

## SJÖFART: STRATEGISKA RIKTLINJER

EU:s bestämmelser om sjöfart handlar framför allt om att principen om fritt tillhandahållande av tjänster ska följas och att konkurrensbestämmelserna ska tillämpas på rätt sätt, samtidigt som en hög säkerhetsnivå, goda arbetsvillkor och miljönormer garanteras.

### RÄTTSLIG GRUND OCH MÅL

Artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är den rättsliga grunden, tillsammans med fördragets allmänna bestämmelser om konkurrens och om fritt tillhandahållande av tjänster (se faktablad [2.1.4](#)). Målet är att se till att principen om fritt tillhandahållande av tjänster tillämpas på EU:s sjöfartssektor och att konkurrensbestämmelserna efterlevs. Sjöfarten är också en central del i den integrerade havspolitikerna (se faktablad [3.3.8](#)). EU:s politik för säkerheten till sjöss behandlas i ett särskilt kapitel (se faktablad [3.4.11](#)).

### RESULTAT

#### A. Allmän strategi

Sjöfarten behandlades 1985 i ett memorandum från kommissionen med titeln Progress towards a common transport policy – Maritime transport (På väg mot en gemensam transportpolitik – sjötransport) och 1996 i kommissionens meddelande Towards a new maritime strategy (Mot en ny sjöfartsstrategi). Kommissionens grönbok om hamnar och sjötransportens infrastruktur ([COM\(1997\)0678](#)) innehöll en granskning av sektorn, med särskilt fokus på problem som rör hamnavgifter och organisationen av marknaden, däribland hamnarnas integrering i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

I januari 2009 lade kommissionen fram ett meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 ([COM\(2009\)0008](#)) där den tog upp en rad utmaningar när det gäller global konkurrens, mänskliga resurser, avfall och utsläpp, närsjöfart, forskning och innovation.

#### B. Marknadstillträde

Det första lagstiftningspaketet för sjöfarten antogs den 22 december 1986 och bestod av följande förordningar: [förordning \(EEG\) nr 4055/86](#), som var avsedd att avskaffa begränsningarna för fartygsägare i EU, [förordning \(EEG\) nr 4057/86](#) om illojal prissättning inom sjötransportsektorn och [förordning \(EEG\) nr 4056/86](#), som gjorde det möjligt för gemenskapen att bemöta de "protektionistiska" åtgärderna från tredjeländer.

1992 antog rådet ett andra lagstiftningspaket för sjöfarten för att successivt liberalisera nationellt cabotage (ge transportföretag tillträde till sjöfartsmarknaden och rätt att utföra transporter mellan hamnar även i en medlemsstat där de inte har sin hemvist), särskilt [förordning \(EEG\) nr 3577/92](#) av den 7 december 1992.

## C. Konkurrensregler

[Förordning \(EEG\) nr 4056/86](#) upphävdes genom [förordning \(EG\) nr 1419/2006](#), varigenom tillämpningsområdet utökades till att omfatta cabotage och internationell trampfart.

Den 1 juli 2008 antog kommissionen riktlinjer för hur artikel 81 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (sedermera ersatt av artikel 101 i EUF-fördraget) ska tillämpas på sjöfart. Redan 1997 hade kommissionen antagit en rättslig ram som gjorde det möjligt för medlemsstaterna att ge statligt stöd till sjöfarten. År 2004 bekräftade kommissionen denna ram i form av reviderade riktlinjer ([kommissionens meddelande C\(2004\)0043](#)).

Att öppna hamntjänsterna för konkurrens har däremot ännu inte fullbordats. I februari 2001 lade kommissionen fram ett meddelande om förbättrad kvalitet på hamntjänster, som åtföljdes av ett förslag till direktiv om tillträde till marknaden för dessa tjänster (det första hamnpaketet, [COM\(2001\)0035](#)). Parlamentet avvisade dock förslaget den 20 november 2003. Det avvisade även ett reviderat förslag som kommissionen lade fram den 13 oktober 2004 ([COM\(2004\)0654](#)). Den 23 maj 2013 lade kommissionen fram ett nytt åtgärdspaket för liberalisering av hamntjänster med meddelandet Hamnarna: en tillväxtmotor ([COM\(2013\)0295](#)), och ett förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar ([COM\(2013\)0296](#)). Denna nya EU-strategi ingick i de reviderade TEN-T-riktlinjerna (se faktablad [3.5.1](#)) och omfattade 319 större kusthamnar.

Den 15 februari 2017 antogs Europaparlamentets och rådets [förordning \(EU\) 2017/352](#). I förordningen fastställs villkoren för när friheten att tillhandahålla hamntjänster är tillämplig, t.ex. vilken typ av minimikrav som kan ställas för säkerhet eller miljö och villkoren för när antalet operatörer kan begränsas. Det införs gemensamma regler om insyn i offentlig finansiering och uttag av avgifter för användning av hamninfrastruktur och hamntjänster där man särskilt ska se till att hamnanvändarna rådfrågas. I varje medlemsstat införs en ny mekanism för att hantera klagomål och tvister mellan hamnintressenter. Slutligen uppställs krav på att alla hamntjänsteleverantörer ska ge arbetstagarna lämplig utbildning.

## D. Arbetsvillkor

Arbetsvillkoren omfattas av flera direktiv. [Direktiv 1999/63/EG](#) av den 21 juni 1999 gäller arbetstiden för sjömän ombord på fartyg som seglar under en EU-medlemsstats flagg, medan [direktiv 1999/95/EG](#) av den 13 december 1999 gäller fartyg som seglar under ett tredjelandets flagg och som anlöper gemenskapens hamnar. Den 23 februari 2006 antog Internationella arbetsorganisationen konventionen om arbete till sjöss, i syfte att upprätta ett enda övergripande instrument som omfattar alla nuvarande normer för arbete till sjöss och som fastställer att de som arbetar till sjöss ska ha rätt till en säker och riskfri arbetsplats, som uppfyller gällande säkerhetskrav, samt till rimliga anställnings- och levnadsförhållanden, hälsoskydd, sjukvård och social trygghet. Konventionen om arbete till sjöss genomförs genom [direktiv 2009/13/EG](#), som ändrade [direktiv 1999/63/EG](#).

Enligt [direktiv 2012/35/EU](#) av den 21 november 2012 om ändring av [direktiv 2008/106/EG](#) om minimikrav på utbildning för sjöfolk ska utbildning och certifiering av sjöfolk regleras genom Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen). Den antogs 1978 och trädde i kraft 1984, men ändrades väsentligt 1995 och därefter igen 2010. Genom [direktiv \(EU\) 2019/1159](#) av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG om ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna anpassades EU:s regler till den uppdaterade STCW-konventionen. Vidare klargjordes vilka certifikat som måste erkännas ömsesidigt för att sjöfolk som certifierats av ett EU-land ska kunna arbeta ombord på fartyg som för ett annat EU-lands flagg. Direktivet trädde i kraft den 2 augusti 2019 och medlemsstaterna var tvungna att anpassa sina nationella bestämmelser i enlighet med detta senast den 2 augusti 2021.

Genom [direktiv 2013/38/EU](#) av den 12 augusti 2013 om ändring av [direktiv 2009/16/EG](#) om hamnstatskontroll anpassas texten så att den ligger närmare ovannämnda konvention från 2006 om arbete till sjöss. I det ändrade direktivet hänvisas även till i) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (AFS-konventionen) och ii) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja. Den 1 juni 2023 antog kommissionen ett [förslag till direktiv](#) om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, som ingår i ett paket för att modernisera EU:s regler om sjösäkerhet och syftar till att uppdatera EU:s lagstiftning och anpassa den till internationella regler och förfaranden som fastställts av IMO eller Internationella arbetsorganisationen eller till samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU). Det innebär också att sättet på vilket fartygen väljs ut för inspektion uppdateras och att större vikt kommer att läggas vid fartygens miljöprestanda och brister när det gäller att fastställa deras riskprofil. Direktivets tillämpningsområde ändras också så att fiskefartyg med en längd över 24 meter kan inspekteras inom ramen för hamnstatskontroll av de medlemsstater som vill genomföra dessa inspektioner. Den 27 februari 2024 nådde parlamentet och rådet en [preliminär överenskommelse](#), som bekräftades av utskottet för transport och turism den 20 mars 2024 och därefter av [kammaren](#) den 10 april 2024. Det slutliga antagandet kommer att ske efter juristlingvisternas granskning enligt rättelseförfarandet under den nya valperioden.

Genom [direktiv 2013/54/EU](#) av den 20 november 2013 om vissa flaggstaters ansvar i fråga om efterlevnad och verkställighet av 2006 års konvention om arbete till sjöss genomfördes det avtal som ingåtts mellan den europeiska redareföreningen Ecsa och Europeiska transportarbetarfederationen om denna konvention.

Genom [direktiv \(EU\) 2015/1794](#) av den 6 oktober 2015 ändrades slutligen fem direktiv ([2008/94/EG](#), [2009/38/EG](#), [2002/14/EG](#), [98/59/EG](#) och [2001/23/EG](#)) om företagsråd, kollektiva uppsägningar, överlåtelse av företag och arbetsgivarens insolvens och om information till och samråd med arbetstagare, i syfte att garantera att alla medlemsstater inbegriper sjöfolk i tillämpningsområdet för dessa direktiv.

## E. Miljönormer för sjöfarten

Under de senaste åren har en mängd åtgärder vidtagits för att skydda havsmiljön. De inbegriper särskilt följande:

- [Direktiv 2000/59/EG](#) av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Genom direktivet infördes obligatoriska bestämmelser om bortskaffande av olja, oljeblandningar, fartygsavfall och lastrester i EU:s hamnar och om den nödvändiga övervakningsmekanismen för att kontrollera efterlevnaden. Dessa bestämmelser uppdaterades genom [direktiv \(EU\) 2019/883](#) av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, som syftar till att bättre skydda den marina miljön genom att utsläppen av avfall i havet minskas.
- [Förordning \(EG\) nr 782/2003](#) av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg. Före ikraftträdandet av denna förordning användes sådana föreningar främst i antifoulingprodukter för att förhindra påväxt av organismer på fartygsskrov, men de är mycket skadliga för miljön. Genom förordningen genomförs AFS-konventionen, som antogs av IMO den 5 oktober 2001.
- [Direktiv 2005/35/EG](#) av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser. Direktivet innehåller detaljerade definitioner av överträdelser och föreskriver effektiva, avskräckande och proportionella sanktioner – straffrättsliga eller administrativa – för överträdelser av reglerna. Det ändrades genom [direktiv 2009/123/EG](#) av den 21 oktober 2009, vilket säkerställer att de ansvariga för utsläpp av förorenande ämnen blir föremål för lämpliga sanktioner, inklusive straffrättsliga påföljder (även i ringa fall). I januari 2022 antog kommissionen en [genomförandeförordning](#) för att göra det obligatoriskt för EU:s medlemsstater att övervaka den mängd avfall som oavsiktligt tas upp av fiskefartyg och nät och som förs till deras hamnar och att rapportera dessa uppgifter till kommissionen. Den 1 juni 2023 antog kommissionen ett förslag om ändring av direktiv 2005/35/EG ([COM\(2023\)0273](#)) för att inkludera nya typer av olagliga utsläpp från fartyg i havet, vilket återspeglar de senaste ändringarna på internationell nivå (den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, Marpol 73/78). Den 15 februari 2024 nådde parlamentet och rådet en [preliminär överenskommelse](#), som bekräftades av utskottet för transport och turism i mars 2024 och därefter av [kammaren](#) den 10 april 2024. Det slutliga antagandet kommer att ske efter juristlingvisternas granskning enligt rättelseförfarandet under den nya valperioden.
- [Direktiv 2012/33/EU](#) av den 21 november 2012 om svavelhalt (nu [direktiv \(EU\) 2016/802](#)) föreskrev att lastfartyg som trafikerar medlemsstaternas havsterritorier från och med den 1 januari 2015 inte längre skulle få använda bränslen med en svavelhalt på över 0,1 %. Dessa vatten betecknas som svavelkontrollområden i enlighet med bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol). Se också direktiv 2016/802/EU av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen.

Den 14 juli 2021 antog kommissionen, inom ramen för den europeiska gröna given, det så kallade 55 %-paketet, ett paket med förslag för att göra EU:s klimat-, energi-, markanvändnings-, transport- och skattepolitik redo för att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Vissa av förslagen omfattar helt eller delvis sjötransport, däribland följande:

- Ett [förslag att för första gången inkludera utsläpp från sjöfarten](#) i EU:s utsläppshandelssystem. Vid parlamentets plenarsammanträde godkändes de nya reglerna, och slutakterna ([direktiv \(EU\) 2023/959](#) och [förordning \(EU\) 2023/957](#)) antogs i maj 2023.
- Ett [förslag till en reviderad förordning om infrastruktur för alternativa bränslen](#), i vilket det särskilt föreskrivs att fartyg ska ha tillgång till ren el i större hamnar. Vid parlamentets plenarsammanträde godkändes de nya reglerna, och [slutakten](#) (förordning (EU) 2023/1804) antogs den 13 september 2023.
- Ett [förslag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport](#) (initiativet FuelEU Maritime) och om ändring av direktiv 2009/16/EG. De nya reglerna godkändes vid parlamentets plenarsammanträde i juli 2023, och slutakten ([förordning \(EU\) 2023/1805](#)) antogs den 13 september 2023. Ändringen omfattar åtgärder för att se till att växthusgasintensiteten hos de bränslen som används inom sjöfartssektorn gradvis kommer att minska med tiden, med 2 % 2025 till så mycket som 80 % fram till 2050

## F. Insatser med anledning av covid-19-krisen

Efter covid-19-utbrottet antogs flera åtgärder för att hantera de svårigheter som sjöfartssektorn drabbades av:

- Kommissionens [riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg](#), som antogs den 8 april 2020 och i vilka man uppmanade medlemsstaterna att inrätta ett nätverk av hamnar för snabba besättningsbyten.
- [Förordning \(EU\) 2020/698](#) av den 25 maj 2020 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden. Med anledning av den sanitära situationen ändrades denna förordning i februari 2021 ([förordning \(EU\) 2021/267](#)).
- [Förordning \(EU\) 2020/697](#) av den 25 maj 2020 om ändring av [förordning \(EU\) 2017/352](#) för att göra det möjligt för hamnledningen eller den behöriga myndigheten att ge flexibilitet vid uttag av hamninfrastrukturavgifter i samband med covid-19-utbrottet.

För att hantera risken för en allvarlig konjunkturedgång offentliggjorde kommissionen en [tillfällig ram för statliga stödåtgärder](#), som gjorde det möjligt för EU-länderna att ge stöd till företag, utöver de möjligheter som finns enligt de nuvarande reglerna för statligt stöd.

## G. Sjösäkerhetspaketet

Den 1 juni 2023 offentliggjorde kommissionen sitt meddelande [Sjösäkerhet: i centrum för ren och modern sjöfart](#). Det åtföljdes av förslag om att se över fem relevanta rättsakter för att modernisera EU:s regler om sjösäkerhet och förhindra vattenföroreningar från fartyg:

- Direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser. I detta förslag fastställs en rad åtgärder som inbegriper deltagande av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) och de nationella myndigheterna och som syftar till att stärka samarbetet och normerna för säkerhets- och miljökontroller.
- Direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Syftet med detta förslag är att uppdatera den nuvarande lagstiftningen så att den omfattar ytterligare internationella regler och att se över sättet på vilket fartygen väljs ut för inspektion för att återspegla nya krav.
- Direktiv 2009/18/EG om utredning av sjötransportolyckor. I förslaget föreslås att tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta mindre fiskefartyg och att digitaliseringen av utredningar av sjöolyckor främjas, däribland användningen av elektroniska certifikat.
- Direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser. [Kommissionens förslag](#) syftar till att förhindra alla typer av olagliga utsläpp i europeiska hav genom att anpassa EU:s regler till internationella bestämmelser och utvidga tillämpningsområdet till att omfatta fler typer av förorenande ämnen och genom att inrätta en skärpt rättslig ram för sanktioner och deras tillämpning. [Förslaget](#) syftar också till att optimera Emsas databas CleanSeaNet, vilket kommer att leda till ett snabbt genomförande och samarbete mellan medlemsstaterna. Förslaget till betänkande från parlamentets utskott för transport och turism väntar på ett utskottsbeslut.
- Förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Syftet med detta förslag är att uppdatera Emsas mandat för att bättre återspegla dess växande roll på många sjötransportområden, däribland säkerhet, förebyggande av föroreningar och miljöskydd, klimatåtgärder, säkerhet, övervakning och krishantering, inbegripet de nya uppgifter på säkerhets- och hållbarhetsområdet som följer av detta lagstiftningspaket.

Interinstitutionella förhandlingar om de fyra direktiven avslutades i februari 2024, och de överenskomna texterna bekräftades av utskottet för transport och turism i mars 2024 och av kammaren i april 2024. De slutliga antagandena kommer att ske efter juristlingvisternas granskningar enligt rättelseförfarandet under den nya valperioden. När det gäller förordningen om Europeiska sjösäkerhetsbyrån avslutade parlamentet sin första behandling i mars 2024 och kommer att fortsätta de interinstitutionella förhandlingarna under den nya valperioden.

## EUROPAPARLAMENTETS ROLL

I sin [resolution av den 5 maj 2010 om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018](#) ställde parlamentet sig principiellt bakom kommissionens



förslag. Parlamentet begärde också att ytterligare åtgärder mot missbruk av bekvämlighetsflagg vidtas, att nya regler för statligt stöd och riktlinjer för hamnar införs, att sjöfartsleder i större utsträckning beaktas i TEN-T-nätet (särskilt genom höghastighetsleder till sjöss), att hållbarheten inom sjöfarten förbättras genom att utsläppen från fartyg minskas samt att EU:s sjöfartspolitik utvecklas inom ramen för ett gemensamt havsområde.

Den 15 december 2011 antog parlamentet en resolution om en [färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem](#). Resolutionen utarbetades som svar på kommissionens vitbok från 2011 med samma titel. När det gäller sjöfarten begärde parlamentet följande:

- Att det senast 2013 skulle läggas fram ett förslag om Blue Belt-konceptet (se [COM\(2013\)0510](#) av den 8 juli 2013).
- Att man skulle införa en EU-politik för närsjöfart och sjöfart på medellånga sträckor.
- Att minst 15 % av TEN-T-medlen skulle tilldelas projekt som förbättrar hållbara och multimodala förbindelser mellan kusthamnar, inlandshamnar och multimodala plattformar.

Den 2 juli 2013 följde parlamentet upp detta med sin resolution [Blå tillväxt: Att stärka en hållbar tillväxt i den marina sektorn, sektorn för sjötransporter och turismsektorn i EU](#), i vilken man redogjorde för parlamentets färdplan för den fortsatta utvecklingen och strävade efter att blåsa nytt liv i den integrerade havspolitik. Parlamentet rekommenderade att man skulle inrätta system för fysisk havsplanering, förbättra infrastrukturen och göra det möjligt att förvärva yrkeskvalifikationer. Viktigt är att notera att parlamentet även framhöll vikten av kompetens och sysselsättning inom havsnäringen, forskning och innovation, och EU:s andel i sjöfart och varvsindustri.

Den 28 april 2015 antog parlamentet en lagstiftningsresolution varigenom man utan ändringar godkände rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av [förordning \(EU\) 2015/757](#) av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av [direktiv 2009/16/EG](#).

Den 22 november 2016 antog parlamentet en [resolution om frigörande av potentialen med passagerartransporter på vatten](#). Syftet var att uppmuntra användningen av tillgänglig överkapacitet i fråga om både infrastruktur och fartyg på områdena kustsjöfart (närsjöfart), inlandssjöfart och havsgående färjor, rörlighet i städer och i randområden, kryssningar och turism.

2020 antog parlamentet en [resolution om den europeiska gröna given](#). Parlamentet uppmanade kommissionen att fasa ut användningen av tung eldningsolja inom sjöfarten, investera i forskning om ny teknik för utfasning av fossila bränslen i sjöfartsindustrin och bana väg för utveckling av utsläppsfria fartyg.

Den 27 april 2021 antog parlamentet en [resolution om tekniska och operativa åtgärder för effektivare och renare sjötransporter](#), där man särskilt påminde om att sjöfartssektorn bör bidra till EU:s insatser för att minska utsläppen av växthusgaser, samtidigt som sektorns konkurrenskraft säkerställs. Man framhöll också behovet av att effektivt ta itu med fartygens bränsleutsläpp och gradvis fasa ut användningen av tung

eldningsolja inom sjöfarten, och uppmanade kommissionen att utveckla projekt som syftar till att minska koldioxidutsläppen från sjötransporter och minska förorenande utsläpp.

När det gäller förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och FuelEU Maritime-förordningen, vilka nyligen slutfördes, lyckades parlamentet avsevärt skärpa kraven och höja ambitionsnivån, särskilt när det gäller tillhandahållandet av infrastruktur för alternativa bränslen, gränserna för växthusgasintensiteten i energi som används ombord, användningen av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och skyldigheten att ansluta sig till landströmsförsörjning.

I mars och april 2024 slutförde parlamentet formellt interinstitutionella förhandlingar om fyra förslag som ingår i [sjösäkerhetspaketet](#). Syftet med paketet är att stärka EU:s sjösäkerhetsnormer och minska sjötransporternas miljöpåverkan.

Mer info om detta ämne finns på [webbplatsen för utskottet för transport och turism](#).

Ariane Debyser / Olena Kuzhym  
05/2024