

Näringsdepartementet
Niklas da Silva
Enheten för marknad och regelverk på transportområdet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
niklas.da.silva@regeringskansliet.se

Synpunkter på passagerarfartygspaketet

Göteborg 2016-06-27

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart har getts tillfälle att inkomma med synpunkter på de förslag EU-kommissionen presenterat avseende revidering av fyra EU-direktiv samt att upphäva och ersätta ett femte direktiv där alla dessa direktiv har bäring på passagerarfartyg och dess säkerhet.

Förslagen gäller:

- Ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg
- Ändring av direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om ändring av direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna
- Nytt direktiv som ersätter direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besikningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg i reguljärtrafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

Synpunkter på förslagen

1999/35/EG, det s.k. *Host State kontroll direktivet* ska upphävas och ersättas med ett nytt direktiv. Svensk Sjöfarts utgångspunkt i frågan är att Svensk RoRo-Passagerarindustri har genomfört de omfattande och sjösäkerhetshöjande åtgärder som direktivet ställt krav på och anpassat sin fartygsdrift i enlighet med kraven i *Host State control-protokollet* vilket infördes för snart 20 år sedan. 99/35-protokollet kom som en del av ett större sjösäkerhetspaket i spåren efter Estonia katastrofen 1994.

Protokollet som togs fram i nära dialog mellan myndigheter och industri sågs vid i den tiden som högst relevant. Fortfarande är protokollet relevant och Föreningen Svensk Sjöfart tycker det viktigt att inget förändras till det sämre ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Effektiviseringar är naturligtvis motiverade där regler är dubblerade men det nya direktivet får inte vattnas ut om det ska vara kvar ö.h.t. Vi anser i stället att direktiven bör utvidgas att också omfatta andra fartygstyper som de kryssningsfartyg som mer eller mindre går i "reguljär trafik" under sommartid i Östersjön mellan EU-hamnar och inte bara gälla för RoRo-passagerarfartyg som nu är fallet. Vi anser det vara högst relevant både ur ett sjösäkerhets- och ett konkurrensperspektiv.

För fartygstypen passagerarfartyg (SOLAS) där RoRo passagerarfartyg ingår har IMO nyligen beslutat om ett förhöjt överlevnads-index (R) required index avseende läckstabilitet. Samtliga passagerarfartyg ska nu uppfylla samma säkerhetsnivå. Den enda variabeln i indexet är antal passagerare ombord. Med ett ökat antal passagerare ombord stiger kraven och det kan synas relevant. Denna tes har EMSA 3 utredningen drivit fram som en bärande sjösäkerhetsaspekt i arbetet och utgör grunden i det nya R-indexet. Man måste då i konsekvensens namn fråga sig varför ett RoPax-fartyg med 1500 passagerare ombord ska undergå en särskild sjösäkerhetsinspektion i enlighet med de nu presenterade EU-direktiven när ett kryssningsfartyg med 4000 passagerare ombord, verksamma i samma farvatten, inte behöver undergå denna särskilda inspektion. Tar man dessutom i beaktande att besättningarna ombord på ett RoPax-fartyg empiriskt byggt upp en särskild operativ kompetens med anledning av de farvatten man rutinemässigt seglar i under årets alla månader och väderleksförhållanden, så ter det sig än mer inkonsekvent och ologiskt.

Det är nu tid för ett helhetsgrepp avseende sjösäkerhetsreglernas utveckling för passagerarfartyg vilket inkluderar både IMO och EU. Det holistiska perspektivet saknas där flera komponenter som läckstabilitet (index R), ett fartygs framförande och operation bör vara integrerade delar i ett överlevnadsindex.

Specifika synpunkter avseende förslag till ändring av direktiv 98/41/EG och 2010/65/EU

Registrering av uppgifter

EU-kommissionen föreslår att uppgifter (namn, kön, ålder, nationalitet) ska insamlas före avgång och registreras hos den enda nationella kontaktpunkten via NSW (National Single Windows). I nu gällande EU-direktiv och svenska föreskrifter ska uppgifterna samlas in före avgång och meddelas till den registreringsansvarige på rederiet. De system som idag används för registrering av uppgifter om passagerare ska vara godkänt av Transportstyrelsen. Uppgifterna ska vara lättillgängliga för berörda myndigheter i samband med räddningsaktioner och i det efterföljande arbetet efter en olycka.

Våra medlemmar har sedan länge väl fungerande och inarbetade system för registrering av uppgifter och hur den informationen vid en eventuell olycka snabbt kan vidarebefordras till berörda myndigheter och sjöräddningstjänst.

Föreningen Svensk Sjöfart ifrågasätter förslaget att övergå till att rapportera till NSW. Bland annat på grund av att det fortsatt är stora problem med implementering av NSW och avsaknad av harmonisering mellan länderna. Vi menar att det vore olämpligt, inte minst med avseende på sjösäkerhet, att frånga ett fungerande system för att övergå till att använda system som har flera brister och där systemen ser olika ut i olika länder. Därtill pågår det för närvarande en REFIT-övning avseende rapporteringsdirektivet och vi ser inte värdet av att göra ändringar som hör direktivet till

innan översynen är klar och innan vi har ett Maritime Single Window som fungerar. Vi menar att grundprinciperna i nuvarande regelverk bör behållas i oförändrad form. Kravet bör vara (som idag) att vid olycka ska uppgifterna vara lättillgängliga för de utsedda myndigheter för vilka uppgifterna i systemet är relevanta.

I tillägg till ovannämnda synpunkter stödjer vi den europeiska redareföreningens, ECSAs, position nedan avseende rapportering av uppgifter:

“The Reporting Formalities Directive together with the VTMS Directive are currently under evaluation by the EU Commission to identify possible ways of further reducing administrative burden and to design harmonized IT standards. The shipping industry asks the Commission to take into account, and to postpone any changes in the reporting scheme for passenger data until the Single Window system has been either modified, or stabilized. This will avoid repeated changes in the reporting requirements over time, which would have a detrimental organisational and economic impact on ship’s operators.

The Single Window *may* provide a suitable gateway for transmission of passenger data collected pursuant to Directive 98/41 to national authorities. Nonetheless, the crucial consideration is that the information is available to the authorities who respond to an incident. This response will necessarily be local to the incident, and it may therefore be the case that local reporting arrangements are more appropriate than national (or EU) ones. The Directive should permit the national authorities who are responsible for responding to an incident to specify the arrangements that best fulfil their operational requirement for the data.

As for transmission of passenger registration data (which may or may not be their Single Window) national Authorities should be free to specify whether they require such data to be transmitted to them for every voyage or whether they prefer instead to have immediate access only when an incident occurs. The data will be used only when an incident occurs, and such an occurrence is exceptional. National authorities should be free to decide not to be sent data when they do not need it; and this would, of course, at the same time avoid the imposition of a redundant administrative burden on operators.

Similarly, some operators operating on seasonal schedule on vessels below 300GT may experience some difficulties to register in advance. In that case, it is recommended to remain with local recordings.

In addition, specific attention should be paid to maintaining the flexibility of boarding operations: in order to allow last-minute passengers to board, recording should be allowed up to and including actual departure, not until departure.

It is worth recalling that the registration regime in Directive 98/41 is different from the reporting regimes covered by the National Single Window. The purpose of those other reporting regimes is to provide information to national authorities to enable them to decide whether to act (e.g. whether to inspect a ship) or not. The purpose of the data registered under Directive 98/41, by contrast, is to assist national authorities when they have already decided to act. Different arrangements for the two regimes may be entirely appropriate, and not represent “double reporting”.

Nationalitet

I tillägg till uppgifter om personers namn, kön och ålder föreslås att även nationalitet registreras. Kravet på registrering av nationalitet finns i nu gällande svenska föreskrift och har funnits med sedan föreskriften trädde i kraft 1999. Föreningen Svensk Sjöfart stödjer förslag på tillägg om nationalitet och anser att information om nationalitet bidrar till att uppfylla direktivets syfte ”...att säkerställa att sjöräddningsarbetet och de vidare efterverkningarna av en olycka kan hanteras effektivare”.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Tryggve Ahlman

Christina Palmén