

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Mod paneuropæiske regler for indlandsskibsfarten«

(2004/C 10/13)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 23. januar 2003, i henhold til artikel 29, stk. 2, i forretningsordenen at udarbejde følgende udtalelse »Mod paneuropæiske regler for indlandsskibsfarten«.

Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som havde været ansvarlig for forberedelsen, vedtog sin udtalelse den 4. september 2003 med Jan Simons som ordfører.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 402. plenarforsamling af 24. og 25. september 2003, mødet den 24. september, med 29 stemmer for og 1 imod følgende udtalelse:

### 1. Indledning

1.1. Indlandsskibsfart spiller en ikke ubetydelig rolle inden for godstransport i Europa. Den tegner sig ganske vist kun for 4,1 % af den totale godstransport i den nuværende fordeling af transportmidler på europæisk plan <sup>(1)</sup>, men indlandsskibsfarten yder i bestemte medlemsstater et meget større bidrag (f.eks. Nederlandene: 42,7 %, Tyskland og Belgien: 13,1 %). Indlandsskibsfarten råder imidlertid over tilstrækkelig kapacitet til at få en væsentlig større andel af den samlede godstransport i Europa og betragtes derfor som en transportmåde med et stort vækstpotentiale. Ifølge nyere forskning <sup>(2)</sup> og officielle prognoser vokser transporten med indlandsskibsfart de kommende år betydeligt og den råder over tilstrækkelig kapacitet på de bestående vandveje. Indlandsskibsfart kan via store grænseoverskridende vandveje og de mange nationale vandveje overalt i Europa dække en stor del af hele Europa. Sektoren er kendetegnet ved innovation på forskellige områder. Indlandsskibsfarten er blevet mere kendt som et alternativ til vejtransport, og det er allerede lykkedes den at erobre nye markeder.

1.2. Med udvidelsen af Den Europæiske Union vil indlandsskibsfarten komme til at spille en større rolle i det indre marked. Mange af de tiltrædende lande råder over sejlbare vandveje, hvor der foregår godstransport. Indlandsskibsfarten kan yde et vigtigt bidrag til integrationen af de nye medlemsstater og til deres økonomiske udvikling på baggrund af Europa-Kommissionens annoncerede politik.

1.3. Indlandsskibsfarten bliver betragtet som den relativt reneste og mest miljøvenlige transportmåde. På trods af investeringer i renere motorer inden for vejtransport har indlandsskibsfarten stadig et stort forspring som det reneste

transportmiddel hvad angår udstødningsgasser og miljøforurening <sup>(3)</sup>. Sektoren yder dermed et bidrag til at formindske transportsektorens indvirkning på miljøet og stræber efter yderligere forbedringer ved at investere i bedre miljø og større sikkerhed.

1.4. Med hensyn til affaldsproblematikken (last-, skibs- og husholdningsaffald) har indlandsskibsfarten foregrebet indførelsen af regler og truffet forholdsregler på eget initiativ.

### 2. Flaskehalse

2.1. Inden for rammerne af Europa-Kommissionens nye politik tilstræbes der en ny balance i transportsektoren. Indlandsskibsfart nævnes i den forbindelse som et middel til at nå frem til et transportmarked i bedre balance. For til fulde at kunne udnytte denne transportforms potentiale skal en række forhindringer, som for øjeblikket hindrer sektoren i at udvikle sig fuldt ud, ryddes af vejen.

2.2. I store træk forekommer der hindringer inden for områderne infrastruktur og udvikling og udbygning af de transeuropæiske net, samt med hensyn til manglende juridisk harmonisering og standardisering af indlandsskibsfarten.

2.3. Som led i revisionen af direktiverne om transeuropæiske net og fastsættelsen af en dermed forbundet prioriteringsliste fra Europa-Kommissionens side har indlandsskibsfarten kortlagt flaskehalsene og anmodet om optagelse af et antal flaskehalse på prioriteringslisten <sup>(4)</sup>. På dette område henvises der til EØSU's initiativudtalelse <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> *EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2002*, ISSN 1225-1095.

<sup>(2)</sup> *Værdifuld transport, fakta og tal om godstransport og indlandsskibsfart 2002/2003 (Waardevol transport, feiten en cijfers van het goderenvervoer en de binnenvaart 2002/2003)*, Bureau Voorlichting Binnenvaart, Rotterdam.

<sup>(3)</sup> *Op. cit.*, s. 44 ff.

<sup>(4)</sup> *INE-brochure....* Og EBU-udtalelse om revision af TEN-direktiver.

<sup>(5)</sup> EØSU's udtalelse om »Revision af listen over projekter vedrørende transeuropæiske net (TEN) indtil 2004« endnu ikke færdigbehandlet.

2.4. Hvad angår de offentligretlige og privatretlige regler inden for indlandsskibsfart er der i modsætning til de konkurrerende transportformer i det nuværende Fællesskab tale om opsplittede retsregler. Denne situation får med udvidelsen af Den Europæiske Union en ekstra dimension. Som det fremgår af de fælles konklusioner fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs blandede rådgivende udvalg EU/Rumænien, bringer juridiske problemer også skibstrafikken på Donau i vanskeligheder <sup>(1)</sup>. De offentligretlige aspekter af indlandsskibsfarten på Donau, Rhinen og de nationale vandveje hører for øjeblikket under forskellige ordninger på grundlag af overnationalt og mellemstatslige retsregler og bilaterale aftaler <sup>(2)</sup>. En forsigtig harmonisering af de offentligretlige bestemmelser, som stadig er langt fra fuldstændig, er i gang i forbindelse med Rhinen, Fællesskabets vandveje og Donau med afsæt i gensidig anerkendelse af sejlads på Rhinen som model.

2.5. Privatretligt er der stadig tale om regelsæt, som afviger fra hinanden med hensyn til transportretlige aftaler og erstatningsansvar i Unionens lande og tredjelande. Nyere initiativer på dette område har ført til internationale traktater, som skal ratificeres og gennemføres i national lovgivning.

2.6. Manglen på ensartede systemer på offentlig og privatretligt område medfører retslig uklarhed og usikkerhed for de involverede parter (transport-, shipping- og forsikringsvirksomheder) i en hovedsagelig international branche. For at virkeliggøre den tilsigtede forskydning over mod andre transportformer inden for rammerne af den bebudede europæiske transportpolitik bør der rettes særlig opmærksomhed mod disse problemer.

2.7. Denne initiativudtalelse har — i fortsættelse af EØSU's tidligere udtalelser om indlandsskibsfart i almindelighed, dens infrastruktur, korridorer og Donau <sup>(3)</sup> — til formål at behandle ovennævnte flaskehalse nærmere, især med hensyn til harmonisering og ensartetgørelse af reglerne for indlandsskibsfart, med det sigte at bane vej for paneuropæiske regler på området.

(1) Fælles konklusioner fra det blandede rådgivende udvalg EU/Rumænien, godkendt på udvalgets femte møde den 23.-24. maj 2002 om optimeringen af Donau som paneuropæisk TEN-korridor.

(2) EU-udvidelsen vil bevirke, at disse ophører i den udstrækning, de vedrører fællesskabsbeføjelser.

(3) Der sigtes til: fælles konklusioner fra det blandede rådgivende udvalg EU/Rumænien, godkendt på udvalgets femte møde den 23.-24. maj 2002 om optimeringen af Donau som paneuropæisk TEN-korridor; EØSU's om »Virkeliggørelse af den strukturerede sociale dialog i tilknytning til de paneuropæiske transportkorridorer«, ordfører Karin Alleweldt og udtalelse om »Fremtiden for det transeuropæiske transportnet »Indre vandveje«, EFT C 80 af 3.3.2002.

### 3. Harmonisering/standardisering af reglerne

#### 3.1. Offentligretlige aspekter

3.1.1. Den europæiske indlandsskibsfart kendetegnes af tre forskellige ordninger, som delvis overlapper hinanden i geografisk henseende.

- Anvendelsesområdet for Mannheim-konventionen af 1868 <sup>(4)</sup>;
- anvendelsesområdet for fællesskabstraktaterne og gældende fællesskabsret for Den Europæiske Union;
- anvendelsesområdet for Beograd-konventionen fra 1948 <sup>(5)</sup>.

3.1.1.1. Mannheim-konventionen er den ældste, endnu eksisterende europæiske konvention, som blev indgået i 1868 mellem Rhin-landene <sup>(6)</sup>. Ved Mannheim-konventionen er beføjelser på de områder, som konventionen omfatter, af de EU-lande, som har undertegnet Konventionen, blevet overdraget til Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen. Denne konvention garanterer i princippet retten til fri sejlads på Rhinen. Til gennemførelse af konventionens principper har Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen udfærdiget en række forordninger og resolutioner. Denne kommission arbejder bl.a. med skibsfartens tekniske standarder, bemanning, sikkerhed og frihed. Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen har jurisdiktion i tvister, som falder ind under konventionens beføjelser. Afgørelser truffet af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen er bindende for de kontraherende stater og skal omsættes til national ret. Der er tale om en ensartet ordning for hele Rhin-området, som er gennemført på samme måde i alle de kontraherende stater. Det skal bemærkes, at Schweiz er den eneste kontraherende stat, som ikke er medlem af EU.

3.1.1.2. Med oprettelsen af Det Europæiske Fællesskab <sup>(7)</sup> og de dermed forbundne ændringer, tillæg og afledte regler er der overdraget beføjelser fra medlemsstaterne til Europa-Kommissionen til virkeliggørelsen af et fælles indre marked. Europa-Kommissionen har bl.a. fået beføjelser på godstransportområdet, som er et område, hvor Kommissionen siden hen har udformet afledt ret ved hjælp af forordninger og direktiver. Denne europæiske ret, som er gældende i Det

(4) Mannheim-konventionens nuværende medlemsstater er Schweiz, Frankrig, Tyskland, Belgien og Holland.

(5) Beograd-konventionens nuværende medlemsstater er Bulgarien, Tyskland, Kroatien, Moldavien, Østrig, Rumænien, Rusland, Serbien og Montenegro, Slovakiet, Ukraine og Ungarn.

(6) Mannheim-konventionen — en reviderede konvention om sejlads på Rhinen (Mannheim-konventionen af 17. oktober 1868 med protokoller, Nederlandenes Staatsblad 1869, 75).

(7) Traktat om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab af 25. marts 1957.

Europæiske Fællesskabs medlemsstater, indeholder bestemmelser om tekniske standarder, besætning og sikkerhed, idet Kommissionen indholdsmæssigt har forsøgt at lægge sig op ad afgørelserne og resolutionerne fra Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen på de pågældende områder og anvender disse i EU-sammenhæng.

3.1.1.3. I 1948 indgik Donau-staterne Beograd-konventionen<sup>(1)</sup>. Ved Beograd-konventionen blev Donau-kommissionen, som overvåger og videreudvikler Donau-ordningen på grundlag af Beograd-konventionen, oprettet. Beograd-konventionen sigter i princippet mod at regulere mellemstatslig skibstrafik på Donau. I Donau-kommissionens regi er der til gennemførelse af dette princip udfærdiget en række anbefalinger til de kontraherende stater, som bl.a. regulerer tekniske standarder, sikkerhed og bemandingsregler. Donau-kommissionens afgørelser i henhold til Beograd-konventionen er anbefalinger til de kontraherende stater, som de eventuelt gennemfører i deres nationale lovgivning. I betragtning af Donau-kommissionens afgørelses karakter mangler der en ensartet ordning for skibsfarten på Donau, idet afgørelserne ikke automatisk og uændret overtages af de kontraherende stater. Med den kommende tiltrædelse af et og senere hen måske flere Balkanlande forbliver der et antal kontraherende stater, som ikke er EU-medlemmer, som f.eks. Rusland, Ukraine og Moldova.

3.1.2. I betragtning af den kendsgerning, at den europæiske indlandsskibsfart nu styres af forskellige ordninger, som resulterer i juridiske instrumenter og regelsæt, som afviger fra hinanden, manifesterer der sig de jure og de facto forhindringer på bl.a. følgende områder:

- restriktioner med hensyn til markedsadgang;
- restriktioner med hensyn til transportrettigheder for »fremmede skibe«;
- forskelle med hensyn til tekniske standarder og certifikater.

Disse forskelle er som følge af den paneuropæiske ministerkonference i Rotterdam i 2002 blevet nærmere undersøgt, og der er gjort status over dem i en nylig undersøgelse, som er lavet af de berørte internationale organisationer (Group of Volunteers under FN's økonomiske kommission for Europa)<sup>(2)</sup>. I et dokument har arbejdsgruppen kortlagt og kommenteret

hindringer i forbindelse med regelsættene. Man omtaler restriktioner i forbindelse med transportrettigheder for fremmede fartøjer, fri adgang til skibsfart på de forskellige vandveje, forskelle i tekniske regler, sødygtighedsattester og bemandingskrav samt utilstrækkelig harmonisering af den civilretlige ramme. På baggrund af den tilstræbte tilnærmelse mellem Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen og Donau-kommissionen og initiativerne med hensyn til gensidig anerkendelse af de forskellige afgørelser samt EU's udvidelse og bortfaldet af bilaterale konventioner i den udstrækning, disse vedrører fællesskabsbeføjelser, må en harmonisering på en række områder forventes i løbet af en overskuelig fremtid.

Ovennævnte hindringer har EØSU også allerede omtalt i rapporten om optimering af Donau som paneuropæisk TEN-korridor fra Det Blandede Rådgivende Udvalg EU/Rumænien.

3.1.3. Færdiggørelsen af forbindelsen mellem Rhinen og Donau i 1992 har stimuleret den økonomiske aktivitet og trafikken mellem øst og vest. Nu hvor de østeuropæiske lande åbner op for deres markeder og stiller om fra plan- til markedsøkonomi, er der med tiltrædelsen af et stort antal af disse stater til EU taget hul på en ny tidsalder, der kræver en resolut indsats for paneuropæiske regler for indlandsskibsfarten. I sluteklæringen fra den nævnte ministerkonference opfordres der hertil.

### 3.2. Privatretlige aspekter

3.2.1. I modsætning til sø-, vej- eller togtransport bliver godstransport ad indre vandveje reguleret af forskellige nationale regelsæt.

3.2.2. Nyere bestræbelser har ført til udarbejdelse af traktater, som skal føre til harmonisering og standardisering på dette område.

3.2.3. I de forløbne år er der på bl.a. erhvervslivets initiativ (repræsentanter for indlandsskibsfarten og forsikringsbranchen) udarbejdet internationale konventioner, som sigter mod en ensartet lovgivning for godstransport i Europa for at skabe retssikkerhed og mulighed for at tegne forsikring. Nedenstående traktater sigter mod at introducere en ensartet privatretlig ordning for indlandsskibsfarten, som — i betragtning af sektorens karakter — har hentet inspiration i sammenlignelige, internationale konventioner for søfarten og vejtransporten.

(1) Beograd-konventionen — *Convention regarding the regime of navigation on the Danube* — undertegnet i Beograd den 18. august 1948. Nogle lande mener, at den internationale Donau-konvention af 1856 og den europæiske Donau-konvention af 1921 også stadig de jure gælder.

(2) UN/CE Group of Volunteers »Legislative obstacles«: »Inventory of existing legislative obstacles that hamper the establishment of a harmonised and competitive pan-European inland navigation market« (Rotterdam-erklæringen, pkt. 13).

### 3.2.3.1. Strasbourg-konventionen om begrænsning af ansvaret inden for indlandsskibsfarten (CLNI)

CLNI-konventionen introducerer en begrænsning af det ikke-kontraktmæssige erstatningsansvar over for tredjemand for indlandsskibsfarten. Konventionen blev oprindeligt udarbejdet og undertegnet af Rhin-staterne. Siden ikrafttrædelsen i 1997 har konventionen også været åben for tiltrædelse og ratificering af østeuropæiske lande <sup>(1)</sup>.

### 3.2.3.2. Budapest-konventionen om aftalen om godstransport ad indre vandveje (CMNI)

CMNI-konventionen tilvejebringer et ensartet regelsæt for transportaftaler for godstransport ad indre vandveje, i analogi med reglerne for andre transportformer (Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne for søtransport og CMR-konventionen for vejtransport). Transportaftalen er nu underlagt nationale regelsæt, der afviger fra hinanden, i de nuværende medlemsstater af Den Europæiske Union. I de fremtidige medlemsstater og andre Donau-stater er privatretten under udvikling, og yderligere retsspaltning kan afværges ved indførelse af en international konvention. Konventionen blev i 2001 underskrevet af alle europæiske nationer med indlandsskibsfart og afventer nu ratificering og gennemførelse i de pågældende lande.

### 3.2.3.3. Udkast til konvention om erstatningsansvar for skader ved transport af farlige stoffer ad indre vandveje (CRDNI)

På baggrund af det samfundsmæssige ansvar stræber indlandsskibsfarten efter et ensartet regelsæt for ansvar tilfælde af skader ved transport af farlige stoffer ad indre vandveje, idet disse regler i øjeblikket adskiller sig fra land til land, ligesom der findes forskellige beskyttelsesniveauer for skadelidte. Hermed indføres en ensartet erstatningsansvarsordning for den — stadig tiltagende — transport af farligt gods ad indre vandveje. Baseret på princippet om størst mulig beskyttelse af skadelidte, gøres der her et forsøg på at introducere et system, som i udstrakt grad er i overensstemmelse med de søretlige bestemmelser og følgende grundprincipper:

- kanalisering af erstatningsansvaret;
- objektivt erstatningsansvar;
- forsikringspligt.

3.2.4. Af de nævnte konventioner er kun én konvention indtil nu trådt i kraft i fem lande med indlandsskibsfart (Strasbourg-konventionen om begrænsning af ansvaret inden for indlandsskibsfart, CLNI), de øvrige konventioner afventer ratificering og ikrafttrædelse (Budapest-konventionen om aftalen om godstransport ad indre vandveje, CMNI) eller vedtagelse (udkast til konvention om erstatningsansvar for skader ved transport af farlige stoffer ad indre vandveje, CRDNI).

## 4. Miljø og Sikkerhed

4.1. Hvad miljøpåvirkningen angår, kan det til sammenligning anføres, at energiforbruget pr. tonkilometer transporteret gods over vand kun andrager en femtedel <sup>(2)</sup> af forbruget ved transport på vej og tre femtedele af transport med tog. Innovation bidrager til, at nye skibe har bedre motorteknologi og derfor færre udstødningssasser, mens gamle skibe hyppigt får deres motorer tilpasset til den nyeste teknik.

4.2. På affaldspolitikområdet har Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen opstillet »Konventionen om indsamling, aflevering og modtagelse af affald ved sejlads på Rhinen og de indre vandveje«. Ud fra den betragtning, at forebyggelse af affald samt indsamling, aflevering og modtagelse af affald til forarbejdning og bortskaffelse af hensyn til beskyttelsen af miljøet og sikkerheden og sundheden for skibspersonalet og andre deltagere i trafikken er et krav til indlandsskibsfarten og de dermed beslægtede brancher, er medlemsstaterne blevet enige om et system til aflevering og indsamling af affald.

4.3. Med afsæt i princippet om, at »forureneren betaler« omfatter konventionen indsamling af erhvervsaffald fra skibe, herunder olie- og fedtholdigt erhvervsaffald fra skibe, og modtagelse og bortskaffelse af affald fra lasten.

4.4. Indtil konventionens ikrafttrædelse reguleres modtagelse af skibsaffald af nationale regler, procedurer og faciliteter, som afviger fra hinanden.

4.5. Med hensyn til skibsfartssikkerheden gælder der strenge krav til det tekniske udstyr på skibe i almindelighed og specifikke krav til transport af farligt gods.

<sup>(1)</sup> Trådt i kraft pr. 1.9.1997; ratificeret af Tyskland, Luxembourg, Holland og Schweiz.

<sup>(2)</sup> Jf. EØSU's udtalelse om »Fremtiden for det transeuropæiske transportnet »Indre vandveje«, EFT C 80 af 3.3.2002, hvis punkt 3 og 4 indeholder flere oplysninger.

4.6. For transport af farligt gods gælder den europæiske konvention om international transport af farligt gods på Rhinen (ADNR) <sup>(1)</sup>. I konventionen fastlægges betingelserne for transport af farligt gods på Rhinen.

4.6.1. I Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig anvendes ADNR-konventionen også på farvande uden for Rhinen. På Donau gælder ADN-D som henstilling. Dette regelsæt er baseret på ECE/UN's ADN-henstilling. I 2000 udformede man ADN-konventionen inden for rammerne af ECE/FN og i samarbejde med CCR. Konventionen finder principielt anvendelse i hele Europa og træder i kraft efter syv ratifikationer; på det tidspunkt, hvor konventionen træder i kraft, vil dens bilag blive indføjet i de nugældende bilag til ADNR, så der opnås kontinuitet i de gældende regler. Europa-Kommissionen har i et direktivforslag fra 1997 <sup>(2)</sup> foreslået at overtage medlemsstaternes beføjelser i henhold til ADNR.

4.7. Der bør lægges vægt på at føre tilsyn med overholdelsen af alle disse regelsæt, hvilket stadig lader en del tilbage at ønske.

## 5. Sociale aspekter og arbejdsmarkedssituationen

### 5.1. Arbejdskraftens fri bevægelighed og arbejdsmarkedssituationen i almindelighed

5.1.1. De sociale aspekter inden for Den Europæiske Union er tæt forbundet med etableringen af fællesmarkedet og dets virkemåde. De i EF-traktaten fastlagte beføjelser med hensyn til sociale foranstaltninger refererer især til principperne om arbejdskraftens fri bevægelighed og den dermed forbundne koordinering af den sociale sikkerhed (EF-traktatens art. 39 samt 136).

5.1.2. Arbejdsmarkedssituationen i medlemsstaterne inden for Den Europæiske Union med hensyn til indlandsskibsfarten er kendetegnet ved mangel på kvalificeret personale. Deroverfor står et potentiale af kvalificeret arbejdskraft i de fremtidige medlemsstater af Unionen.

### 5.2. Lovgivning om besætning

5.2.1. Forskelle i faglige kvalifikationer, erhvervscertificering og krav på indlandsskibsfartsområdet i de nuværende og

fremtidige medlemsstater kan give anledning til komplikationer ved ansættelse af personale og med hensyn til arbejdskraftens frie bevægelighed.

5.2.2. I Mannheim-konventionen har medlemsstaterne af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen indført lovgivning om skibsføreres kvalifikationer og besætningens sammensætning, som er ensartet, og som finder anvendelse i de involverede lande <sup>(3)</sup>. Dette regelsæt, som gælder for skibsfarten på Rhinen, er desuden udgangspunkt for reglerne for de nationale vandveje i Centralkommissionens medlemsstater.

5.2.3. Som følge heraf indgår regelsættene for indlandsskibsfart med hensyn til sejltid, bemanningens sammensætning, hviletid, kvalifikationer og uddannelse i de forskellige offentlige ordninger. Dette er ikke blot uoverskueligt, men fører også til forskelle i kontrollen med regleres overholdelse.

5.2.4. I kraft af Beograd-konventionen har skibsfarten på Donau kun fået regler for bådførercertifikater. Selv om det på grund af Beograd-reglernes anbefalende karakter ikke vides, i hvor høj grad disse certifikater er gennemført i de involverede medlemsstater, finder der en gensidig anerkendelse af certifikaterne sted mellem Donau-kommissionens medlemsstater.

5.2.5. På EU-plan findes der allerede regler om bådførercertifikater, og der er tilløb til lovgivning om besætninger. Udgangspunktet er et bredt, ensartet grundlag med regionale eller lokale lempelser.

5.2.6. Den bestående lovgivning om besætninger i indlandsskibsfart er koblet sammen med krav om udstyr på skibe for på grundlag deraf at sejle med en minimumsbesætning. Disse krav er tæt forbundet med de teknisk-nautiske standarder for fartøjer på indre vandveje.

### 5.3. Social dialog

I indlandsskibsfart findes der stort set ikke nogen social dialog. For CCR-medlemsstaterne gælder, at reglerne om bemanning finder ensartet anvendelse på samtlige besætningsmedlemmer, og at der ikke gælder nogen specifikke regler for arbejdstagere. På den anden side er der i reglerne om beskyttelse af arbejdstagere, f.eks. med hensyn til arbejdstid og arbejdsforhold, ikke taget hensyn til de særlige forhold inden for indlandsskibsfart eller til de eksisterende regler om bemanning. Hertil skal føjes, at indlandsskibsfart er kendetegnet ved et særdeles stort antal selvstændige erhvervsdrivende.

<sup>(1)</sup> Den europæiske konvention om international transport af farligt gods på Rhinen.

<sup>(2)</sup> KOM(97) 367 endelig.

<sup>(3)</sup> Regulativ om undersøgelse af skibe på Rhinen (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn), kapitel 23.

#### 5.4. Harmonisering

5.4.1. Harmoniserede europæiske regler om besætnings kvalifikationer og klarhed omkring gensidig anerkendelse fremmer den sociale integration og sikkerheden på europæisk plan, så man i de involveredes interesse kan virkeliggøre fælles spilleregler.

5.4.2. Nylige drøftelser mellem Centralkommissionen og Donau-kommissionen har bl.a. drejet sig om gensidig anerkendelse af bådførercertifikater i de involverede medlemsstater.

5.4.3. Europa-Kommissionen har nedfældet den gensidige anerkendelse af bådførercertifikater i direktiv 91/672/EØF og 96/50/EF.

5.4.4. Med hensyn til den øvrige besætnings kvalifikationer er der behov for harmonisering på europæisk plan samt klarhed over den gensidige anerkendelse af de pågældende certifikater. Harmoniserede uddannelsesforløb kan yde vigtige bidrag til gennemførelsen af den tilsigtede harmonisering af lovgivningen om besætninger på europæisk plan.

#### 5.5. Kommunikation

5.5.1. Et vigtigt emne er kommunikationen inden for den internationale, teknisk-nautiske trafik på de indre vandveje. I europæiske lande med indlandsskibsfart bruges der forskellige sprog, som i betragtning af arbejdskraftens mobilitet såvel mellem de involverede lande som mellem forskellige deltagere i skibstrafikken allerede har ført til kommunikationsvanskeligheder og også vil kunne gøre det i fremtiden.

5.5.2. Som garanti for transportsikkerheden er det at kunne forstå hinanden meget vigtigt og fortjener opmærksomhed. I denne forbindelse kan der henvises til »Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure«. I denne håndbog gives der anvisninger om sprogbrug i kommunikationen mellem skibe indbyrdes og mellem skibe og landjord.

### 6. Nuværende rammer for den europæiske politik

#### 6.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs syn på indlandsskibsfartens fremtid

6.1.1. I en nylig udtalelse om »Fremtiden for det transeuropæiske transportnet »Indre vandveje«<sup>(1)</sup> nævner EØSU gods-transport ad indre vandveje som en af de mulige løsninger, hvis betydning alt for ofte undervurderes.

(1) Se EØSU's udtalelse om »Fremtiden for det transeuropæiske transportnet »Indre vandveje« EFT C 80 af 3.4.2002.

6.1.2. Indlandsskibsfarten kan på grund af sit vækstpotentiale spille en vigtig rolle ved overgangen til andre transportformer (*modal shift*) og intermodalitet.

6.1.3. Det fremgår af de fælles konklusioner fra det blandede rådgivende udvalg EU/Rumænien<sup>(2)</sup>, at politikken med henblik på optimering af Donau som paneuropæisk korridor i TEN-netværket i første instans er rettet mod at skabe en forbindelse mellem korridor VII<sup>(3)</sup> og resten af det paneuropæiske transportsystem. Arbejdet med at koble de forskellige dele af det paneuropæiske transportnetværk sammen er for nylig inden for en bredere ramme blevet kraftigt stimuleret.

6.1.4. EØSU har allerede tidligere, og det gentages her, efterlyst en permanent og struktureret dialog i de paneuropæiske korridorer, som skal forbedre kontakterne mellem de socioøkonomiske partnere fra landene i Central- og Østeuropa<sup>(4)</sup>.

#### 6.2. Kommissionens Hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg«<sup>(5)</sup>

6.2.1. Kommissionen har besluttet at gøre front mod de konstaterede problemer inden for transportsektoren og angiver en række politiskeløsninger, som især skal sikre overgangen til andre transportformer.

6.2.2. Inden for transportpolitikken er der formuleret et antal centrale målsætninger. I hvidbogen gør Kommissionen i denne forbindelse opmærksom på, at der indtil nu er gjort utilstrækkelig brug af de muligheder, som indlandsskibsfarten byder for at aflaste den stadig tættere trafik på vejene.

6.2.3. For at forstærke indlandsskibsfartens position og indgyde sektoren nyt liv planlægger Kommissionen at løfte harmoniseringen af de tekniske forskrifter for hele EU's net af indre vandveje, bådførercertifikaterne og kravene til besætningen op på et højere niveau.

(2) *EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2002*, ISSN 1225-1095.

(3) Østrig, Kroatien, Tyskland, Moldavien, Ukraine, Ungarn, Rumænien, Bulgarien og Slovakiet.

(4) Se EØSU's udtalelse 1351/2002 om »Virkeliggørelse af den strukturerede sociale dialog i tilknytning til de paneuropæiske transportkorridorer«.

(5) KOM(2001) 370 endelig af 12.9.2001.

6.2.4. Som led i den nye europæiske transportpolitik tilstræber Kommissionen en styrkelse af Fællesskabets position inden for internationale organisationer, herunder CCR og Donau-konventionen <sup>(1)</sup>.

6.3. *Bemærkninger fra Europa-Parlamentet til Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg«*

6.3.1. I betænkningen om Kommissionens hvidbog <sup>(2)</sup> anser Parlamentet de indre vandveje for et vigtigt redskab til opnåelse af transportpolitikens mål, fordi det er en fornyende, miljøvenlig og relativt billig transportform, og det mener, at indlandsskibsfarten gennem investeringer i et passende omfang skal moderniseres, opvurderes og udvides.

6.4. *Europa-Kommissionen og Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen*

6.4.1. Den 3. marts 2003 indgik Europa-Kommissionen og Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen en samarbejdsaftale. Både Europa-Kommissionen og Centralkommissionen stræber hen imod fælles målsætninger for udviklingen af indlandsskibsfarten. Som følge heraf er begge organisationer fast besluttet på at fremme foreningen af markedet for indlandsskibsfart på grundlag af princippet om skibsfartens frihed. Europa-Kommissionen og Centralkommissionen udtrykker hermed, at et effektivt samarbejde er nødvendigt for at skabe betingelser for opblomstringen og den fuldstændige udvikling af potentialet i den europæiske indlandsskibsfart.

6.4.2. Medlemsstaterne i Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen undertegnede den 28. november 2002 protokol nr. 7 til den reviderede Mannheim-konvention, som gør det muligt at anerkende certifikater og patenter, som er givet på et grundlag, der kan sammenlignes med det, der findes i reglerne for sejlads på Rhinen. Dette tiltag, som især kan vedrøre dokumenter fra Fællesskabet, sigter mod en pragmatisk harmonisering af de forskellige ordninger og en forenkling af de administrative forpligtelser for indlandsskibsfartsbranchen.

6.5. *Donau-kommissionen*

Donau-kommissionen overvejer en modernisering og en eventuel revision af Beograd-konventionen. Dette hænger bl.a.

sammen med det samarbejde, som igennem nogle år har fundet sted mellem Donau-kommissionen og centralkommissionen for sejlads på Rhinen i form af fælles udvalg. Forhandlingerne om en eventuel revision omfatter især:

- det principielle spørgsmål om definitionen på fri skibsfart på Donau (udelukkende frihed for skibsfart eller frihed for skibsfart og transport)
- karakteren af Donau-kommissionens beslutninger (henstillinger eller bindende afgørelser).

6.6. *Paneuropæiske politiske intentioner*

I nylige politiske beslutninger anerkendes indlandsskibsfartens interesser og der ydes et positivt bidrag til at opnå en bedre position.

- På den Paneuropæiske konference om transport på indre vandveje i Rotterdam den 5. og 6. september 2001 <sup>(3)</sup> erklærede repræsentanter fra regeringer for europæiske lande og fra internationale organisationer og observatører fra andre lande, som har interesse i transport ad indre vandveje, at »Ministerial Conference on Timely Issues of European Inland Waterway Transportation« (Budapest, september 1991) har sat skub i debatten og aktionerne til fremme af transport ad indre vandveje og fjernelsen af hindringer for udviklingen af denne transportform. De erklærede at ville skabe et gennemskeligt og integreret paneuropæisk transportmarked på indre vandveje på grundlag af gensidighedsprincipper, navigationsfrihed, fair konkurrence og ligebehandling af brugerne af de indre vandveje.
- På det fjerde kollokvium tilrettelagt af IVR sammen med Europa-Kommissionens informationskontor for teknisk assistance om fremtidsperspektiverne for indlandsskibsfarten den 21. og 22. marts 2002 vedtog de tilstedeværende repræsentanter for internationale institutioner, ministerier, indlandsskibsfarten, forsikringsbranchen, speditører og repræsentanter for de øvrige brancher ved konferencens afslutning en resolution om fremme af standardiseringen af indlandsskibsfarten.

<sup>(1)</sup> På sektionsmødet oplyste Kommissionens repræsentant, at det den 1. august blev besluttet at indlede forhandlinger.

<sup>(2)</sup> Betænkning om Kommissionens hvidbog (KOM(2001) 370 — C5-0658/2001 — 2001/2281(COS)) af 9.12.2002.

<sup>(3)</sup> Erklæring vedtaget af Rotterdam-konferencen den 6. september 2001.

## 7. Anbefalinger

### 7.1. Anvendelsesområde og retsinstrumenter

7.1.1. For at virkeliggøre integrerede retsordninger og en ensartet lovgivning for indlandsskibsfarten er det nødvendigt at harmonisere de bestående traktater, konventioner og bilaterale traktater, som gælder på nationale og internationale vandveje.

7.1.2. Den tilsigtede harmonisering vedrører de nuværende og fremtidige medlemsstater af Den Europæiske Union, samt tredjelande, som har sejlbare vandvejsforbindelser med disse stater.

7.1.3. De retsinstrumenter, hvormed den tilsigtede harmonisering og standardisering kan virkeliggøres, består af integration af bestående ordninger eller gensidig anerkendelse af regler, som har forbindelse hermed, hvad angår offentligretlige aspekter, og indførelse og ratificering af internationale konventioner, hvad angår privatretlige aspekter.

### 7.2. Offentligretlige aspekter

7.2.1. Europæisk indlandsskibsfart reguleres for øjeblikket af forskellige ordninger, som resulterer i retsinstrumenter og regelsæt, som afviger fra hinanden. Der sigtes til de stater, som hører under Rhin-kommissionens system, og de under Det Europæiske Fællesskabs system hørende medlemsstater, samt de lande, som hører under Donau-kommissionens ordning. Centralkommissionens og Den Europæiske Unions ordninger har lovgivende karakter, og medlemsstaterne overlapper delvist hinanden, hvorimod Donau-kommissionens ordning kun er vejledende.

#### 7.2.2. Integrerede systemer

— EU's regler og reglerne fra Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen på indlandsskibsfartsområdet er delvis afstemt efter hinanden indholdsmæssigt eller vil blive det inden for en overskuelig tid. Beskyttelsen af skibsfarten, hvad angår sikkerhed og skibes tekniske tilstand på grundlag af den højeste standard, vægtes højt. Yderligere integration af regelsæt på grundlag af gensidighed bør anbefales på grundlag af de højeste og allerede indførte standarder.

— EU's og Donau-kommissionens ordninger med hensyn til de fremtidige medlemsstater af begge institutioner vil være mindre komplicerede fra det tidspunkt tiltrædelsen sker. I betragtning af den vejledende karakter af Donau-

kommissionens nuværende ordninger er de fremtidige medlemsstater fra og med tiltrædelsen forpligtet til at implementere gældende fællesskabsret i deres nationale lovgivninger. På baggrund af Donau-kommissionens position og koordinerende rolle mellem øst og vest kan Donau-kommissionen inden for et udvidet EU komme til at spille en vigtig rolle som bindeled mellem EU (og EU's medlemsstater) og Donau-kommissionens øvrige medlemsstater. En ny Donau-konvention, hvilket anbefales i rapporten om optimering af Donau som paneuropæisk korridor i TEN-netværket, udarbejdet af Det Blandede Rådgivende Udvalg EU/Rumænien, som bør følge linjerne i CCR's og EU's regelsæt, vil kunne være til stor gavn.

— Det er overvejende sandsynligt, at den relevante Balkandel — Bulgarien og Rumænien allerede i 2007, Kroatien er for nylig også blevet kandidat og senere følger Serbien og Montenegro sikkert — bliver medlem af Den Europæiske Union. Donau-landene falder fra da af på grund af gældende fællesskabsret ind under den europæiske indlandsskibsfartslovgivning. Med EU's tiltrædelse til af Central-kommissionen for sejlads på Rhinen, sådan som det skal ske ifølge Kommissionens Hvidbog, anerkender Fællesskabet Mannheim-konventionens juridisk bindende karakter som basis for en paneuropæisk ordning for indlandsskibsfarten.

### 7.3. Privatretlige aspekter

Efter at alle transportformer allerede i årtier har været underlagt ensartede ordninger, hvad angår de privatretlige aspekter, må det stå tydeligt, at det er af stor betydning for indlandsskibsfarten som en i særdeleshed grænseoverskridende transportform, at der indføres et harmoniseret og ensartet regelsæt. En hurtig ikrafttrædelse af de internationale konventioner er set fra indlandsskibsfartens synspunkt nødvendig for

— at virkeliggøre de politiske målsætninger på europæisk plan;

— at forebygge udarbejdelsen i utide af ny lovgivning for indlandsskibsfarten i de fremtidige medlemsstater af Den Europæiske Union og andre Donau-lande og at undgå en yderligere splittelse af indlandsskibsfartsreglerne;

— at lukke det manglende led i den internationale transportkæde.



#### 7.4. Ratificering og tilblivelse af internationale konventioner

De (nuværende og fremtidige) medlemsstater af Den Europæiske Union opfordres derfor til:

- at ratificere og gennemføre de allerede indgåede internationale konventioner (Budapest-konventionen om aftalen om godstransport ad indre vandveje (CMNI), Strasbourg-konventionen om begrænsning af ansvaret inden for indlandsskibsfart (CLNI));
- at skabe en grundig og juridisk stabil, international konvention om erstatningsansvar for skader og/eller tab ved transport af skadelige stoffer ad indre vandveje baseret på det udkast til konvention om erstatningsansvar for skader ved transport af farlige stoffer ad indre vandveje (CRDNI), som er udarbejdet på erhvervslivets initiativ;

Bruxelles, den 24. september 2003.

- at træffe alle forholdsregler, som på forskellige områder skal forebygge lovspaltning og føre til en standardisering af indlandsskibsfarten på diverse områder.

#### 7.5. Social dialog

Tilvejebringelse af et fælles grundlag for lovgivningen om besætning i EU er nødvendig for at kunne skabe ens vilkår. En social dialog mellem organisationer af arbejdsgivere, arbejdstagere og selvstændige vil kunne yde et væsentligt bidrag hertil og samtidig skabe et bedre forhold mellem bemandingsregler og regler om beskyttelse af arbejdstagerne.

#### 7.6. Opfølgning

EØSU anmoder alle parter om at arbejde videre i denne retning. Udvalget vil også selv fortsætte sine bestræbelser på så hurtigt som muligt at få indført ens retsregler for alle indre europæiske vandveje.

Roger BRIESCH

*Formand for*

*Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg*