



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.1.2009  
KOM(2009) 8 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger**

**DA**

**DA**

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

## EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger

### 1. INDLEDNING

Søfart har siden tidernes morgen spillet en afgørende rolle for den økonomiske vækst og fremgang i Europa. Søtransporten<sup>1</sup> er uundværlig for den europæiske økonomi og for europæiske virksomheder, der konkurrerer på verdensmarkedet. Søfart og alle dertil relaterede maritime erhverv er desuden en vigtig kilde til indtægter og jobskabelse i Europa.

80 % af verdenshandelen foregår ad søvejen, mens nærskibstrafikken tegner sig for 40 % af godstransporten i EU. Der passerer hvert år mere end 400 millioner skibspassagerer gennem de europæiske havne, så søtransport indvirker også direkte på borgernes livskvalitet; det gælder såvel turister som beboerne på øer og i randområder.

Væksten i verdensøkonomien og den internationale varehandel har i de senere år sat skub i efterspørgslen efter søtransporttjenester. Ved udgangen af 2008 har den økonomiske krises indvirkning på realøkonomien dog også fået konsekvenser for søfarten. Der er behov for en hensigtsmæssig politik for at sikre, at EU's søtransportsektor fortsat fungerer godt og er med til at genoprette verdensøkonomien. En sådan politik skulle ud over at hjælpe sektoren igennem de nuværende konjunkturer også sikre, at man i Europa bevarer vigtig menneskelig og teknologisk knowhow, som er til gavn for søfartens bæredygtighed og konkurrenceevne både nu og i fremtiden.

Hensigten med denne meddelelse er at **præsentere de vigtigste strategiske mål** for den europæiske transportpolitik frem til 2018 og **indkredse de nøgleområder**, hvor EU-tiltag kan styrke sektorens konkurrenceevne og samtidig forbedre dens miljøresultater. Der er her taget hensyn til den underliggende økonomiske situation og søfartsmarkedets cykliske karakter.

Meddelelsen indgår i en bredere sammenhæng, nemlig EU's transportpolitik<sup>2</sup> ("Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent") og EU's integrerede havpolitik<sup>3</sup>. Den skal også understøtte EU's politik på andre relevante områder, bl.a. energipolitikken og miljøpolitikken. Den er resultatet af en stadig dialog med medlemsstaternes sagkyndige, uafhængig rådgivning fra en gruppe ledere fra søfartserhvervet og en undersøgelse, som har analyseret tendenser og tegn på forandring inden for transport ad søvejen<sup>4</sup>.

### 2. EUROPÆISK SØFART PÅ ET GLOBALISERET MARKED

Europa spiller en væsentlig rolle i søfartssektoren, som den ser ud i dag, idet europæiske virksomheder ejer 41 % af verdensflåden udtrykt i dødvægttonnage (DWT). Tilpasningen af Europas søfartssektor til de krav, der følger med den globaliserede økonomi, har resulteret i

---

<sup>1</sup> Der findes yderligere oplysninger på: EUROSTAT – Maritime Transport Statistics - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

<sup>2</sup> KOM(2006) 314 endelig udg. 22.6.2006.

<sup>3</sup> KOM(2007) 575 endelig af 10.10.2007.

<sup>4</sup> Denne meddelelse bør læses i sammenhæng med rapporten fra gruppen af ledere i søfartserhvervet til Kommissionen (september 2008) og undersøgelsen "OPTIMAR — Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018", som rummer alle relevante statistikker og tal.

fundamentale strukturændringer. Globaliseringen har desuden resulteret i mærkbart større konkurrence fra andre søfartsnationer rundt om i verden.

Medlemsstaterne har i overensstemmelse med **EF-retningslinjerne om statsstøtte til søtransport** truffet en række foranstaltninger for at sikre, at en del af flåden forbliver under europæiske flag, således at der skabes jobmuligheder for europæiske søfolk. Europæiske flagstater står dog fortsat over for skarp konkurrence fra tredjelandsflagstater. **Tredjelandskonkurrenter har ofte væsentlige fordele**, når det gælder statsstøtte, adgang til billig kapital, et stort udbud af arbejdskraft og fleksibel håndhævelse af internationale standarder.

I forbindelse med den aktuelle økonomiske krise vil andre faktorer, som f.eks. risikoen for overkapacitet i visse markedssegmenter, tredjelandes protektionistiske foranstaltninger, de ustabile energimarkeder og tab af ekspertise på grund af mangelen på faglært arbejdskraft i Europa kunne få **rederierne og søfartsindustrien til at flytte deres aktiviteter til lande uden for EU, hvilket vil spænde ben for EU's bestræbelser på at sikre kvalitetsskibsfart på verdensplan.**

Der kan drages følgende konklusioner af Kommissionens gennemgang af strategier:

- Det er afgørende for EU at opnå og opretholde stabile og forudsigelige konkurrencevilkår for skibsfarten og de øvrige maritime erhverv. Attraktive vilkår, der fremmer kvalitetsskibsfart og øger kvalitetsbevidstheden hos søfartsvirksomheder i Europa, vil bidrage til, at Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse lykkes, og til at konkurrenceevnen hos EU's maritime klynger styrkes. Dette vil også gøre **EU's søtransportsektor mere modstandsdygtig over for den økonomiske afmatning.**
- Der bør opretholdes et utvetydigt og konkurrencedygtigt EU-regelsæt for **tonnagebeskatning, beskatning af indtægter og statsstøtte**, som i givet fald kan forbedres i lyset af de erfaringer, der er indhøstet i forbindelse med EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransport. Regelsættet bør give mulighed for positive foranstaltninger til støtte for mere miljøvenlig søtransport, teknologisk innovation, karrieremuligheder for søfolk og opbygning af faglig viden. Det bør undersøges, om det er praktisk muligt at styrke forbindelsen mellem beskæftigelsen i de maritime klynger og støtte.
- Der bør gøres en målrettet indsats for at **fremme retfærdige internationale handels- og markedsadgangsvilkår inden for søtransporten.** Liberaliseringen af handelen med søfartstjenester bør fortsætte på alle niveauer. EU bør i forbindelse med forhandlingerne i Verdenshandelsorganisationen (WTO) intensivere dialogen med de vigtigste handels- og søfartspartnere med henblik på bilaterale aftaler.
- Som led i denne indsats bør der indgås en forpligtelse om kvalitetsskibsfart, som bygger på et samarbejde om at skabe **lige vilkår** gennem overholdelse af de internationalt vedtagne regler.
- Hvad angår antitrustlovgivningen, har Kommissionen for nylig gennemgået de særlige konkurrenceregler, der gælder for søtransport til og fra Europa. Kommissionen vil fortsat overvåge markedsvilkårene, undersøge de økonomiske konsekvenser af den nye strategi og i givet fald træffe hensigtsmæssige foranstaltninger. Kommissionen vil desuden **gå forrest i bestræbelserne for at opnå en global samordning af de materielle konkurrenceregler.**
- Den voksende globalisering har lagt større pres på den hårfine balance mellem de internationale regler, der fastsætter flagstaters, havnestaters og kyststaters **rettigheder og ansvar.** Princippet "reel tilknytning" som fastsat i FN's havretskonvention bør spille en central rolle i den internationale indsats for at fremme bæredygtig udvikling.

### 3. MENNESKELIGE RESSOURCER, SØMANDSKAB OG MARITIM KNOWHOW

Søtransportsektoren har i de seneste år været en kilde til stigende beskæftigelse, både direkte og indirekte. Ca. 70 % af de søfartsrelaterede jobs er videnintensive kvalitetsjob på land. Den **tiltægende mangel på kvalificerede søfolk**, officerer såvel som menige, betyder, at der er øget risiko for tab af den kritiske masse af menneskelige ressourcer, som opretholder konkurrenceevnen i søfartssektoren.

Det er virkelig i EU's interesse at få borgerne gjort opmærksomme på **de maritime erhvervs mange muligheder**. Dette kan gøres ved hjælp af tiltag, som Kommissionen, medlemsstaterne og søfartssektoren selv deltager i.

EU-tiltag på dette område bør navnlig tage sigte på at:

- **træffe positive foranstaltninger**, der fremmer mulighederne for livslang karriere i de maritime klynger med særlig vægt på uddannelse, således at EU's officerer får avancerede færdigheder og kvalifikationer, der øger deres beskæftigelsesmuligheder, og de menige sikres gode karrieremuligheder med henblik på forfremmelse til officerer
- **forbedre søfartssektorens image** og borgernes syn på en karriere til søs, øge kendskabet til jobmulighederne, lette **arbejdskraftens mobilitet** i de maritime erhverv over hele Europa og fremme anvendelsen af bedste praksis, når det gælder bevidstgørelses- og rekrutteringskampagner
- støtte den indsats, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) gør for at sikre **fair behandling af søfolk** og for at sikre, at bl.a. retningslinjerne om fair behandling af søfolk i forbindelse med ulykker til søs, evakuering af skibe, tilskadekomst eller død samt om vilkårene for landlov gennemføres korrekt i EU og på verdensplan
- følge op på Kommissionens meddelelse om en nyvurdering af social- og arbejdsmarkedslovgivningen med henblik på at skabe flere og bedre job inden for søfartserhvervet i EU<sup>5</sup>
- fremme anvendelsen af **informations- og kommunikationsteknologier (IKT) for at forbedre livskvaliteten til søs** og tilskynde til, at der stilles satellitbaseret bredbåndskommunikation til rådighed, f.eks. med henblik på sundhedspleje om bord, fjernundervisning og personlig kommunikation
- gennemføre **forenklingstiltag** for at reducere fartøjsførernes og de ledende officerers administrative byrde.

I denne forbindelse er det vigtigt at finde den rette balance mellem tiltag, der forbedrer beskæftigelsesvilkårene for EU's søfolk, og tiltag, der fremmer den europæiske flådes konkurrencedygtighed. Der vil blive nedsat en arbejdsgruppe, som skal undersøge, hvordan dette mål kan nås.

En forudsætning for sikker og miljømæssigt forsvarlig søfart er, at der opretholdes et højt uddannelsesniveau og solid faglig kompetence i sektoren. EU og medlemsstaterne bør derfor skabe passende rammer for, at søfolk får tilbudt uddannelse og videreuddannelse, navnlig med henblik på at:

- sikre, at alle lande, der udsteder kvalifikationsbeviser til søfolk, sørger for streng **håndhævelse** af de krav, der er fastsat internationalt og i EU i henhold til den

---

<sup>5</sup> KOM(2007) 591 af 10.10.2007.

internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen)

- yde et væsentligt bidrag til en **fornyset gennemgang af STCW-konventionen** under anvendelse af Fællesskabets instrumenter for at sikre, at den reviderede konvention træder i kraft så hurtigt som muligt og gennemføres og håndhæves effektivt
- fremme samarbejdet mellem de europæiske **søfartsskoler** med henblik på at opgradere søfolks kvalifikationer og tilpasse kravene til de aktuelle forhold i søfartssektoren (f.eks. avancerede fartøjer, IKT og sikkerhed)
- samarbejde med uddannelsesinstitutionerne og søfartssektoren om indførelse af et særligt "**maritime certificate of excellence**" (europæiske efter- og videreuddannelseskurser), som kunne gå videre end STCW-konventionens krav, og i den forbindelse overveje at oprette et netværk af uddannelsesinstitutioner, der udbyder disse særlige videreuddannelseskurser (European Maritime Academy)
- indføre en **model af Erasmus-typen** for udveksling af officerer under uddannelse mellem de forskellige uddannelsesinstitutioner i medlemsstaterne
- oprette **praktikpladser om bord** i samarbejde med søfartssektoren, således at kadetter, der er under uddannelse i en EU-uddannelsesinstitution, får mulighed for at omsætte deres viden til praksis.

Hvad angår **arbejdsvilkår**, bør Den Europæiske Union som højeste prioritet sikre, at **ILO's konvention af 2006 om søfarendes arbejdsstandarder (MLC) gennemføres**, således at søfolks arbejds- og levevilkår om bord på skibe forbedres. Aftalen mellem arbejdsmarkedets parter om gennemførelsen af konventionens centrale bestemmelser viser, at sådanne tiltag nyder bred opbakning blandt søfartssektorens aktører. EU's og medlemsstaternes tiltag bør tage sigte på:

- medlemsstaternes **hurtige ratifikation af MLC-konventionen af 2006** og vedtagelse af de forslag, som Kommissionen fremlægger på grundlag af brancheoverenskomsten om gennemførelsen af konventionens nøgleelementer i EU-retten
- **effektiv håndhævelse** af de nye regler ved hjælp af passende foranstaltninger, herunder krav om flagstats- og havnestatskontrol
- udarbejdelse af et **målbaseret regelsæt**, der skal gælde både i EU og internationalt, og som skal indeholde bestemmelser om **sikker bemanning** af skibe under hensyntagen til spørgsmål, som f.eks. træthed og tilstrækkelige vagtforhold
- fremme af og støtte til forskning i **den menneskelige faktor**, der er et komplekst og flerdimensionelt spørgsmål, som har indflydelse på søfolks trivsel og dermed ofte har direkte konsekvenser for sikkerheden til søs og beskyttelsen af miljøet
- eventuelle foranstaltninger til forbedring af sundhedsplejen om bord.

#### 4. KVALITETSSKIBSFART SOM EN VIGTIG KONKURRENCEFORDEL

I 2018 vil verdensflåden tælle ca. 100 000 fartøjer i drift (på over 500 DWT) sammenlignet med de 77 500 fartøjer, der er i drift i 2008. Udtrykt i samlet kapacitet er stigningen endnu mere spektakulær, idet den samlede kapacitet i 2018 vil nå op på mere end 2,100 mio. DWT (sammenlignet med 1,156 mio. DWT i 2008)<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Kilde: OPTIMAR Study, LR Fairplay Research Ltd & Partners (september 2008).

#### 4.1. Bedre miljøresultater

Bedre miljøresultater Medlemsstaternes søfartsmyndigheder og søfartsindustrien har i de seneste år **gjort en stor indsats** for at forbedre resultaterne på miljøområdet. EU-reglerne er strammet op og samarbejdet med medlemsstaterne udvidet med henblik på at tackle spørgsmål, som f.eks. forebyggelse af ulykker og uheld, emissioner af luftforurenende stoffer, rensning af ballastvand og genvinding af materialer fra udtjente skibe.

Denne indsats fortsætter. Kommissionen, medlemsstaterne og EU's søfartsindustri bør samarbejde om at nå det **langsigtede mål "nul spild, nul emissioner"** for søfartssektoren. I dette øjemed bør følgende navnlig prioriteres:

- Det bør sikres, at der ved hjælp af en kombination af tekniske, operationelle og markedsbaserede foranstaltninger arbejdes støt hen imod en sammenhængende og global strategi for **nedbringelse af drivhusgasemissionerne** fra den internationale skibsfart.
- I denne forbindelse bør EU **tage aktiv del i IMO's indsats** for at reducere drivhusgasemissionerne fra skibe<sup>7</sup>. Der bør indføres en retligt bindende ordning i forbindelse med FN's klimakonvention i København i december 2009. I mangel af fremskridt ad denne vej, bør EU fremsætte forslag på europæisk plan.
- Det bør sikres, at medlemsstaterne er i stand til inden 2020 at opfylde betingelserne for **"god miljøtilstand"** i de havområder, der hører under deres højhedsområde eller jurisdiktion, som det kræves i henhold til det nye rammedirektiv om havstrategier<sup>8</sup>.
- EU-lovgivningen om **modtagefaciliteter i havne** til driftsaffald og lastrester fra skibe bør styrkes og gennemførelsesbestemmelserne forbedres. Der bør sørges både for ordentlige faciliteter og passende administrative procedurer, som kan imødekomme de behov, der følger af den forventede stigning i skibstrafikken.
- Der bør følges op på de forslag, der er fremsat i Kommissionens meddelelse om en EU-strategi for **forbedret ophugning af skibe**<sup>9</sup>. IMO-aftalen om skibsophugning bør vedtages, og der bør arbejdes på at få den gennemført.
- Det bør overvåges, at de ændringer af MARPOL-konventionens bilag VI om reduktion af **udledningen af svovloxider og nitrogenoxider fra skibe**, som blev vedtaget af IMO i oktober 2008, gennemføres gnidningsløst. Heri indgår en vurdering af, hvilke europæiske havområder der kan betragtes som emissionskontrolområder, hvorvidt der er adgang til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, og hvilke konsekvenser dette har for nærskibsfarten. Kommissionens forslag bør tage sigte på at undgå et modalskift fra nærskibsfart tilbage til vejtransport.
- Alternative brændstofs løsninger i havne, f.eks. strømforsyning fra land, bør fremmes. Kommissionen vil i første omgang foreslå, at strømforsyning fra land bliver omfattet af en tidsbegrænset afgiftsfritagelse ved den næste revision af energibeskatningsdirektivet, og udarbejde et samlet sæt af incitamenter og regler.
- **Kommissionens kampagne "Kvalitetsskibsfart"** bør genlanceres ved hjælp af partnerskabsaftaler med medlemsstaternes søfartsmyndigheder, søfartssektoren som helhed og de kunder, der benytter sig af søtransporttjenester.

---

<sup>7</sup> Verdensflåden bør være omfattet af bindende reduktionsforanstaltninger. I dag er over 75 % af verdensflåden registreret i lande, der ikke har undertegnet Kyoto-protokollen.

<sup>8</sup> EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19.

<sup>9</sup> KOM(2008) 767 af 19.11.2008.

- I denne forbindelse bør der tilskyndes til indførelsen af en **europæisk miljøforvaltningsordning for søtransport**, som løbende skal forbedre skibenes miljøresultater. Det bør overvejes at graduere registreringsafgifter, havneafgifter og andre afgifter for at belønne tiltag med sigte på mere miljøvenlig søtransport.

#### 4.2. Transportsikkerheden til søs

Med vedtagelsen og den efterfølgende gennemførelse af den tredje pakke om sikkerhed til søs har EU et af verdens mest omfattende og avancerede regelsæt for søfart. Desuden har både medlemsstaternes søfartsmyndigheder og søfartserhvervet investeret betydeligt i implementeringen af sikkerhedskrav.

Den voksende flåde, indsættelsen af meget store skibe til både passager- og godstransport og den eksponentielle vækst i søfartsaktiviteterne kommer dog til at lægge stort pres på sikkerheden til søs. Hvis antallet af sejlbare ruter øges, vil det uundgåeligt resultere i øget skibstrafik gennem den såkaldte Nordsø-rute, som stiller særlige krav. En udvidelse af Suez-kanalen betyder større skibe og mere trafik gennem Middelhavet med større risici til følge.

EU's og medlemsstaternes opgaver i de kommende år:

- Det bør **prioriteres at håndhæve** gældende EU-regler og internationale regler, og de foranstaltninger, der er indført med den tredje pakke om sikkerhed til søs, bør gennemføres hurtigt.
- **Det Europæiske Søfartssikkerhedsagenturs** mandat og **opgaver** bør tages op til fornyet overvejelse, således at det bedre er i stand til at yde teknisk og videnskabelig bistand til medlemsstaterne og Kommissionen.
- EU bør deltage mere effektivt i IMO, og det **internationale samarbejde** med EU's handels- og søfartspartnere bør intensiveres med henblik på at fremme en fælles kultur for sikkerhed til søs og bane vejen for et samarbejde, især med nabolandene, om bl.a. havnestatskontrol.
- I denne forbindelse bør der fokuseres på de udfordringer, der er forbundet med **særlig vanskelige sejlforhold**, som f.eks. havis, og den kendsgerning, at fartøjerne bliver stadig større. Der bør indføres hensigtsmæssige regler om besejling af havområder med is, konstruktionsnormer og krav om bistand (isbrydere), som skal gælde for alle fartøjer, der besejler udsatte havområder.
- Det bør sikres, at IMO's **retningslinjer for behandling af personer, der er bjærgnet på havet**, gennemføres systematisk. Europa bør gå foran i bestræbelserne på at yde assistance og præcisere, hvilke forpligtelser man har med hensyn til bjærgning af personer i nød. Disse bestræbelser bør sikre, at kyststaterne samarbejder og koordinerer deres indsats med alle berørte parter, og bør ligeledes tilskynde fartøjsførerne til at opfylde deres forpligtelser.
- Det bør sikres, at alle søfartsmyndigheder i EU afsætter de økonomiske og menneskelige ressourcer, der er nødvendige for at kunne opfylde deres forpligtelser som flag-, havne- og kyststater. Samtlige EU-medlemsstater bør senest i 2012 være optaget på den "**hvidliste**", som blev opstillet i forbindelse med **Paris-memorandummet** om havnestatskontrol.
- Der bør gøres en indsats inden for rammerne af IMO for hurtigst muligt at nå frem til en aftale om et **effektivt internationalt regelsæt om ansvar og erstatning** for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer.
- Det bør sikres, at alle medlemsstater senest i 2012 i overensstemmelse med deres forpligtelse er retligt bundet af alle de relevante internationale konventioner, og at de

opfylder kravene i reglerne for **gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter** og IMO-medlemsstaternes revisionsordning.

### 4.3. Sikring af søfarten

Den europæiske søfartsindustri har gjort en **betydelig indsats for at gennemføre de bindende sikkerhedsforanstaltninger**, der blev vedtaget af IMO i 2002 og gennemført i EU-lovgivningen i 2004. Terrortruslen ser dog ikke ud til at blive mindre, og skibe og havne skal fortsat være forberedt på at **imødegå terrorhandlinger**. Derudover er der fortsat grund til alvorlig bekymring over **piratvirksomhed og væbnede røverier** til søs. **Menneskesmugling og blinde passagerer** skaber også vanskeligheder.

På dette område består udfordringen i at afslutte det allerede påbegyndte arbejde med at fastsætte dækkende sikkerhedsforanstaltninger, der er baseret på **forebyggelse, reaktionskapacitet og beredskab**. Dermed skulle det være muligt at skabe en reel "**sikkerhedskultur**", der skal indgå som en integrerende del af kvalitetsskibsfarten og havneaktiviteterne, uden at det går ud over søfartsindustriens resultater og søfolkenes livskvalitet og uden at være til ulempe for passagererne.

Under behørigt hensyn til de respektive kompetencer på dette område bør EU's og medlemsstaternes tiltag have følgende mål:

- Hvad angår **terrortrusler**, bør Kommissionen og medlemsstaterne fortsat støtte gennemførelsen af internationale **sikkerhedsforanstaltninger, der står i forhold til** den aktuelle trussel mod sikkerheden og er baseret på hensigtsmæssige risikoanalysemetoder. Flagstater og skibsejere skal arbejde tæt sammen, og søfolk skal have den nødvendige basis- og **videreuddannelse**.
- Kommissionen og medlemsstaterne bør udnytte alle fordelene ved de sikringsmæssige ændringer, der er foretaget i EU's toldkodeks, og dermed deltage i den internationale indsats for sikring af den internationale forsyningskæde.
- Hvad angår **piratvirksomhed og væbnede røverier**, skal Kommissionen og medlemsstaterne lægge sig fast på en **hård linje** og bidrage til at højne sikkerheden for søfarten i de berørte områder. Europa bør spille en rolle i udviklingen og stabiliseringen af de lande, som disse piratangreb udgår fra.
- Den højeste prioritet i denne forbindelse er at **beskytte søfolk, fiskere og passagerer på skibe, der sejler i farvandet ud for Somalias kyst, i Adenbugten og i enhver anden region i verden, som kan give årsag til problemer i fremtiden**.
- Hvis den globale søtransport skal nyde godt af stabile forhold, er det desuden nødvendigt at beskytte de internationale sejlruiter mod handlinger, der kan forstyrre skibstrafikken. Eksempelvis foregår godt 12 % af den samlede olietransport via Adenbugten, og en storstilet omlægning af trafikken til at gå rundt om Afrikas sydspids resulterer derfor ikke blot i, at den typiske sørejse fra Golf-staterne til Europa bliver dobbelt så lang, men også i, at brændstofforbruget, emissionerne og transportudgifterne øges betydeligt.
- Kommissionen og medlemsstaterne bør udarbejde **beredskabsplaner**, der omfatter tidlig varslings, fælles overvågning af hændelser og beskyttelsesforanstaltninger. Et styrket samarbejde mellem de ansvarlige myndigheder i medlemsstaterne og adgang til LRIT og andre hensigtsmæssige overvågningssystemer bør kunne bidrage til, at sådanne planer kan komme til at fungere.
- Kommissionen og medlemsstaterne bør arbejde sammen om at foretage de nødvendige forbedringer af den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (**ISPS-**



**koden**). Det bør desuden overvejes at indføre et program for teknisk bistand til havne- og søfartsmyndighederne.

#### 4.4. Havovervågning

Med blikket rettet mod 2018 bør kapaciteten i EU's søtransportsektor styrkes ved at indføre et integreret informationsstyringssystem for at muliggøre **identifikation, overvågning, sporing og rapportering** af alle fartøjer, der befinder sig på havet, på de indre vandveje, på vej til eller fra de europæiske havne og i transit gennem eller tæt på EU's farvande.

Et sådant system skulle indgå i e-maritime-initiativet og udvikle sig til et integreret EU-system, der yder e-tjenester på forskellige trin i transportkæden. Systemet bør derfor være kompatibelt med e-fragt, e-told og de intelligente transportsystemer (ITS)<sup>10</sup>, således at brugerne kan spore og følge lasten ikke blot under transporten til søs, men på tværs af hele transportsektoren, således at samordnet modalitet bliver en realitet.

Idet der bygges videre på de ressourcer, der allerede er til rådighed (AIS, LRIT, SafeSeaNet og CleanSeaNet), såvel som dem, der er under udvikling (Galileo og GMES), og under hensyntagen til behovet for at udvikle EUROSUR<sup>11</sup> fuldt ud bør EU fremme udviklingen af en platform, der skal sikre **konvergens** mellem hav-, land- og rumteknologi, applikationernes integritet og hensigtsmæssig **forvaltning og kontrol af oplysninger** efter princippet om, at kun personer, for hvem indsigt er tjenstlig nødvendig, har adgang til oplysningerne. Det civile-militære samarbejde bør udvides for at undgå dobbeltarbejde.

Kommissionen arbejder også hen imod virkeliggørelsen af et integreret tværsektorielt og tværnationalt overvågningssystem<sup>12</sup>. Et af dens centrale mål er at oprette netværk til udveksling af oplysninger mellem de nationale myndigheder med det formål at øge overvågningsaktiviteternes interoperabilitet, gøre operationerne til søs mere effektive og lette gennemførelsen af de relevante EU-regler og -politikker<sup>13</sup>.

#### 4.5 Søtransport er en af hjørnestenene i EU's energiforsyningsikkerhed

Søtransport er afgørende for Europas energiforsyningsikkerhed og derfor et vigtigt redskab i den europæiske energipolitik. Transport ad søvejen skal ses som et led i EU's **strategi for spredning af transportveje og energikilder**. 90 % af olien transporteres over havet, og tendensen går tydeligt hen mod, at naturgas transporteres i flydende form (LNG) med tankskibe. Mange andre energiprodukter transporteres også ad søvejen<sup>14</sup>.

Den flåde, der forestår transport af energiprodukter, består af mange skibstyper, f.eks. olietankskibe, produkttankskibe, gastankskibe og offshore-forsyningskibe. Den har stigende betydning for **forsyningsikkerhed og velfungerende energimarkeder** og dermed også for, at Europas borgere og den europæiske økonomi som helhed trives.

De seneste afbrydelser af gas- og olieforsyningerne over land understreger, hvor vigtig LNG-infrastrukturen er. Som det også er fremhævet i anden strategiske energirededgørelse<sup>15</sup> er LNG-anlæg afgørende for at opnå mere **fleksible gasforsyninger** i det indre marked og dermed

---

<sup>10</sup> KOM(2007) 607 af 18.10.2007.

<sup>11</sup> Jf. Rådets konklusioner af 5.6.2008 om den fremtidige udvikling af Frontex, Eurosur og udfordringerne i forbindelse med forvaltningen af EU's ydre grænser.

<sup>12</sup> SEK(2008) 2737 af 3.11.2008.

<sup>13</sup> I SEK(2008) 3727 af 13.10.2008 er der en oversigt over, hvad der er sket i 2008, og Kommissionen har planlagt at sende Rådet og Europa-Parlamentet en meddelelse om havovervågning i 2009.

<sup>14</sup> Se Kommissionens arbejdsdokument "Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit" - SEK (2007) 1283/2 af 10.10.2007.

<sup>15</sup> SEK(2008) 2794 og SEK(2008) 2791.

større solidaritet i krisesituationer. Med tanke på EU's indsats for kvalitetsskibsfart skal den flåde, der forestår transport af energiprodukter, ligge på det højeste teknologiske niveau, og dens besætninger skal være veluddannede.

## 5. INTERNATIONALT SAMARBEJDE

Den Europæiske Union har i årevis bestræbt sig på at skabe fri og retfærdig konkurrence på søfartsområdet og indføre kvalitetsskibsfart. EU støtter derfor også det arbejde, der udføres af de specialiserede internationale søfartsorganisationer, såsom IMO, ILO WTO og WCO, såvel som det stærke og voksende netværk af bilaterale aftaler om søtransport og de igangværende dialoger med de vigtigste handels- og søfartspartnere.

Den aftale om søtransport, som Kommissionen og medlemsstaterne indgik i 2002 med Kina er et godt eksempel herpå. EU følger samme strategi i forbindelse med de bilaterale forbindelser og igangværende forhandlinger på regionalt niveau, f.eks. samarbejdet med Middelhavslandene (Euromed), Middelhavsunionen og Mercosur.

De globale udfordringer, som skibsfarten og de maritime erhverv står over for i dag, kræver en overbevisende reaktion fra det internationale samfund. Kommissionen og medlemsstaterne har forudsætningerne for at kunne presse de ændringer igennem, der skal til for at fastlægge et **omfattende internationalt regelværk for søfarten**, som er tilpasset det 21. århundredes udfordringer.

- Det er af afgørende betydning, at samordne indsatsen i de forskellige fora på EU-plan, f.eks. i forbindelse med forvaltning (UNCLOS), international handel (WTO og bilaterale søtransportaftaler og dialoger på dette område, UNCITRAL), sikkerhed og miljøbeskyttelse (IMO), arbejdsregler (ILO) og told (WCO).
- Kommissionen og medlemsstaterne bør stræbe efter og arbejde sammen om at nå alle målene for EU's politikker om sikkerhed til søs ved hjælp af **internationale instrumenter** godkendt af IMO. Skulle IMO-forhandlingerne imidlertid slå fejl, bør EU i første omgang føre an ved at gennemføre foranstaltninger på områder, der er særlig vigtige for EU, mens man afventer bredere international enighed, under hensyntagen til den internationale konkurrencesituation.
- Hvis EU-medlemsstaterne skal kunne handle effektivt som et team, der kan regne med stærke individuelle spillere, er det nødvendigt for **EU at opnå større anerkendelse og synlighed i IMO**. Dette kan gøres ved at formalisere EU's koordineringsmekanisme og indrømme EU formel observatørstatus i eller måske endda fuldgyldigt medlemskab af IMO. Dette vil ikke få konsekvenser for EU-medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser som kontraherende parter i IMO.
- Kommissionen og medlemsstaterne bør arbejde sammen om at nå frem til en **mere effektiv mekanisme for hurtig ratificering af de IMO-aftaler, der indgås på internationalt niveau**, og i denne forbindelse undersøge muligheden for at erstatte den flagstatsbaserede ratifikation med ratifikation baseret på de lande, hvor flådens ejere har hjemsted.
- Medlemsstaterne og Kommissionen bør sammen med EU's handels- og søfartspartnere sørge for at koordinere deres holdninger i IMO. EU's samarbejdsindsats på det internationale plan bør munde ud i etableringen af en **mekanisme, der skal sikre, at alle flag- og kyststater faktisk gennemfører de internationalt aftalte regler**.

- Der bør følges op på Kommissionens nylige meddelelse om den arktiske region<sup>16</sup>, hvori der er forslag om **beskyttelse og bevaring af dette havområde**, navnlig for at sikre udvikling af bæredygtig kommerciel sejlads i Arktis.

## 6. UDNYTTELSE AF NÆRSKIBSFARTENS FULDE POTENTIALE OG DE FORDELE, SOM SØTRANSPORT KAN GIVE EUROPÆISKE VIRKSOMHEDER OG BORGERE

Yderligere integrering af EØS-staterne og nabolandene vil indvirke positivt på søtransportforbindelserne i Europa. Den aktuelle økonomiske krise vil formodentlig være overstået inden 2018. Søtransporten i EU-27 forventes således at vokse fra 3,8 mia. tons i 2006 til 5,3 mia. tons i 2018. Det betyder, at infrastrukturen, dvs. havnene, forbindelserne til baglandet og søfartserhvervet, om 10 år skal kunne håndtere mindst 1,5 mia. tons mere end på nuværende tidspunkt. Passagertrafikken, som også omfatter færger og krydstogtskibe, vil også tage til. Det vil være nødvendigt at sikre territorial sammenhæng og regional samhørighed og fastsætte kvalitetsstandarder for passagerbefordring.

Udfordringen består i at fastsætte den rette blanding af foranstaltninger for at sikre, at havnene kan klare deres funktion som knudepunkt. Dertil kræves både ny infrastruktur og bedre anvendelse af den eksisterende kapacitet ved at øge havnenes produktivitet. Den nuværende infrastruktur, herunder forbindelserne på land og godskorridorerne, skal tilpasses for at kunne klare den forventede vækst. I dette øjemed bør følgende navnlig prioriteres:

- Virkeliggørelse af et ægte "**europæisk søtransportområde uden barrierer**", hvor dokumenter er harmoniseret, problemet med dobbeltarbejde løst, og unødvendige administrative barrierer og andre faktorer, der er til hinder for den potentielle vækst i nærskibsfarten, er fjernet.
- Gennemførelse af de foranstaltninger, der er forelagt i meddelelsen om en **europæisk havnepolitik**. **Havnetjenester** bør ydes under fuldstændig overholdelse af krav om sikkerhed og bæredygtig vækst og i overensstemmelse med principperne om redelig konkurrence, finansiel gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og omkostningseffektivitet.
- Tilvejebringelse af de **rette vilkår for tiltrækning af investeringer til havnesektoren**, idet der lægges vægt på at modernisere og udvide havne- og baglandsinfrastrukturen de steder, hvor der er størst risiko for overbelastning.
- Hvad angår miljøkonsekvensundersøgelser af udvidelser af havne, bør der generelt anvendes hurtige procedurer, således at gennemløbstiden bliver så kort som muligt. Med dette for øje vil Kommissionen udstikke **retningslinjer for anvendelsen af Fællesskabets miljølovgivning i forbindelse med udvikling af havne**<sup>17</sup>.
- Styrkelse af EU's strategi for at sikre gennemførelsen af projekter vedrørende "motorveje til søs", yderligere tilskyndelse til lanceringen af innovative integrerede intermodale transportløsninger, lettelse af de administrative krav og opbakning til Kommissionens initiativer til at gøre transportsektoren mere miljøvenlig.
- Inddragelse af EU's støtteprogrammer, som f.eks. **TEN-transport**, Marco Polo og de regionalpolitiske instrumenter til støtte for denne udvikling og projekter, der fremmer modalskift.

---

<sup>16</sup> KOM(2008) 763 af 20.11.2008.

<sup>17</sup> KOM(2007) 616 af 18.10.2007 - en europæisk havnepolitik.

- Fremme af foranstaltninger, der **forbedrer forbindelserne til øerne og fremmer langdistancebefordring af passagerer i EU** ved hjælp af gode færge- og krydstogtforbindelser og funktionelle terminaler. Siden vedtagelsen af forordningen om cabotage sejlads helt tilbage i 1992 er der indhøstet en række erfaringer, som kan danne grundlag for en forbedring af regelsættet om offentlige søtransporttjenester, således at de fuldt ud opfylder kravene om territorial sammenhæng.
- I forbindelse med ovennævnte gennemgang af de økonomiske instrumenter (f.eks. skatter, afgifter, emissionshandelsordninger) med henblik på **hensigtsmæssig prisfastsættelse**<sup>18</sup> og for at tilskynde kunderne til at anvende nærskibsfart i stedet for vejtransport og dermed reducere problemet med overbelastede vejnet, og generelt fremme markedsløsninger, der bidrager til at gøre hele transportkæden mere bæredygtig.
- Fokusering på spørgsmål vedrørende **rettigheder for færge- og krydstogtpassagerer i EU**, f.eks. ved hjælp af en kvalitetskampagne (uddeling af priser til de bedste fergeselskaber).

## 7. EUROPA BØR VÆRE FØRENDE INDEN FOR FORSKNING OG UDVIKLING PÅ SØFARTSOMRÅDET

Den europæiske søfartsindustri konkurrenceevne og evne til at imødegå de udfordringer, der er forbundet med miljø-, energi- og sikkerhedsspørgsmål og den menneskelige faktor, afhænger i høj grad af indsatsen inden for forskning og udvikling, og denne indsats bør fremmes yderligere.

De udfordringer, vi står over for i dag, repræsenterer samtidig afgørende muligheder for at opnå vækst og større effektivitet. Eftersom slutbrugerne i stigende grad fokuserer på, hvor miljøvenlige virksomhederne i transportkæden er, og leverandørerne kræver miljømæssigt forsvarlig transport, får bæredygtighed og virksomhedernes sociale medansvar efterhånden større betydning som konkurrencefordel.

I søtransportsektoren er der f.eks. vide muligheder for at øge skibenes energieffektivitet, begrænse deres miljøindvirkning, minimere risikoen for ulykker og skabe bedre livskvalitet for søfolk. Der er i stigende grad behov for tilstrækkelige kontrol- og overvågningsværktøjer, ligesom det er nødvendigt at udvikle avancerede teknologi- og miljøstandarder.

Europas søfartsindustri bør udnytte resultaterne af den FTU-indsats, der foregår inden for EU's forskellige forskningsrammeprogrammer og andre aktiviteter:

- Der består en stor udfordring i at udvikle **nye skibskonstruktioner og nyt udstyr med henblik på at gøre skibene mere sikre og miljøvenlige**. Målrettede FTU-initiativer bør kunne resultere i nye konstruktioner, avancerede strukturer og materialer, rene drivmidler og energieffektive løsninger. Der må træffes passende forholdsregler til at beskytte viden og intellektuel ejendom, således den konkurrencemæssige fordel bevares.
- For at opnå bæredygtig mobilitet er der ligeledes behov for teknologisk udvikling og avancerede logistikløsninger, som ved hjælp af nærskibsfart og transport ad de indre vandveje **gør hele transportkæden så effektiv som mulig**.
- Alle berørte aktører bør inddrages for sikre, at resultaterne af alle disse anstrengelser når ud på markedet. **FTU-plattformene**, som f.eks. teknologiplatformen "WATERBORNE", bør udnyttes fuldt ud.

<sup>18</sup> KOM(2008) 435 af 8.7.2008.

- I Kommissionens nylige meddelelse om en europæisk strategi for havforskning og maritim forskning<sup>19</sup> opstilles der en ramme for, hvordan Europas søfartserhverv kan tage disse teknologiske udfordringer op ved bedre at integrere med videnskab og forskning.
- Der bør udvikles hensigtsmæssige **IKT-baserede inspektions- og kontrolværktøjer**, også i forbindelse med overvågning. Den tekniske forvaltning af flåden, herunder fjernovervågning af maskineffekt, skrogstyrke og skibenes generelle driftsstand, bør gøres lettere ved hjælp af avancerede telekommunikationssystemer. Til den ende bør der etableres en referenceramme med henblik på at kunne **anvende "e-maritime-tjenester"**<sup>20</sup> både i Europa og på verdensplan. Disse e-tjenester bør også omfatte offentlige administrationer, havne og rederier.

## 8. KONKLUSION

EU og medlemsstaterne har en stærk fælles interesse i at fremme sikker og effektiv skibsfart på rene have, både i EU og internationalt, styrke den europæiske søfartsindustri og de relaterede erhvervs langsigtede konkurrenceevne på verdensmarkedet og tilpasse søtransportssystemet til det 21. århundredes udfordringer.

Strategien i denne meddelelse om europæisk skibsfart og søtransportpolitik frem til 2018 udgør en vision for, hvordan disse mål kan nås.

De foreslåede muligheder bygger på en integreret tilgang til havpolitikken og er baseret på kerneværdierne bæredygtig udvikling, økonomisk vækst og åbne markeder i redelig konkurrence og strenge miljømæssige og sociale standarder. Virkeliggørelsen af de mål, der er beskrevet i denne meddelelse, bør få positive konsekvenser, der rækker ud over Europas grænser og omfatter hele søfartsverdenen, også i udviklingslandene.

Det er Kommissionens hensigt at videreføre den konstruktive dialog med alle berørte interesseparter om, hvad der skal til for at få de foranstaltninger, der er udpeget i denne strategiske redegørelse, ført ud i livet.

---

<sup>19</sup> KOM(2008) 534 af 3.9.2008. Programmerne "Leadership 2015" og "Life" støtter også innovation, der har betydning for søtransport.

<sup>20</sup> Jf. punkt 4.4.