.
23. Europaparlamentet uppmanar hamnmyndigheterna att förbättra förhållandena för sjöfolk vars fartyg ligger för ankar på redden, inbegripet enklare transportmöjligheter från fartyg till land och omvänt.

## **Miljön**

24. Europaparlamentet inser att man inom sjöfarten måste göra stora framsteg när det gäller att minska utsläppen av både svaveloxid, kväveoxid, fina partiklar och koldioxid, och att detta är nödvändigt med hänsyn till EU:s klimatskyddsmål. Parlamentet betonar att sektorn kan bidra till att bekämpa skadliga utsläpp och klimatförändringar och att offentliga och privata investeringar i forskning och utveckling är av särskilt intresse i detta avseende.
25. Europaparlamentet understryker att utsläppsminskningar bör avtalas snarast och genomföras som tvingande bestämmelser av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för att konkurrensskillnaderna ska begränsas. Detta får dock inte hindra unionen från att ta initiativ till ytterligare minskningar som berör medlemsstaternas flottor, och därmed uppmuntra andra kontinenter att bli konkurrenskraftiga på detta område. Europaparlamentet pekar här på de stora skillnaderna mellan fjärrsjöfart och närsjöfart som måste beaktas vid IMO-avtal.
26. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att i högre grad utnyttja möjligheten att fastställa övervakningsområden för utsläpp, särskilt kväveoxider, om möjligt tillsammans med grannländerna, och betonar att införandet av ytterligare övervakningsområden för utsläpp inte får leda till en snedvridning av konkurrensen inom EU.
27. Europaparlamentet stöder åtgärder som gynnar en övergång till sjötransporter för att minska trängseln på vägnäten. Parlamentet uppmanar unionen och medlemsstaterna att inrätta de logistiska hamnplattformar som krävs för att utveckla intermodaliteten och stärka den territoriella sammanhållningen. Parlamentet betonar att de internationella

bestämmelserna och EU:s bestämmelser inte får hindra nationella myndigheters arbete i denna riktning. Parlamentet uppmanar till ett snabbt och utbrett införande av höghastighetsleder till sjöss inom ramen för unionen för Medelhavsområdet för att minska både föroreningarna och trängseln på marknäten.

28. Europaparlamentet stöder i princip de ändringar som antogs av IMO i oktober 2008 av Marpolkonventionens bilaga VI för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider från fartyg, men är oroat över en möjlig tillbakagång från närsjöfart till vägtransporter som en följd av den svavelgräns på 0,1 procent som planeras från och med 2015 i övervakningsområdena för svavelutsläpp i Nordsjön och Östersjön. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att så snart som möjligt lägga fram en konsekvensanalys för parlamentet, senast i slutet av 2010.
29. Europaparlamentet anser att alla transportsätt, även sjötransporter, gradvis måste internalisera sina externa kostnader. Enligt parlamentet kommer införandet av denna princip att generera medel som i första hand kan användas för insatser som gynnar innovation.
30. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att även utarbeta alternativa styrmedel, t.ex. införa en avgift på bunkerbränsle, företrädesvis beroende på bränslets kvalitet och miljöprestanda, och konceptet ”gröna hamnar”, enligt vilket fartyg som inte förorenar får snabbare behandling och/eller betalar lägre hamnavgifter.
31. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att arbeta inom IMO för att fastställa och genomföra lämpliga och globalt tillämpliga miljönormer.
32. I detta sammanhang noterar Europaparlamentet att tekniken för fartyg som går i inlandssjöfart har gjort betydande framsteg, vilket har möjliggjort en avsevärd minskning av utsläppen från befintliga fartygsmotorer och ett eventuellt användande av flytande naturgas som bränsle. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka om denna teknik skulle kunna användas även för havsgående fartyg samt hur införandet av tekniken kan påskyndas.
33. Europaparlamentet beklagar att man vid klimattoppmötet i Köpenhamn inte kunde komma fram till några slutsatser om utsläppsminskning inom sjöfarten, och betonar att man bör fortsätta arbeta intensivt både inom ramen för processen efter Kyoto och IMO för att komma överens om globala åtgärder i syfte att minska sådana utsläpp. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att göra allt de kan för att IMO i samband med kommande globala klimatförhandlingar ska få ett mandat med kvantitativa mål för minskade utsläpp inom sjöfarten.
34. Europaparlamentet uppmanar unionen att inta en ledande ställning i denna process på internationell nivå, särskilt inom IMO, för att minska utsläppen från sjöfartssektorn.
35. Europaparlamentet betonar behovet av driftskompatibla tekniska anordningar för användning av landström på fartyg i europeiska hamnar, vilket kan minska belastningen på miljön avsevärt. Parlamentet uppmanar kommissionen att kontrollera i vilka hamnar dessa anordningar kan användas på ett effektivt sätt.

36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för forsknings- och utvecklingspolitiken prioritera innovation inom förnybar teknik, exempelvis sol- och vindteknik, för användning på fartyg.
37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka alla möjligheter att minska och övervaka föroreningar genom intelligent teknik inom transportsektorn och särskilt inom ramen för Galileoprogrammet.
38. Europaparlamentet betonar vikten av att främja en papperslös miljö för hamn- och tullverksamheter och att underlätta samarbetet mellan olika tjänsteleverantörer och konsumenter i hamnarna med hjälp av olika intelligenta transportsystem och nät, såsom SafeSeaNet och e-tull, för att påskynda hamnverksamheten och minska föroreningarna.

## **Säkerhet**

39. Europaparlamentet välkomnar antagandet av det tredje lagstiftningspaketet för sjöfartssäkerhet och uppmanar medlemsstaterna att snarast genomföra det.
40. Europaparlamentet förespråkar sträng kontroll av fartygskonstruktioner, medräknat kvaliteten på det stål som används och utformningen och underhållet av fartyg, såsom fastställs bland annat i den ändrade lagstiftningen om klassificeringsorgan.
41. Europaparlamentet stöder den ändrade inriktningen av samförståndsavtalet om hamnstatskontroll, som innebär att den ordinarie kontrollen ersätts av en riskbaserad kontroll, så att endast sådana fartyg som har många brister behandlas effektivt.
42. Europaparlamentet uppmanar medlemsstater och rederier att vidta åtgärder för att tas upp på den vita listan i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll. Parlamentet uppmanar särskilt Slovakien att göra en extra insats i detta avseende.
43. Europaparlamentet uppmanar nationella tillsynsorgan och andra nationella myndigheter att samarbeta närmare med varandra i fråga om utbyte av uppgifter om fartyg och laster, så att byråkratin avtar men inspektionernas effektivitet ökar. Ett integrerat informationsförvaltningssystem måste skyndsamt införas genom användning och förbättring av tillgängliga resurser, särskilt SafeSeaNet. Kommissionen uppmanas att skyndsamt inrätta ett gräns- och sektorsöverskridande övervakningssystem för hela EU.
44. Europaparlamentet är medvetet om faran med piratverksamhet på världshaven, särskilt i området runt Afrikas horn och i farvatten utanför Somalias kust, och uppmanar samtliga rederier att samarbeta med myndighetsinitiativ som kan skydda dem mot sådan verksamhet, i linje med EU:s framgångsrika första insats till sjöss, Atalanta. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stärka samarbetet dem emellan och inom FN i syfte att skydda såväl sjöfolk, fiskare och passagerare som själva flottan.
45. Parlamentet påminner om att den globala strategin för bekämpning av piratverksamhet inte får begränsas till en internationell örlogsflotta, utan bör ingå i en helhetsplan för att främja fred och utveckling i det berörda området. Parlamentet noterar dessutom behovet av att fartygen fullt ut och på ett korrekt sätt tillämpar de åtgärder för självskydd som sjöfartsorganisationerna har antagit i form av god förvaltningspraxis, och som har



godkänts av IMO.

## Övrigt

46. Europaparlamentet betonar att sjöfarten är en global näring, och att avtal företrädesvis bör ingås på global nivå. Parlamentet konstaterar att IMO är det lämpligaste forumet för detta och uppmanar medlemsstaterna att i högre grad anstränga sig för att omgående ratificera och genomföra de IMO-avtal som de har undertecknat.
47. Europaparlamentet erkänner till fullo unionens roll vid införlivandet av internationella bestämmelser i unionsrätten samt vid genomförandet och stödjandet av sjöfartspolitiken, t.ex. via Europeiska sjösäkerhetsbyrån.
48. Europaparlamentet understryker behovet av att påskynda moderniseringen och utvidgningen av hamninfrastrukturens kapacitet med hänsyn till att mängden varor som transporteras sjövägen förväntas öka. Parlamentet påminner om att omfattande investeringar måste göras i detta syfte, och att investeringarna måste följa öppna och rättvisa finansieringsregler för att man ska kunna trygga en sund konkurrens mellan de europeiska hamnarna. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att regelverket i detta avseende är konsekvent.
49. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta hänsyn till sitt meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 och denna resolution vid den kommande översynen av vitboken om transporter.
50. Europaparlamentet efterfrågar en politik som främjar hamnarnas förbindelser med inlandet (inlandsterminaler och logistikplattformar) i överbelastade områden, och att denna politik integreras i översynen av de transeuropeiska transportnäten.
51. Europaparlamentet betonar varvsindustrins ekonomiska och strategiska betydelse, eftersom den gör det möjligt att utveckla och använda ny fartygsteknik och bevara den viktiga europeiska yrkesskicklighet som behövs för att bygga nya fartygsgenerationer. Parlamentet efterlyser stödåtgärder till förmån för innovation, forskning och utveckling samt utbildning för att utveckla en konkurrenskraftig och innovativ europeisk varvsindustri.
52. Europaparlamentet kräver att det i förbindelse med projekt för modernisering och utvidgning av hamnar blir obligatoriskt att anpassa passagerarterminaler och nya passagerarfartyg till personer med nedsatt rörlighet.
53. Europaparlamentet välkomnar initiativet att utarbeta en kampanj för att främja bästa praxis för passagerar- och kryssningsfartyg i fråga om passagerarnas rättigheter.
54. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vid den nuvarande översynen av de transeuropeiska transportnäten ha rekommendationerna för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 i åtanke, särskilt när det gäller att effektivt integrera höghastighetsvattenvägar och transporter på inre vattenvägar, liksom nätverket av hamnar som i egenskap av knutpunkter är av intresse för EU.

55. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta en jämförbar strategi för transporter på inre vattenvägar i EU och samordna denna med den befintliga strategin för att främja en optimal transportkedja mellan transporter till havs och transporter på inre vattenvägar.
56. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att omgående lägga fram den aviserade färdplanen med viktiga detaljer som tillägg till sitt meddelande.
57. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

## MOTIVERING

### *Förslagets bakgrund*

Kommissionens meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 är en uppföljning av kommissionens meddelande om hållbara transporter för ett rörligt Europa och meddelandet om en integrerad havspolitik för Europeiska unionen (blåbok). Föreliggande meddelande grundar sig på oberoende rekommendationer och studier, dialog med sektorn samt parlamentets reaktioner på blåboken.

### *Sammanfattning av kommissionens förslag*

Kommissionens meddelande omfattar en bred uppsättning av frågor som hör ihop med den europeiska sjöfartspolitikerna. Samtidigt är dokumentet till sin karaktär mindre föreskrivande och erbjuder aktörerna inom sjöfartssektorn gott om plats och initiativ för genomförandet av de strategiska målen och rekommendationerna.

Meddelandet kan sammanfattas enligt följande sex teman:

1. Den europeiska sjöfartssektorns betydelse och konkurrensposition på en global marknad: Den europeiska sjöfartssektorn är aktiv på en internationell marknad och spelar där en mycket viktig roll: av världens totala flotta är 41 procent i europeisk ägo. Den europeiska flottans konkurrensposition utsätts dock för ökat tryck i och med att det statliga stödets andel ökar och utvecklas inom sjöfartssektorn i tredjeländer. Därför stödjer kommissionen utarbetandet av rättvisa handelsvillkor för den internationella sjöfarten inom ramen för WTO, liksom bevarande och förbättring av den nuvarande EU-ramen för tonnageskatt, inkomstskatt och statligt stöd.
2. Sysselsättning inom sjöfartssektorn: Den europeiska sjöfartsindustrin kämpar med en tilltagande brist på kvalificerad arbetskraft. Till följd av detta går mycket yrkesskicklighet och relevanta kunskaper förlorade. Detta gynnar inte den europeiska sjöfartssektorns konkurrensposition, och därför föreslår kommissionen att man ska förbättra sjöfartskarriärens image med bättre information till unga och bättre karriärmöjligheter. Vidare bör byråkratin minskas och arbetsvillkor och arbetsförhållanden förbättras.
3. Den europeiska sjöfartens kvalitet: Den europeiska sjöfartssektorn och tillsynsmyndigheterna har under senare år bidragit kraftigt till att göra sjöfartssektorn säkrare och mindre förorenande. Mer måste dock göras, och sektorn måste därför i högre grad bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Kommissionen strävar efter att försöka utarbeta utsläppsnormer inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i syfte att bevaka unionens konkurrensposition. Särskilt viktigt är det att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider. I detta sammanhang bör man undersöka vilka havsområden i Europa som ska betraktas som övervakningsområden för utsläpp. Behovet av säkerhet kommer vidare att öka kraftigt, eftersom fartygen förväntas bli allt fler och allt större. Därför kommer kommissionen att se till att det tredje lagstiftningspaketet för sjöfartssäkerhet genomförs snabbt och korrekt, och kommissionens mål är bland annat att före utgången av 2012 få samtliga medlemsstater upptagna på den vita listan i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll. Dessutom kommer sjöfartsskyddet att

prioriteras till följd av det kvarstående hotet om terrorism. Kommissionen föreslår att man ska vidta strikta åtgärder mot piratverksamhet och öka skyddet av besättningar, bland annat genom införande av snabba larmsystem.

4. Internationellt samarbete: Med tanke på att EU:s sjöfartssektor möter en global marknad har EU sedan länge gått in för att stödja arbetet inom internationella organisationer som UNCLOS<sup>1</sup>, WTO och IMO. Framför allt inom IMO vill kommissionen att medlemsstaterna stärker EU:s erkännande och synlighet genom att EU:s samordningsmekanismer formaliseras och EU beviljas formell observatörsstatus. Dessutom föreslår kommissionen att man framför allt bör se till att IMO-avtalen ratificeras omgående på internationell nivå och att det inrättas en mekanism som garanterar att alla flagg- och kuststater i världen i praktiken tillämpar internationella regler.
5. Sjöfarten i EU som del av den europeiska ekonomin och drivkraft för ekonomisk integration: Sjötransporterna i medlemsstaterna beräknas växa från 3,8 miljarder ton 2006 till 5,3 miljarder ton 2018. Detta innebär att infrastrukturen och hamnarnas kapacitet i EU inom tio år bör anpassas till denna ökning. I vilket fall som helst bör hamnarnas produktivitet öka rejält. Här bör EU bidra genom att inrätta ett s.k. europeiskt sjöfartsområde utan gränser och stärka unionens strategi för höghastighetsleder till sjöss. Vidare bör byråkratin minskas, och goda villkor inrättas för att locka till investering i hamnsektorn. Kommissionen kommer även att utfärda riktlinjer för tillämpningen av EU:s miljölagstiftning när det gäller hamnutveckling. Dessutom kommer de transeuropeiska transportnätprojekten och Marco Polo-projektet att utnyttjas för att ta tillvara tillväxten inom sjöfarten och samtidigt göra den mer hållbar.
6. EU som världsledande inom forskning och innovation som avser sjöfart: För närvarande är EU världsledande inom forskning och innovation som avser sjöfart. Denna position bör bevaras, eftersom den kan öka tillväxten inom den europeiska (sjöfarts)industrin och göra den effektivare. Särskilt på området för miljöprestanda finns det många möjligheter och fördelar, eftersom det i allt högre utsträckning är en konkurrensfördel att göra sektorn grönare. Därför bör Europeiska unionen fortsättningsvis sträva efter att förbättra fartygens säkerhets- och miljöprestanda. Denna hållbara rörlighet bör bidra till att göra hela transportkedjan mer effektiv.

*Sammanfattning av föredragandens ståndpunkt:*

Föredraganden välkomnar meddelandet från kommissionen. Med tanke på att dokumentet omfattar många frågor vill föredraganden begränsa sina förslag till några prioriterade punkter.

Han anser främst att man inte kan betona sjöfartssektorns betydelse tillräckligt. Den europeiska sjöfartssektorn ger ett tydligt och nödvändigt bidrag till såväl ekonomin i gemenskapen som till det europeiska transportsystemet. Därför bör den europeiska sjöfartssektorns behov väga tungt då man utformar unionens allmänna transportpolitik. I detta sammanhang bör man beakta att den europeiska sjöfartssektorn främst är verksam och konkurrerar på en global marknad.

---

<sup>1</sup> Förenta nationernas havsrättskonvention.

Denna globala marknad innebär även att det krävs en ”skräddarsydd” sjöfartspolitik. Man får inte underskatta risken för utflaggning, med alla relaterade nackdelar för miljön samt sjöfartens och sjöfartsklustrets kvalitet. Föredraganden anser således att medlemsstaterna bör göra sitt yttersta för att främja att fartyg (liksom i dagsläget) seglar under deras flagg, t.ex. genom beviljande av skattelättnader för tonnagebeskattning och lägre skatter för sjöfolk och rederier. Föredraganden ser fram emot de nya bestämmelser om statligt stöd som kommissionen aviserat, och uppmanar kommissionen att lägga fram dessa 2010.

När det gäller arbetstillfällena och arbetsvillkor anser föredraganden att yrkena inom sjöfarten bör göras mer attraktiva för unga unionsmedborgare. Särskilt om sjöfartssektorn växer enligt prognoserna kommer efterfrågan på personal enbart att öka. Därför är det viktigt att unga i alla åldrar får information om denna sektor. Dessutom bör man även kunna erbjuda sjöfolk attraktiva karriärmöjligheter både till sjöss och i land. Samtidigt får det inte bli omöjligt för rederierna att anlita tredjelandsmedborgare för sin sjöfartsverksamhet, men i det sammanhanget är det ytterst viktigt att denna personal uppfyller kraven på utbildning och yrkeskvalifikationer. Föredraganden anser också att den lagstiftning som utarbetas i ILO bör stödjas, ratificeras och kontrolleras i tillräcklig omfattning på internationell nivå i syfte att se till att arbetsförhållandena för alla som arbetar inom sjöfarten är tillräckligt bra.

Sjöfartssektorn står inför stora utmaningar på miljöområdet. I första hand bör fartygens miljöprestanda förbättras avsevärt och utsläppen av svaveloxid, kväveoxid, fina partiklar och koldioxid reduceras. Här är det mycket viktigt att avtal ingås på internationell nivå för att motverka risken för utflaggning till länder som inte är signatärer. Föredraganden förordar inrättande av övervakningsområden för utsläpp i EU:s farvatten. Han uppmanar i detta sammanhang medlemsstaterna att, om möjligt tillsammans med grannländerna, fastställa sådana områden, särskilt med tanke på utsläppen av kväveoxid. Dessutom bör kommissionen och medlemsstaterna utarbeta alternativa åtgärder i syfte att förbättra miljöprestandan. Dessa skulle kunna omfatta införande av en avgift på bunkerbränsle, beroende på bränslets kvalitet och miljöprestanda, samt konceptet ”gröna hamnar”. Enligt detta bonus-/malussystem får fartyg som inte förorenar snabbare behandling i hamnarna än förorenande fartyg, och/eller betalar lägre hamnavgifter. Föredraganden förväntar sig också mycket av de havsgående fartygens tekniska utveckling. Fartyg som går i inlandssjöfart har under senare år gjort stora framsteg i fråga om miljöprestanda tack vare ny bränsleutveckling och bättre motorer. Nu borde kommissionen undersöka om denna tekniska utveckling även kan användas av sektorn för havsgående fartyg. Slutligen anser föredraganden att man även i kusthamnarna bör bygga ut anordningar för användning av landström, för att minska utsläppen i hamnarna.

I fråga om säkerhet väntar föredraganden med stort intresse på det praktiska genomförandet av det tredje lagstiftningspaketet för sjösäkerhet. Därför uppmanas medlemsstaterna att genomföra detta paket omgående och korrekt. Föredraganden välkomnar även beslutet enligt samförståndsavtalet om hamnstatskontroll om att övergå till riskbaserade kontroller. Detta motverkar onödiga kontroller, effektiviserar tillsynen och minskar byråkratin för dem som ska kontrolleras. Slutligen vill föredraganden, med avseende på det närbesläktade ärendet säkerhet, uttrycka sitt absoluta stöd för insats Atalanta, som skyddar fartyg mot piratdåd utanför Afrikas horn. Dessutom borde alla rederier vara tvungna att utnyttja de skyddsmöjligheter som Atalanta och andra internationella samarbetsinstanser erbjuder mot piratverksamhet. Man bör även så snabbt som möjligt finna en lösning på frågan om hur tillfångatagna pirater bör lagföras. Att vissa av dem nu frisläpps för att de inte kan bestraffas

någonstans är ohållbart.

Med tanke på att sjöfarten agerar på den globala marknaden är det i sista hand IMO som har den primära lagstiftarrollen. EU måste agera proaktivt inom IMO för att nya bestämmelser ska utarbetas och ratificeras. Dessutom har EU utåt sett en mycket viktig uppgift när det gäller att införliva IMO:s bestämmelser i EU-lagstiftningen och genomföra dessa. Europeiska sjösäkerhetsbyrån bör också ta på sig en framtida roll, särskilt vid genomförandet. Kontrollerna och tillsynen bör ske på medlemsstatsnivå, i nära samråd med samförståndsavtalet om hamnstatskontroll. Föredraganden emotser också med intresse den färdplan för sjösäkerhetspolitiken fram till 2018 som kommissionen har utlovat.

## RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

<b>Antagande</b>	23.3.2010
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 34 -: 1 0: 3
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke