

Bryssel den 30.9.2020  
COM(2020) 632 final

2020/0283 (NLE)

Förslag till

**RÅDETS BESLUT**

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen om antagande av standarder för tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart**

## MOTIVERING

### **1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET**

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid mötet i den europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) den 13 oktober 2020 och vid plenarsessionen i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) den 3 december 2020 i samband med det planerade antagandet av europeiska standarder för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN-standarden 2021/1) tillsammans med och med hänvisning till den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0.

### **2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET**

#### **2.1. CCNR och Cesni**

Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) är en internationell organisation med lagstiftningsbefogenheter i frågor som rör inlandssjöfart på Rhen. Fyra medlemsstater (Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna) samt Schweiz är parter i CCNR.

I den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen som undertecknades den 17 oktober 1868 i Mannheim fastställs den rättsliga ram som reglerar användningen av Rhen för inlandssjöfart och fastställs tilldelningen av CCNR. I den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, även kallad *Mannheimkonventionen*, fastställs den rättsliga ram som reglerar användningen av Rhen för inlandssjöfart och fastställs tilldelningen av CCNR. Den version av konventionen som för närvarande är tillämplig är resultatet av en konvention om ändring av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen som antogs den 20 november 1963 och trädde i kraft den 14 april 1967. Plenarmöten hålls två gånger om året. I dessa möten deltar företrädare för medlemsstaterna i CCNR. Plenarmötet är CCNR:s beslutsfattande organ. Mötet antar Centrala kommissionens resolutioner. Varje medlemsstat har en röst och besluten fattas med enhällighet. Resolutionerna är rättsligt bindande. EU är inte medlem i CCNR.

Under 2015 antog CCNR en resolution om inrättande av en europeisk kommitté för utarbetande av gemensamma standarder på området inlandssjöfart (*Comité Européen pour l'Élaboration de norms dans le Domaine de Navigation Intérieure – Cesni*). Kommitténs uppdrag omfattar antagandet av tekniska standarder på olika områden, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning, enhetlig tolkning av dessa standarder och tillhörande förfaranden samt överläggningar om sjöfartssäkerhet, miljöskydd eller andra områden som har med sjöfart att göra.

Cesni består av experter som företräder CCNR:s medlemsstater och av EU, och de har rösträtt på grundval av en röst per medlemsstat. EU är inte medlem av Cesni. Däremot får EU delta i Cesnis arbete, tillsammans med internationella organisationer vars uppdrag omfattar de områden som berörs av Cesni, men utan rösträtt.

#### **2.2. Cesnis och CCNR:s planerade akter**

Vid sitt möte den 13 oktober 2020 ska Cesni anta en ny utgåva av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN-standard 2021/1).

Cesni färdigställde den första versionen av ES-TRIN (ES-TRIN-standard 2015/1) vid sitt sammanträde den 28 september 2015. Den antogs formellt vid Cesnis plenarsammanträde den 26 november 2015. Följande ändring av ES-TRIN-standarden antogs av Cesni:

1. ES-TRIN-standard 2017/1 av den 6 juli 2017.

2. ES-TRIN-standard 2019/1 av den 8 november 2018.

ES-TRIN uppdateras regelbundet utifrån vad Cesis arbetsgrupper kommer fram till.

En regelbunden uppdatering av ES-TRIN krävs för att

- upprätthålla den höga säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten,
- följa den tekniska utvecklingen (t.ex. vad gäller brandbekämpningssystem och navigeringsutrustning), och
- säkerställa överensstämmelse med EU:s rättsliga ram.

Under 2019 och 2020 tog Cesis experter fram den nya utgåvan av standarden ES-TRIN 2021/1.

ES-TRIN 2021/1 innehåller flera ändringar, i synnerhet på följande områden:

- Flödningsavstånd, fribord och lastmärken (kapitel 4).
- Sänkning av de två tröskelvärdena för ljudnivå för ett fartyg både under färd och stillastående (artikel 8.10).
- Bärbara brandsläckare (artikel 13.03.2-13.03.4).
- Litiumjonackumulatörer (artikel 10.11).
- Tillhandahållande och användning av personligt hörselskydd (artikel 14.09.3).
- Dörrar i bostadsutrymmen (artikel 15.02.11).
- Serviceutrymme för elektriska installationer i passagerarfartyg (artikel 19.07).
- Utrustning för fritidsfartyg (artikel 26.01.1 h).
- Övergångsbestämmelser om
  - fasta anläggningar för brandsläckning,
  - framdrivningssystem för passagerarfartyg,
  - europeiska och internationella standarder för fartyg som uteslutande trafikerar andra vattenvägar än Rhen.
- Bunkring av kondenserad naturgas (LNG) (bilaga 8.2.8).
- Förtydliganden rörande unionsbevisets giltighet på Rhen (ESI-1-1).
- Erkännande av ett specialankare med minskad massa (ESI-II-9).
- Uppdatering av korshänvisningar till europeiska och internationella standarder.
- Flera redaktionella rättelser i de olika språkversionerna.

ES-TRIN-standard 2021/1 kommer att uppdateras tillsammans med och hänvisar till den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0. Standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 har utarbetats av Cesis experter under 2019 och 2020. I denna standard fastställs drifts- och funktionskrav, testmetoder och erforderliga resultat för utrustning för AIS för inlandssjöfart för fartyg. Den reviderade standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 återspeglar den tekniska utvecklingen, liksom den nya rättsliga ramen (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/838 av den 20 februari 2019<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/838 av den 20 februari 2019 om tekniska specifikationer för spårningssystem för fartyg och om upphävande av förordning (EG) nr 415/2007 (EUT L 138, 24.5.2019, s. 31).

rekommendation ITU-R M.1371-5<sup>2</sup> och utgåva 2018 av den internationella standarden IEC 61993-2<sup>3</sup>).

Cesni beslutade vid sitt möte den 30 april 2020 att förlägga antagandet av ES-TRIN-standard 2021/1 och den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 till mötet den 13 oktober 2020. Före mötet den 13 oktober 2020 kommer troligen endast formella och mindre ändringar att göras i utkastet till standarder. ES-TRIN-standard 2021/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu). Alla EU-medlemsstater har (skyddad) tillgång till ovannämnda utkast till standarder.

I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG<sup>4</sup>, kommer ES-TRIN-standard 2021/1 att införlivas med EU-lagstiftningen.

Hänvisningar till de standarder som antagits av Cesni finns i bilaga II till direktiv (EU) 2016/1629. Enligt artikel 31.1 i det direktivet ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att anpassa bilaga II för att, utan onödigt dröjsmål, uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN-standard och fastställa dess tillämpningsdag.

CCNR kommer att anta en resolution om ändring av CCNR-förordningarna för att införa en hänvisning till ES-TRIN-standard 2021/1 och den kompletterande teststandard AIS för inlandssjöfart 2021/3.0.

För att säkerställa överensstämmelse mellan två befintliga regelverk som innehåller tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (Rhen och EU) krävs det att samma standarder föreskrivs. Både EU-lagstiftningen och CCNR-förordningarna kommer att hänvisa till ES-TRIN-standard 2021/1 från och med den 1 januari 2022.

### **3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR**

Beslutet om fastställandet av unionens ståndpunkt krävs för att säkerställa att EU:s intressen på lämpligt sätt beaktas vid antagandet av beslut om upprättande av standarder för fartyg i inlandssjöfart.

Uppdateringen av den tekniska standarden ES-TRIN har varit föremål för intensiva förberedelser bland Cesis experter. Ett stort antal experter från såväl den offentliga som den privata sektorn har konsulterats. Följande tekniska möten har hållits under Cesis utarbetande av standarder:

- Arbetsmöten (27–28.6.2018, 26-27.9.2018, 20-21.11.2018, 5-6.3.2019, 25-27.6.2019, 24-25.9.2019, 19-20.11.2019, 25–26.2.2020) och
- kommittémöte (30.4.2020).

Dessa möten gjorde det möjligt att nå en överenskommelse på expertnivå om de tekniska kraven för fartyg i inlandssjöfart.

<sup>2</sup> Rekommendation ITU-R M.1371-5 *Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band.*

<sup>3</sup> Internationell standard IEC 61993-2:2018 Sjöfarts- och radiokommunikationsutrustning – automatiskt identifieringssystem (AIS) – Del 2: Utrustning i klass A för fartyg i det automatiska identifieringssystemet (AIS) – Drifts- och funktionskrav, testmetoder och erforderliga resultat.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118).

Unionens föreslagna ståndpunkt är att anta ES-TRIN-standard 2021/1, eftersom den upprätthåller den högsta säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten, följer den tekniska utvecklingen inom denna sektor och säkerställer överensstämmelse mellan kraven för fartyg i Europa.

#### **4. RÄTTLIG GRUND**

##### **4.1. Förfarandemässig rättslig grund**

###### *4.1.1. Principer*

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet<sup>5</sup>.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”<sup>6</sup>.

###### *4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet*

Både Cesni och CCNR är organ som inrättats genom ett internationellt avtal.

Även om de bestämmelser som har antagits av Cesni inte är bindande i sig, kommer de att bli bindande för CCNR-medlemmarna så snart CCNR ändrar sina rättsliga ramar (bestämmelser om inspektion av fartyg på Rhen) så att de hänvisar till den standard som antagits av Cesni och gör denna standard bindande inom ramen för tillämpningen av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Sådana bestämmelsers bindande karaktär för CCNR-medlemmar är fastställda i Mannheimkonventionen av den 17 oktober 1868<sup>7</sup>.

Dessutom är ES-TRIN-standard 2021/1 och den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 akter med rättslig verkan vid tillämpningen av artikel 218.9 i EUF-fördraget, eftersom de på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i EU-lagstiftningen. Den ram som är tillämplig enligt den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska beaktas vid eventuella ändringar av direktiv (EU) 2016/1629.

De tekniska standarder som antagits av Cesni återfinns i bilaga II till direktiv 2016/1629 och måste uppdateras genom delegerade akter.

I enlighet med artikel 22 i Mannheimkonventionen har CCNR befogenhet att fastställa bindande tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

Den resolution som ska antas av CCNR och som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-TRIN-standard 2021/1 och den kompletterande

---

<sup>5</sup> Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland mot rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

<sup>6</sup> Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland mot rådet, C-399/12, ECLI: EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

<sup>7</sup> Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, senast ändrad den 20 november 1963.

standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 kommer att vara en rättsligt bindande akt för CCNR:s parter.

Därför är det nödvändigt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar inom Cesni och CCNR för antagandet av standarder med tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för de föreslagna besluten är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

## **4.2. Materieell rättslig grund**

### *4.2.1. Principer*

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

### *4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet*

Det främsta syftet och innehållet i de planerade rättsakterna avser den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91.1 i EUF-fördraget.

## **4.3. Slutsats**

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 91.1 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

## RÅDETS BESLUT

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen om antagande av standarder för tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 1 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och  
av följande skäl:

- (1) Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, ändrad genom konventionen om ändring av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, som antogs den 20 november 1963, trädde i kraft den 14 april 1967.
- (2) I enlighet med artikel 22 i konventionen får Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (nedan kallad *CCNR*) anta tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart.
- (3) Unionens åtgärder på inlandssjöfartens område bör syfta till att säkerställa enhetlighet vid utarbetandet av de tekniska krav som ska tillämpas inom unionen vad gäller fartyg i inlandssjöfart i unionen.
- (4) Europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (*Cesni*) inrättades den 3 juni 2015 inom ramen för *CCNR* i syfte att utarbeta tekniska standarder för inlandssjöfart på olika områden, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning.
- (5) För att göra inlandssjöfarten effektiv är det viktigt att de tekniska kraven för fartyg är kompatibla och så harmoniserade som möjligt i Europas olika rättssystem. I synnerhet bör de medlemsstater som också är medlemmar i *CCNR* stödja beslut som harmoniserar *CCNR*:s bestämmelser med de bestämmelser som tillämpas i unionen.
- (6) *Cesni* förväntas anta den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (nedan kallad *ES-TRIN-standard*) 2021/1 och den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 vid sitt möte den 13 oktober 2020.
- (7) *ES-TRIN-standard* 2021/1 fastställer de enhetliga tekniska krav som är nödvändiga för att säkerställa säkerheten för fartyg i inlandssjöfart. Den innehåller bestämmelser om varvsindustrin, inredning och utrustning för fartyg i inlandssjöfart, särskilda bestämmelser för vissa kategorier av fartyg som passagerarfartyg, skjutbogsrade konvojer och containerfartyg, bestämmelser om utrustning för automatiska identifieringssystem, bestämmelser om identifiering av fartyg, en förlaga för intyg och register, övergångsbestämmelser samt anvisningar för tillämpningen av den tekniska standarden. I standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 fastställs drifts-

och funktionskrav, testmetoder och erforderliga resultat för utrustning för AIS för inlandssjöfart för fartyg.

- (8) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar inom den europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni), eftersom ES-TRIN-standard 2021/1 på ett avgörande sätt kommer att påverka innehållet i unionslagstiftningen, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629.
- (9) I bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 anges att de tekniska kraven för farkoster är de som anges i ES-TRIN-standard 2019/1. Kommissionen har befogenhet att uppdatera hänvisningen i bilaga II till den senaste versionen av ES-TRIN-standard och fastställa dess tillämpningsdag. Följaktligen kommer ES-TRIN-standard 2021/1 att påverka direktiv (EU) 2016/1629.
- (10) CCNR förväntas anta en resolution som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-TRIN standard 2021/1 och den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0 vid sitt möte den 3 december 2020. Därför är det lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i CCNR.
- (11) Unionen är varken medlem i CCNR eller i Cesni. Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i de organen och som agerar samfällt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i den europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) den 13 oktober 2021 ska vara att samtycka till antagandet av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (nedan kallad *ES-TRIN-standard*) 2021/1 och den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid plenarsessionen i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) ska, när det gäller beslut om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, vara att stödja alla förslag om anpassning av tekniska krav till kraven i ES-TRIN-standard 2021/1 och den kompletterande standarden för test av AIS för inlandssjöfart 2021/3.0.

#### *Artikel 2*

1. Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Cesni och som agerar samfällt.
2. Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i CCNR och som agerar samfällt.

#### *Artikel 3*

Smärre tekniska ändringar av den ståndpunkt som anges i artikel 1 kan överenskommas utan något ytterligare beslut av rådet.



*Artikel 4*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar  
Ordförande*