

Näringsdepartementet
Trafikenheten - Anna Blomdahl
103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

Er beteckning N2009/2477/TR

Göteborg 2009-04-17

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som angör och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävandet av direktiv 2002/6/EG

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Kommissionens förslag till handlingsplan för inrättande av ett Europeiskt område för sjötransporter utan hinder är ett dokument som den svenska sjöfartens näringsidkare stödjer.

Kommissionen beskriver en näring som utan konkurrens är det mest energieffektiva och miljövänliga transportmedlet med låga kostnader och infrastrukturkostnader som är väsentligt lägre än för landtransporter. Det vore en naturlig utveckling att ett sådant transportslag politiskt och administrativt likställs med övriga transportslag och inte som nu missgynnas och tyngs ner av administrativa bördor.

En målsättning som tas upp vid upprepade tillfällen i förslaget är en generell övergång från pappers- till elektroniska dokument. Det är en viktig ambition som måste påskyndas, men också genomföras på ett tekniskt riktigt sätt i nära samarbete med näringen. Samma misstag får inte upprepas som när fartygsrapporteringsystem (FRS) infördes med resultatet att den administrativa bördan och kostnaderna under en tvåårs period ökade för fartygen och rederierna. Orsaken den gången var att myndigheten inte färdigutvecklat interfacet dvs. mottagningsförmågan av elektroniska dokument från fartygen. Neringen ställer mer än gärna resurser till förfogande i en gemensam arbetsgrupp tillsammans med ansvariga myndigheter i syfte att kvalitets-säkra IT processen och tekniken.

Länderna/sjöfartsmyndigheterna i den europeiska gemenskapen måste eftersträva samordning och harmonisering av sina administrativa rutiner. För att belysa problemet kan nämnas att man inom den europeiska gemenskapens flaggstater idag inte kan komma överens om hur ett elektroniskt dokument av en enkel besättningslista ska se ut. Namnen på listorna är uppenbarligen av underordnad betydelse. Det viktiga är dokumentets utseende där gemenskapens sjöfartsmyndigheter inte accepterar varandras format.

SRF stödjer självklart en utveckling där man tar bort administrativa flaskhalsar och då särskilt lastmanifest, tullhandlingar, farligt-gods-deklarationer, fartygens angörings- och avgångsdokumentation. IMO har identifierat den ökande administrativa bördan för fartygsoperatörerna som ett problem som i slutändan kan drabba sjösäkerheten negativt.

Språkliga hinder för utverkande av lotsdispenser förkommer inom gemenskapen. Ett tydligt exempel är Tyskland. Sjöfartsmyndigheterna där kräver att certifieringsprocessen genomförs på det tyska språket. Engelska accepteras inte. En lotscertifiering för en befälhavare på ett RoRo-passagerarfartyg kan i Tyskland kosta upp till SEK 300.000. Varje fartyg har minimum fyra befäl som innehar lotsdispens.

Arbetspråket inom sjöfartsområdet i gemenskapen bör vara engelska oavsett om det gäller fartygsdokumentation, operativ kommunikation mellan fartyg, inom VTS-områden eller lotscertifiering. Engelska är arbetspråket till sjöss dvs. från fartyg till fartyg och bör följaktligen vara detsamma mellan fartyg och landoperation.

Farligt gods vid sjötransport hanteras i enlighet med IMDG-koden. Länder i Östersjön (inkl. Kattegatt) kan också använda sig av det s.k. Östersjöavtalet. Det är kortfattat ett avtal där man tillåter ADR-reglerna ombord på fartyg som är certifierade (viss teknisk standard krävs) för detta. Ett flertal av de svenska färjerederierna använder sig idag av detta avtal. Förslagsvis kan detta avtal ytterligare avbyråkratiseras, modifieras och göras tillgängligt för andra tonnageslag än enbart RoRo-passagerarfartyg.

En enda administrativ kontaktpunkt låter som en utopi med utgångspunkt från dagens situation, men icke desto mindre en högst eftersträvansvärd vision. Med tanke på att visionen också blivit ett konkret förslag från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén, så finns det hopp om ett förverkligande.

Förslaget från EU-kommissionen präglas av detaljkunskap och insikt om sjöfartens villkor, vilket är en mycket positivt läsning för den svenska sjöfartsnäringen.

SRF stödjer som helhet förslaget med ovan nämnda kommentarer och ser med tillförsikt fram emot hur en svensk regering och ett svenskt EU-ordförandeskap aktivt arbetar för ett genomförande av EU-kommissionens förslag.

Göteborg som ovan
SVERIGES REDAREFÖRENING

Håkan Friberg

Tryggve Ahlman