



Ändring av förordningen om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå

Näringsdepartementet

2003-10-23

Dokumentbeteckning

KOM (2003) 440

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå

Sammanfattning

Efter olyckan med oljetankfartyget "Erika" antog EU en förordning om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå, EMSA. Syftet med byrån är att dels hjälpa medlemsstaterna och kommissionen att tillämpa EU:s lagstiftning på områdena för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg på ett korrekt sätt, dels bevaka att regelverket tillämpas.

Efter olyckan i november 2002 med oljetankfartyget "Prestige" har kommissionen lagt fram ett förslag till ändring av nämnda förordning. I dokumentet föreslås bland annat att EMSA bör utvidga sitt verksamhetsområde till att även omfatta bekämpning av föroreningar, sjöfartsskydd och utbildning av sjöfolk.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Avsikten med ändringsförordningen är att utvidga EMSA:s befogenheter inom tre områden: bekämpning av föroreningar, sjöfartsskydd och utbildning för sjöfolk.

I artikel 1 föreslås en ny punkt 3 enligt vilken byrån med lämpliga medel skall komplettera medlemsstaternas mekanismer för bekämpning av föroreningar.

I nya artikel 2 föreslås att byrån skall bistå kommissionen inte bara i arbetet med att uppdatera och utveckla gemenskapslagstiftningen om sjösäkerhet

och förhindrande av förorening från fartyg utan även vad gäller sjöfartsskydd och åtgärder för att bekämpa föroreningar, säkerheten för fartygsbesättningar samt sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. Byrån föreslås bland annat att med lämpliga medel, via gemenskapsmekanismen för räddningstjänsten som inrättats genom rådets beslut 2001/792/EG, komplettera medlemsstaternas åtgärder för att bekämpa avsiktliga eller oavsiktliga föroreningar från fartyg.

I artikel 10.2 föreslås vidare ett tillägg som innebär att byrån på förslag från verkställande direktören och efter kommissionens godkännande skall kunna anta en detaljerad plan för bekämpning av förorening, som syftar till optimal användning av byråns finansiella medel.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget innebär att man ändrar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget om att byrån bör införskaffa gemensamma oljebekämpningsresurser skulle bli mycket kostsamt om det skulle ske i sådan omfattning att det i nämnvärd grad förbättrade beredskapen i alla Europeiska randhav. Det skulle nämligen kräva att byrån tilldelas ett stort antal fartyg med avancerad utrustning. Dessa fartyg skulle också kräva bemanning med kompetent och erfaren personal i ständig beredskap, något som varken skulle vara kostnads- eller beredskapseffektivt.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Det finns ett direkt samband mellan låga krav på utbildning ombord och olyckor med utsläpp och miljöskador som följd. Sverige ser därför mycket positivt på att EMSA:s uppdrag utökas till att även omfatta sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

Miljöräddningsberedskap och miljöräddningstjänst har sin grund i de nationella systemen med ett tydligt nationellt ansvar för kuststaten. Byrån bör därför varken inneha bekämpningsoperativa arbetsuppgifter eller tilldelas bekämpningsfartyg. Kommissionens förslag kan inte heller ses som kostnadseffektivt.

Vad gäller sjöfartsskydd bör EMSA få komma i gång med sin kärnverksamhet innan man börjar diskutera nya uppgifter. Vidare bör påpekas att regleringen kring sjöfartsskydd visserligen har sin grund i SOLAS-konventionen i likhet med flertalet sjösäkerhetsfrågor, men att det

inte finns samma naturliga koppling mellan sjösäkerhet och sjöfartsskydd som det gör mellan sjösäkerhet och miljöräddningsinsatser.

2003/04:FPM14

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna är närmast eniga om att stödja förslaget om utbildning för sjöfolk, men inte vad gäller bekämpning av föroreningar respektive sjöfartsskydd.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentets RETT-utskott framför i sitt betänkande (2003/2066 (INI)) - om ökad sjösäkerhet med anledning av oljetankern Prestiges förlisning - ett förslag till parlamentsresolution. I dokumentet föreslås bland annat att kommissionen bör uppmanas till att påskynda inrättandet av en europeisk oljebekämpningsflotta och att sjösäkerhetsbyrån borde ta initiativ till att studera hur detta skulle kunna ske.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Allmänna synpunkter: Rikspolisstyrelsen, Tullverket, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas Förening, Svenska Sjöbefälsförbundet och Sveriges Hamnar välkomnar eller har inget att erinra mot förslaget.

Bekämpning av föroreningar: Kustbevakningen och Sjöfartsverket förordar att byrån inte åläggs bekämpningsoperativa arbetsuppgifter eller tilldelas resurser för detta i form av bekämpningsfartyg. De medel som byrån kan få in genom ”principen att förorenaren betalar” bör hellre användas till att utveckla nationella eller regionala system av fartyg och annan teknisk utrustning än till att införskaffa fartyg. Kompetens och utrustning finns i medlemsländerna, som också har samarbetsformer då det gäller att ta hand om miljöolyckor till sjöss. Att EMSA vid sidan av medlemsländerna skulle förfoga över en egen flotta för bekämpning av föroreningar framstår inte som någon särskilt effektiv, men sannolikt kostsam, åtgärd.

Sjöfartsskydd: Även om regleringen kring sjöfartsskydd har sin grund i samma internationella konvention som regleringen av flertalet sjösäkerhetsfrågor (SOLAS), finns enligt Kustbevakningen och Sjöfartsverket inte samma naturliga koppling mellan sjösäkerhet och sjöfartsskydd som det gör mellan sjösäkerhet och miljöräddningsinsatser. Sjöfartsverket anser vidare att EMSA är i en uppbyggnadsfas och bör få komma i gång med sin kärnverksamhet innan denna nya uppgift tillförs.

Utbildning för sjöfolk: Kustbevakningen och Sjöfartsverket är positiva till förslaget. Kustbevakningen framför att låga krav på utbildning ombord kan vara en bidragande orsaker till olyckor med utsläpp och miljöskador som följd. Minimikrav på utbildning för sjöfolk bör därför ha hög prioritet. Sjöfartsverket är positivt till att EMSA:s uppdrag utökas med de uppgifter

som följer av den föreslagna ändringen till direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och som bl.a. innebär att byrån skall bistå kommissionen vid bedömningen av maritima utbildningssystem och certifieringssystem i tredje land och att berörda tredje länder lever upp till kraven i STCW-konventionen. Dessa uppgifter är helt i linje med de uppgifter som ursprungligen har definierats som byråns verksamhet.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det italienska ordförandeskapet planerar att rådet antar en gemensam inriktning om förslaget i december 2003.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund utgörs av EG-fördragets artikel 80.2. Beslut fattas med kvalificerad majoritet efter beslutsförfarande i enlighet med artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

IMO (International Maritime Organization): FN:s sjöfartsorganisation.

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea): IMO:s sjösäkerhetskonvention.

STCW: (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) IMO:s praktik- och utbildningskrav.

Sjöfartsskydd: Skydd mot olagliga handlingar riktade mot sjöfartsnäringen.