

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart"

(98/C 157/05)

Den 2 februari 1998 beslutade rådet i enlighet med artikel 75 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transport och kommunikation, som ansvarat för kommitténs arbete i frågan, antog sitt yttrande den 11 mars 1998. Föredragande var Dethmer H. Kielman.

Vid sin 353:e plenarsession den 25-26 mars 1998 (sammanträdet den 25 mars 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 101 röster för, 1 emot och 2 nedlagda röster.

1. Kommissionens förslag

1.1. Det främsta syftet med detta förslag är att uppdatera direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 i enlighet med den tekniska utvecklingen för att förbättra säkerheten och uppmuntra inlandssjöfarten som utgör ett mycket miljövänligt transportsätt.

1.2. Fartygen i inlandssjöfart lyder för närvarande under olika bestämmelser vad gäller tekniska krav, nämligen följande:

1.2.1. Den reviderade konventionen för inspektion av fartyg i inlandssjöfart på Rhen av den 1 januari 1995, de s.k. Rhenreglerna, antagen av Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR). Den gäller fartyg i trafik på de vattenvägar som omfattas av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen (Mannheimkonventionen) från 1868 och är juridiskt bindande för de länder som har undertecknat den (Belgien, Frankrike, Tyskland, Nederländerna och Schweiz).

1.2.2. Rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982. Detta direktiv är självfallet bindande för medlemsstaterna i EU och måste införas i nationell lagstiftning. De medlemsstaterna som har inre vattenvägar utan anslutning till det internationella nätet kan befria fartyg på dessa vattenvägar från kraven i direktivet. Det internationella vattenvägnätet sträcker sig bara över sex medlemsstater, nämligen Belgien, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Tyskland och Österrike.

1.2.3. Rekommendationer från FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) om (likformiga) tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Dessa rekommendationer — som gäller utanför EU och anges i bilagan till resolution nr 17 (14 oktober 1981) från den huvudsakliga arbetsgruppen för inlandstrafik — är inte rättsligt bindande men kan godkännas.

1.3. Det finns emellertid även skillnader vad gäller de tekniska nivåer som krävs i de under punkt 2.2 nämnda bestämmelserna. Resultatet är att det finns ett internationellt vattenvägnät som sedan tillkomsten

år 1992 av Rhen-Main-Donau-kanalen förbinder Svarta havet med Nordsjön, men att det inte finns någon gemensam standard för fartyg som trafikerar detta nät.

1.4. Det finns därför ett trängande behov av en uppdatering av de tekniska föreskrifterna i direktiv 82/714/EEG i enlighet med de senaste Rhenreglerna. I dessa återfinns de senaste säkerhetsstandarder som har bevisat sitt värde i praktiken. Detta är anledningen till att också ECE har antagit denna strategi. Ett antagande av gemensamma tekniska standarder kommer därför att göra det möjligt att skapa en inre marknad för transporter på inre vattenvägar.

1.5. I den bifogade tabell 1 anges när de tekniska föreskrifterna för fartyg på inre vattenvägar efter de föreslagna ändringarna skall träda i kraft och vilken typ av inspektion som skall göras. I övergångsbestämmelserna anges när alla fartyg skall uppfylla standarderna. Slutligen skall alla fartyg som utnyttjar de nämnda vattenvägarna inneha ett gemenskapscertifikat. Därigenom kommer den inre marknaden att vara förverkligad.

2. Allmänna kommentarer

2.1. När man genomfört de åtgärder som nämns ovan kommer transporterna på de inre vattenvägarna att bli säkrare, samtidigt som en sammanhängande uppsättning tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar i EU skapas och harmonisering på alleuropeisk nivå främjas.

2.2. Vad beträffar harmonisering på alleuropeisk nivå bör de associerade länder som har förbindelser med vattenvägnätet inom EU (Bulgarien, Tjeckien, Ungern, Polen, Rumänien och Slovakien) uppfylla föreskrifterna i det ändrade direktivet.

2.3. Detta kommer att underlätta transporter på de inre vattenvägarna och betyda att en större del av transporterna kommer att ske på vattenvägnätet, och med tanke på detta transportsätts miljövänliga karaktär kommer det att bli lättare att få kontroll över miljöproblemen.

3. Särskilda kommentarer

3.1. Det är viktigt att passagerarfartyg som är byggda för att transportera mer än 12 passagerare, samt flytande utrustning, flytande anläggningar och installationer, nu också faller inom det ändrade direktivets tillämpningsområde, i båda fallen i enlighet med de bestämmelser som anges i artikel 8.4 i det ändrade direktivet.

3.2. Havsgående fartyg faller utanför det ändrade direktivets tillämpningsområde, under förutsättning att de har giltiga fartygscertifikat.

3.3. Ytterligare en viktig fördel med harmoniserade tekniska specifikationer är att sjöfarts- och andra leverantörsföretag inom denna bransch kommer att kunna producera för en större inre marknad och att harmonise-

ringen av konkurrensvillkoren på inre vattenvägar främjas.

4. Slutsatser

4.1. På grundval av de överväganden som nämns ovan ställer sig Ekonomiska och sociala kommittén bakom förslaget om ändring av direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982. Kommittén är medveten om den stora betydelsen av en harmonisering av transportererna på inre vattenvägar, som utgör en viktig del av transportmarknaden.

4.2. Kommittén uppmanar kommissionen att kartlägga vilka konsekvenser en harmonisering av transportererna på inre vattenvägar kommer att få. Härvid bör alla berörda parter, bl.a. samhälls- och näringslivets organisationer, få möjlighet att yttra sig.

Bryssel den 25 mars 1998.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Tom JENKINS

BILAGA

till Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande

TABELL I

Tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart enligt förslaget till ändring av direktiv 82/714/EEG

Fartygskategori	Tidsperiod	Typ av inspektion
Nya fartyg	Från 1 juli 1998	Fullständig överensstämmelse med de tekniska föreskrifterna i bilaga 2, likvärdiga med Rhenreglerna
Fartyg i trafik med gemenskapscertifikat	Från 1 juli 1998	Överensstämmelse med övergångsbestämmelserna i kapitel 24, nya bilagan 2
Fartyg i trafik kölsträckta före 1 januari 1970 som endast trafikerar nationella nät och som saknar gemenskaps-certifikat (som avses i artikel 8.2 andra strecksatsen)	Från 1 juli 1998 till 1 januari 2005	Till dessa skall utfärdas certifikat där de aspekter inom vilka fartygen inte uppfyller kraven i (den nya) bilagan anges. Dessa aspekter måste uppfylla kraven i bilaga 2 om de byts ut eller ändras
Fartyg i trafik som för första gången omfattas av direktivet, nämligen passagerarfartyg för över 12 personer, flytande utrustning, flytande anläggningar och installationer	1 juli 1998-31 juli 2003 för passagerarfartyg och 1 juli 1998-31 juli 2008 för övriga fartyg	Som ovan