

## Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Ett alleuropeiskt system för den inre sjöfarten"

(2004/C 10/13)

Den 23 januari 2003 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta följande yttrande "Ett alleuropeiskt system för den inre sjöfarten".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhälle, som svarat för beredningen av ärendet, antog sitt yttrande den 4 september 2003. Föredragande var Jan Simons.

Vid sin 402:a plenarsession den 24 och 25 september 2003 (sammanträdet den 24 september) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 29 röster för och 1 röst emot.

### 1. Inledning

1.1. Den inre sjöfarten spelar en relativt viktig roll för varustransporterna i Europa. I den nuvarande fördelningen mellan olika transportsätt på europeisk nivå står sektorn visserligen endast för 4,1 % av de totala varustransporterna (1), men den spelar en betydligt viktigare roll i vissa medlemsstater (exempelvis Nederländerna 42,7 %, Tyskland och Belgien 13,1 %). Kapaciteten inom den inre sjöfarten är tillräcklig för att sektorn skall svara för en betydligt större del av de sammanlagda transporterna, och närsjöfarten betraktas dessutom som ett transportsätt med stor tillväxtpotential. Enligt nya undersökningar (2) och officiella prognoser kommer transporter på inre vattenvägar sannolikt att öka avsevärt under de kommande åren och de befintliga vattenvägarna har tillräcklig kapacitet för att hantera denna ökning. Inre sjöfarten kan täcka en stor del av dessa transporter via de stora gränsöverskridande vattenvägarna och det stora antalet nationella vattenvägar runt om i Europa. Sektorn kännetecknas av innovation på olika områden. Som ett alternativ till vägtransport har närsjöfarten tack vare marknadsföring redan lyckats överta nya marknader.

1.2. I och med utvidgningen av Europeiska unionen kommer den inre sjöfarten att spela en allt större roll på inre marknaden. Många av de anslutande länderna har vattenvägar som utnyttjas för varustransporter. Inom ramen för den politik som Europeiska kommissionen har kungjort kan närsjöfarten spela en värdefull roll i samband med integreringen av de nya medlemsstaterna och deras ekonomiska utveckling.

1.3. Den inre sjöfarten betraktas som det renaste och miljövänligaste transportsättet. Trots investeringar i renare motorer inom vägtransporten har närsjöfarten ett stort försprång som renaste transportmedel när det gäller utsläpp och

miljöföroreningar (3). Sektorn bidrar därmed till att minska transporterernas miljöpåverkan och strävar efter att förbättra sina tjänster ytterligare genom investeringar i förbättrade miljö- och säkerhetsinsatser.

1.4. När det gäller förvaltningen av avfallsproblematiken (fraktavfall, fartygsavfall och hushållsavfall) har sektorn redan antagit självreglerande åtgärder i väntan på att lagstiftning skall införas.

### 2. Flaskhalsar

2.1. Inom ramen för Europeiska kommissionens nya politik strävar man efter en ny jämvikt på transportområdet. Sjöfart på inre vattenvägar betraktas i detta sammanhang som ett transportsätt som kan bidra till att uppnå en mer balanserad transportmarknad. För att man till fullo skall kunna utnyttja den inre sjöfartens potential krävs att man undanröjer en rad hinder som för närvarande står i vägen för sektorns utveckling.

2.2. I stora drag kan man säga att dessa hinder främst rör infrastrukturen, utvecklingen och utbyggnaden av de transeuropeiska näten och den bristfälliga juridiska harmoniseringen av den inre sjöfarten.

2.3. Inom ramen för översynen av direktiven rörande de transeuropeiska transportnäten och den prioriteringsförteckning som Europeiska kommissionen har utarbetat har man inom den inre sjöfarten kartlagt flaskhalsarna och begärt att några av dessa flaskhalsar förs upp på prioriteringsförteckningen (4). EESK uppmärksammar dessa i sitt yttrande på eget initiativ (5).

(1) EU energi och transport i siffror, statistik i pocketutgåva 2002, ISSN 1225-1095.

(2) Värdefulla transporter, fakta och siffror om varustransporter och inre sjöfarten 2002–2003, inre sjöfartens informationskontor i Rotterdam.

(3) Sid. 44 F.

(4) INE-brochyr och EBU-yttrande om översynen av TEN-direktiven.

(5) Yttrande under utarbetande: Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande "Översyn av förteckningen över TEN-projekt inför 2004".

2.4. I motsats till den lagstiftning som reglerar konkurrerande transportsätt i den nuvarande gemenskapen är de offentlig-rättsliga och privaträttsliga bestämmelserna för den inre sjöfarten inte harmoniserade. Utvidgningen kommer att försvåra denna situation ytterligare. Som framgår av de slutsatser Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs gemensamma rådgivande kommitté EU-Rumänien har kommit fram till står juridiska problem även i vägen för skeppstrafiken på Donau<sup>(1)</sup>. De offentligrättsliga aspekterna av närsjöfarten på Donau, Rhen och de nationella vattenvägarna regleras för närvarande genom olika system på basis av överstatliga och mellanstatliga bestämmelser och bilaterala avtal<sup>(2)</sup>. Ur materialrättsligt perspektiv finns redan för Rhen, de gemensamma vattenvägarna och Donau en försiktig, om än långt ifrån tillräcklig, harmonisering av den gällande offentligrättsliga lagstiftningen på basis av ömsesidigt erkännande. Regleringssystemet för Rhensjöfarten används som norm i detta sammanhang.

2.5. Privaträttsligt skiljer sig bestämmelserna fortfarande åt rörande transporträttsliga avtal och ansvarsskyldigheten i EU:s medlemsstater och tredje land. Nya initiativ på området har resulterat i internationella konventioner som måste ratificeras och införlivas i den nationella lagstiftningen.

2.6. Bristen på enhetliga system på offentligrättsligt och privaträttsligt område skapar oklarhet kring den rättsliga situationen och rättsosäkerhet för alla berörda parter (transportörer, lastansvariga, försäkringsansvariga) på en i grunden internationell sektor. För att kunna få till stånd en trafikomställning inom ramen för EU:s transportpolitik måste man även ta itu med dessa problem.

2.7. Syftet med föreliggande initiativyttrande är att i likhet med EESK:s tidigare yttranden om den inre sjöfarten i allmänhet, dess infrastrukturer, korridorer och Donau<sup>(3)</sup> analysera ovannämnda flaskhalsar och hinder. Det gäller särskilt behovet av harmonisering och enhetlig lagstiftning på detta område med målet att skapa förutsättningar för att införa en alleuropeisk lagstiftning för närsjöfarten.

(1) Gemensamma slutsatser från den gemensamma rådgivande kommittén EU-Rumänien antagna i anslutning till det femte sammanträdet inom denna kommitté som hölls den 23–24 maj 2002 om bästa förutsättningar för Donau som alleuropeisk TEN-korridor.

(2) I den mån de avser gemenskapsbefogenheter kommer dessa att ogiltigförklaras i och med EU:s utvidgning.

(3) Se de gemensamma slutsatser som den gemensamma rådgivande kommittén EU-Rumänien antog vid sitt femte sammanträde den 23–24 maj 2002 i avsikt att optimera Donau som alleuropeisk transportkorridor; EESK:s yttrande "Genomförandet av den strukturerade sociala dialogen i de alleuropeiska transportkorridorerna" samt "Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar" (EGT C 80, 3.3.2002).

### 3. Harmonisering och en enhetlig lagstiftning

#### 3.1. Offentligrättsliga aspekter

3.1.1. EU:s närsjöfart kännetecknas av tre skilda system, som geografiskt sett delvis överlappar varandra.

— Mannheimkonventionen från 1868<sup>(4)</sup>.

— Gemenskapsfördragen och Europeiska unionens regelverk.

— Belgradkonventionen från 1948<sup>(5)</sup>.

3.1.1.1. Mannheimkonventionen är den äldsta nu befintliga europeiska konventionen och slöts mellan länderna kring Rhenfloden år 1868<sup>(6)</sup>. I enlighet med Mannheimkonventionen har de EU-medlemsstater som dessutom omfattas av konventionen överfört befogenheter till Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCR) på de områden som omfattas av konventionen. Konventionen garanterar i princip rörelsefrihet på Rhen. För att genomföra principerna i fördraget har CCR utfärdat en rad förordningar och resolutioner. Dessa rör bland annat tekniska standarder, besättning, säkerhet och fri rörlighet. Centralkommissionen för Rhensjöfarten har behörighet i frågor som faller inom Mannheimkonventionens tillämpningsområde. Centralkommissionens beslut är bindande för de avtalstecknande staterna och måste omsättas i nationell lagstiftning. Det har lett till ett enhetligt system för sjöfarten på Rhen som tillämpas enhetligt i samtliga avtalstecknande stater. Schweiz är det enda land som inte är medlem i EU.

3.1.1.2. I och med inrättandet av Europeiska gemenskapen<sup>(7)</sup> och de därtill kopplade ändringarna, tilläggen och bestämmelserna har medlemsstaterna överlåtit befogenheter åt Europeiska kommissionen för att fullborda den gemensamma inre marknaden. Befogenheter rörande bland annat godstransporter överläts åt Europeiska kommissionen som sedan dess har antagit sekundär lagstiftning i form av förordningar och direktiv. Denna EU-lagstiftning, som är tillämplig i EU:s

(4) Nuvarande medlemmar är Schweiz, Frankrike, Tyskland, Belgien och Nederländerna.

(5) Nuvarande medlemmar i Belgradkonventionen är Bulgarien, Tyskland, Kroatien, Moldavien, Österrike, Rumänien, Ryssland, Serbien, Montenegro, Slovakien, Ukraina och Ungern.

(6) Mannheimkonventionen – den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen (Mannheimkonventionen av den 17 oktober 1868 med protokoll, publicerad i Nederlands Staatsblad 1869, s. 75).

(7) Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen av den 25 mars 1957, publicerat i Nederlands Tractatenblad 1957, 1974 och 1991.

medlemsstater, gäller även tekniska standarder, besättning och säkerhet. På dessa områden har Europeiska kommissionen strävat efter att anpassa lagstiftningen till beslut och resolutioner från CCR som är tillämpliga i gemenskapen.

3.1.1.3. År 1948 antogs Belgradkonventionen för Rhenländerna <sup>(1)</sup>. Genom denna konvention skapades Donaukommissionen som övervakar och vidareutvecklar Donausystemet på basis av Belgradkonventionen. Belgradkonventionen syftar i princip till att reglera den gränsöverskridande sjöfarten på Donau. För att underlätta genomförandet av denna princip har ett antal rekommendationer utfärdats till de avtalstecknande staterna under Donaukommissionens överinseende rörande bland annat tekniska standarder, säkerhet och besättningsbestämmelser. Donaukommissionens beslut enligt Belgradkonventionen är rekommendationer till de avtalsslutande staterna som i vissa fall har införlivats i nationell lagstiftning. Med tanke på beslutens karaktär saknas för sjöfarten på Donau ett enhetligt system, eftersom besluten inte automatiskt och oförändrat införs i de avtalstecknande staternas lagstiftning. Trots den kommande anslutningen till EU, och sannolikt även framtida anslutningsprocesser som omfattar Balkanstaterna, kommer det alltid att finnas länder som står utanför EU, exempelvis Ryssland, Ukraina och Moldavien.

3.1.2. Eftersom den europeiska inre sjöfarten för närvarande regleras genom olika system som skapar skillnader i juridiska instrument och bestämmelser uppstår både juridiska och praktiska hinder på följande områden:

- Restriktioner beträffande tillträdet till marknaden.
- Restriktioner beträffande transporträttigheter för tredje lands fartyg.
- Skillnader beträffande tekniska standarder och certifikat.

Efter den alleuropeiska ministerkonferensen i Rotterdam 2001 kartlades och undersöktes dessa skillnader närmare i en studie som utfördes av de berörda internationella organisationerna (en arbetsgrupp inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE)) <sup>(2)</sup>. Arbetsgruppen fastställde och

kommenterade dessa lagstiftningshinder i ett dokument. I dokumentet fästes uppmärksamhet vid restriktionerna rörande transporträttigheter för fartyg från tredje land, fri tillgång till sjöfarten på de olika vattenvägarna, skillnader i de tekniska bestämmelserna, förarcertifikat, besättningskrav och bristfällig harmonisering av den civilrättsliga ramen. En harmonisering på ett antal områden kan förväntas inom en snar framtid med tanke på den eftersträlvade samordningen mellan Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen och Donaukommissionen, initiativ som tagits rörande ömsesidigt erkännande av olika beslut, EU:s utvidgning och utlöpanet av bilaterala avtal om dessa gemenskapsbefogenheter.

Även inom EESK har ovannämnda hinder behandlats i en rapport utarbetad av den gemensamma rådgivande kommittén EU–Rumänien om bästa möjliga utnyttjande av Donau som alleuropeisk TEN-korridor.

3.1.3. Fullbordandet av förbindelsen mellan Rhen och Donau 1992 stimulerade den ekonomiska aktiviteten och transporten mellan öst och väst. När nu de östeuropeiska länderna öppnar sina marknader och övergår från planekonomi till marknadsekonomi har anslutningen av många av dessa stater till EU inlett en ny era som kräver att man med fast beslutsamhet verkar för att få till stånd ett alleuropeiskt system för inre vattenvägar. Detta mål efterlyses i slutdeklarationen från den ovannämnda ministerkonferensen.

## 3.2. Privaträttsliga aspekter

3.2.1. I motsats till transporter till havs, väg- eller järnvägs-transporter regleras varutransporter på de inre vattenvägarna genom olika nationella bestämmelser.

3.2.2. Insatser på senare tid har lett till konventioner som måste leda till harmonisering och enhetlighet på området.

3.2.3. Under senare år har, delvis på företagsvärldens initiativ (företrädare för den inre sjöfarten och försäkringsbolag), internationella konventioner utvecklats i avsikt att uppnå enhetliga bestämmelser för varutransporterna i Europa som syftar till att säkerställa rättssäkerhet och försäkringsgarantier. Nedanstående konventioner har till syfte att införa ett enhetligt privaträttsligt system för inre vattenvägar som på grund av sektorns natur har inspirerats av liknande internationella konventioner inom sjöfart och vägtransporter.

<sup>(1)</sup> Belgradkonventionen om sjöfart på Rhen undertecknades i Belgrad den 18 augusti 1948. Vissa länder anser att den internationella Donaukonventionen från 1956 och den europeiska Donaukonventionen från 1921 fortfarande gäller.

<sup>(2)</sup> UNECE Group of Volunteers "Legislative obstacles": "Inventory of existing legislative obstacles that hamper the establishment of a harmonised and competitive pan-European inland navigation market" (Rotterdamdeklarationen, punkt 13).

### 3.2.3.1. Strasbourgkonventionen om begränsning av ansvarsskyldighet inom närsjöfarten (CLNI)

CLNI-konventionen begränsar ansvarsskyldigheten mot tredje part för fartyg på inre vattenvägar. Konventionen utarbetades och undertecknades ursprungligen av länderna runt Rhen. Konventionen som trädde i kraft 1997 är nu öppen för och kan ratificeras av de östeuropeiska länderna <sup>(1)</sup>.

### 3.2.3.2. Budapestkonventionen om avtal för varutransporter på de inre vattenvägarna (CMNI)

CMNI-konventionen föreskriver ett enhetligt system för avtal om varutransporter på inre vattenvägar jämförbart med de bestämmelser som tillämpas för andra transportsätt (Haagreglerna, Visbyreglerna och Hamburgreglerna om sjötransport av gods och CMR-konventionen för vägtransporter). Transportavtal regleras för närvarande genom nationella bestämmelser i de nuvarande EU-medlemsstaterna, som varierar från ett land till ett annat. I de framtida medlemsstaterna och i andra Donaustater håller det privaträttsliga området på att utvecklas och genom att införa en internationell konvention är det möjligt att förhindra en ytterligare uppsplittring av lagstiftningen. Konventionen undertecknades av samtliga europeiska närsjöfartsnationer och väntar nu på att ratificeras och genomförs av berörda stater.

### 3.2.3.3. Utkast till konvention om ansvarsskyldighet för skada vid transporter av farliga ämnen på inre vattenvägar (CRDNI)

Med utgångspunkt i ett socialt ansvar strävar den inre sjöfarten efter ett enhetligt system för ansvarsskyldighet för skada vid transporter av farliga ämnen på inre vattenvägar som för närvarande regleras på olika sätt i olika länder och med olika skyddsnivåer för den part som åsamkas skada. Genom konventionen införs enhetliga bestämmelser för ansvarsskyldighet vid de ökande transporter av farliga ämnen på inre vattenvägar. Med utgångspunkt i principen om maximalt skydd av den drabbade parten försöker man genom konventionen införa ett system som i stor utsträckning ligger i linje med bestämmelser inom sjörätt och följande grundprinciper:

- Kanalisering av ansvarsskyldigheten.
- Riskansvarsskyldighet.
- Försäkringsplikt.

3.2.4. Av ovannämnda konventioner har enbart en konvention trätt i kraft i fem länder med inre sjöfart (Strasbourgkonventionen om begränsning av ansvarsskyldighet inom den inre sjöfarten, CLNI). Övriga konventioner väntar fortfarande på att ratificeras och träda i kraft (Budapestkonventionen om avtal för varutransporter på de inre vattenvägarna, CMNI) eller antas (Utkast till konvention om ansvarsskyldighet för skada vid transporter av farliga ämnen på inre vattenvägar, CRDNI).

## 4. Miljö och säkerhet

4.1. I fråga om miljöpåverkan är den energi som förbrukas per tonkilometer vid varutransporter på vatten endast 1/5 <sup>(2)</sup> av den energi som förbrukas vid landtransporter och 3/5 av energiförbrukningen vid järnvägstransporter. Genom nyskapande säkerställer man att nya fartyg är utrustade med bättre motorteknik vilket leder till minskade utsläpp samtidigt som motorer på äldre fartyg i stor utsträckning anpassas efter ny teknik.

4.2. När det gäller den politik som reglerar utsläpp har Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen utarbetat konventionen om insamling, avlägsnande och mottagande av utsläpp i Rhen och inre vattenvägar. Medlemsstaterna har enats om ett system för avlägsnande och insamling av utsläpp, eftersom bestämmelser som syftar till att förhindra, samla in, avlägsna och ta emot utsläpp för bearbetning och undanröjande av utsläpp är en förutsättning för den inre sjöfarten och relaterade sektorer av hänsyn till fartygsbesättningens och transportanvändarnas säkerhet och hälsa.

4.3. Med utgångspunkt i principen om att förorenaren betalar innehåller konventionen bestämmelser om insamling av fartygsutsläpp, såväl olje- som fettutsläpp, samt mottagande och avlägsnande av utsläpp från frakten.

4.4. I väntan på att konventionen skall träda i kraft regleras mottagandet av fartygsavfall fortfarande genom nationella bestämmelser, förfaranden och tillvägagångssätt som skiljer sig från en stat till en annan.

4.5. När det gäller sjöfartssäkerhet finns stränga allmänna krav på teknisk utrustning på fartyg och särskilda krav på transport av farligt gods.

<sup>(1)</sup> Trädde i kraft den 1.9.1997 ratificerad av Tyskland, Luxemburg, Nederländerna och Schweiz.

<sup>(2)</sup> Uppgifter från EESK:s yttrande om "Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar" (EGT C 80, 3.3.2002); i yttrandets punkter 3 och 4 redogörs mer i detalj för den inre sjöfarten.

4.6. För transport av farligt gods på Rhen tillämpas ADNR (1). I ADNR fastställs villkor för transporter av farliga ämnen på Rhen.

4.6.1. I Tyskland, Nederländerna, Belgien och Frankrike tillämpas ADNR även på andra vattenvägar än på Rhen. På Donau gäller ADN-D som rekommendation. Denna bestämmelse baseras på UNECE:s ADN-rekommendation. År 2000 utarbetades ADN-konventionen under överinseende av UNECE och i samarbete med CCR. Konventionen är i princip tillämplig i hela Europa och träder i kraft efter sju ratificeringar. När konventionen träder i kraft kommer bilagorna till konventionen att baseras på gällande bilagor till ADNR, så att kontinuiteten i de tillämpliga bestämmelserna säkerställs. I ett förslag till direktiv från 1997 (2) föreslog Europeiska kommissionen att bestämmelserna i ADNR även skulle införas i EU:s medlemsstater.

4.7. Man bör dock övervaka att alla dessa bestämmelser efterlevs, vilket inte alltid sker.

## 5. Sociala aspekter och läget på arbetsmarknaden

### 5.1. Fri rörlighet för arbetstagare och läget på arbetsmarknaden generellt

5.1.1. De sociala aspekterna inom Europeiska unionen hänger nära samman med hur inre marknaden är organiserad och hur den fungerar. De befogenheter rörande sociala åtgärder som föreskrivs i EG-fördraget hänvisar till principen om fri rörlighet för arbetstagare och den därtill kopplade samordningen av bestämmelserna för social trygghet (artikel 39 och 136 i EG-fördraget).

5.1.2. Det råder brist på kvalificerad besättning inom den inre sjöfarten i EU:s nuvarande medlemsstater. Däremot finns det en reserv av kvalificerade arbetstagare i de framtida medlemsstaterna.

### 5.2. Lagstiftning rörande besättning

5.2.1. Skillnader i yrkeskvalifikationer, yrkescertifiering och krav inom den inre sjöfarten i de nuvarande och framtida

medlemsstaterna kan skapa problem vid rekrytering av besättning och i samband med principen om fri rörlighet för arbetstagare.

5.2.2. I enlighet med Mannheimkonventionen har medlemsstaterna i Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen infört lagstiftning rörande kvalifikationer för redare och sammansättning av personal som är enhetlig och tillämplig i samtliga berörda stater (3). Denna lagstiftning, som är tillämplig på Rhensjöfarten, ligger dessutom till grund för lagstiftningen rörande nationella vattenvägar i CCR:s medlemsstater.

5.2.3. Som en följd av detta utgör lagstiftningen för den inre sjöfarten beträffande restid, besättningssammansättning, vilotid, kvalifikationer och utbildning en del av olika offentlig-rättsliga system. Detta är inte enbart svåröverskådligt, utan gör också att kontrollen av efterlevnaden av lagstiftningen skiljer sig från ett land till ett annat.

5.2.4. Belgradkonventionen föreskriver enbart bestämmelser för förarcertifikat för redare på Donau. Eftersom bestämmelserna i Donaukonventionen enbart är rekommendationer är det okänt i vilken utsträckning dessa krav på förarcertifikat har efterlevts i de berörda medlemsstaterna. Det finns dock bestämmelser för ömsesidigt erkännande av förarcertifikat mellan medlemsstaterna i Donaukommissionen.

5.2.5. På gemenskapsnivå finns redan bestämmelser för förarbevis och initiativ har tagits till lagstiftning rörande besättning i syfte att skapa en bred och enhetlig grund med vissa lokala eller regionala justeringar.

5.2.6. Den befintliga besättningslagstiftningen för den inre sjöfarten har kopplingar till reglerna om utrustningskrav för att fartygen skall kunna segla med en så begränsad besättning som möjligt. Dessa krav har nära koppling till navigeringstekniska standarder för fartyg inom den inre sjöfarten.

### 5.3. Social dialog

Det finns i stort sett ingen social dialog inom den inre sjöfarten. När det gäller CCR:s medlemsstater är det viktigt att känna till att besättningslagstiftningen skall tillämpas enhetligt på hela besättningen. Lagstiftningen innehåller således inga särskilda regler för arbetstagare. Å andra sidan tar man inom ramen för lagstiftningen för skydd av arbetstagare, exempelvis när det gäller arbetstider och arbetsförhållanden, inte hänsyn till särskilda omständigheter inom den inre sjöfarten eller befintlig besättningslagstiftning. Dessutom bör det påpekas att den inre sjöfarten till mycket stor del utgörs av egenföretagare.

(1) Europeiskt avtal om internationell transport av farliga ämnen inom Rhensjöfarten (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de Navigation Rhénane).

(2) KOM(97) 367 slutlig.

(3) Förordning om inspektion av fartyg på Rhen, kapitel 23.

#### 5.4. Harmonisering

5.4.1. En harmoniserad EU-lagstiftning om besättningskvalifikationer och tydligare bestämmelser om ömsesidigt erkännande främjar den sociala integrationen och säkerheten på europeisk nivå, vilket i sin tur bidrar till att skapa lika villkor för alla berörda parter.

5.4.2. Vid de senaste diskussionerna mellan CCR och Donaukommissionen har man bland annat fokuserat på ömsesidigt erkännande av redares förarcertifikat mellan de berörda medlemsstaterna.

5.4.3. Europeiska kommissionen behandlade frågan om ömsesidigt erkännande av skeppares förarbevis i direktiv 91/672/EEG och 96/50/EEG.

5.4.4. När det gäller den övriga besättningens kvalifikationer krävs en harmonisering på EU-nivå och klarare bestämmelser kring ömsesidigt erkännande av certifikat. Samordnade utbildningsprojekt kan på ett värdefullt sätt bidra till att den eftersträvade harmoniseringen av besättningslagstiftningen på EU-nivå uppnås.

#### 5.5. Kommunikation

5.5.1. En fråga som bör tas upp är kommunikationen inom den internationella navigeringstekniska sjöfartstrafiken på inre vattenvägar. Inom den europeiska inre sjöfarten talas en rad olika språk vilket med tanke på arbetstagarnas rörlighet redan har lett till, och i framtiden kan leda till, kommunikationsproblem både mellan besättningsmedlemmarna och mellan de olika aktörerna inom sjötransportsektorn.

5.5.2. Att de olika aktörerna kan förstå varandra är en förutsättning för transportsäkerheten. Det är en fråga som måste uppmärksammas. I detta sammanhang kan hänvisas till vägledningen för radiotelefoni för den inre sjöfarten. I denna handledning ges anvisningar om det språk som skall talas i kommunikationen dels mellan fartyg, dels mellan fartyg och kustmyndighet.

### 6. Nuvarande politisk ram på EU-nivå

#### 6.1. Europeiska ekonomiska kommitténs ståndpunkter rörande den inre sjöfartens framtid

6.1.1. I ett yttrande som EESK nyligen har utarbetat om "Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar" <sup>(1)</sup> beskriver EESK den inre sjöfarten som ett verkligt transportalternativ som inte värderas tillräckligt högt.

(1) Se EESK:s yttrande om "Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar", EGT C 80, 3.3.2002.

6.1.2. Den inre sjöfarten kan på grund av sektorns tillväxtpotential spela en viktig roll i omställningen till andra transportsätt (*modal shift*) och inom ramen för kombinerade transportsätt.

6.1.3. Som framgår av de gemensamma slutsatserna av den gemensamma rådgivande kommittén EU-Rumänien <sup>(2)</sup> är målet med politiken i första hand att skapa en förbindelse mellan korridor VII <sup>(3)</sup> och de resterande delarna av det alleuropeiska transportsystemet i syfte att optimera utnyttjandet av Donaufloren som alleuropeisk transportkorridor inom ramen för TEN-nätet. Strävan att förbinda de olika delarna av det alleuropeiska transportnätet har nyligen fått en ordentlig skjuts framåt i ett bredare sammanhang.

6.1.4. EESK har redan tidigare efterlyst en löpande strukturerad dialog om de alleuropeiska transportkorridorerna i syfte att förbättra kontakterna mellan de socioekonomiska parterna i länderna i Central- och Östeuropa <sup>(4)</sup>. EESK betonar än en gång vikten av en sådan dialog.

#### 6.2. Kommissionens vitbok om "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" <sup>(5)</sup>

6.2.1. Kommissionen har beslutat att ta itu med de problem som konstaterats och har därför utarbetat politiska lösningar som främst syftar till en förändring i balansen mellan olika transportsätt.

6.2.2. I transportpolitiken formuleras ett antal nyckelmålsättningar. I vitboken påpekar kommissionen i detta sammanhang att man hittills i allt för ringa utsträckning har utnyttjat de möjligheter som den inre sjöfarten utgör för att avlasta den överbelastade väginfrastrukturen.

6.2.3. För att stärka den inre sjöfartens ställning och ge sektorn nya impulser avser kommissionen att ge högre prioritering åt harmoniseringen av de tekniska kraven på fartyg inom den inre sjöfarten, förarcertifikat och besättning.

(2) EU energi och transport i siffror, statistik i pocketutgåva 2002, ISSN 1225-1095.

(3) Österrike, Kroatien, Tyskland, Moldavien, Ukraina, Ungern, Rumänien, Bulgarien och Slovakien.

(4) Se EESK:s yttrande 1351/2002 om "Genomförandet av den strukturerade sociala dialogen i de alleuropeiska transportkorridorerna".

(5) KOM(2001) 370 slutlig, 12.9.2001.

6.2.4. Inom ramen för EU:s nya transportpolitik avser kommissionen att stärka gemenskapens ställning inom internationella organisationer, exempelvis CCR och Donaukommissionen (1).

6.3. *Europaparlamentets kommentarer till kommissionens vitbok om "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden"*

6.3.1. I sin rapport om kommissionens vitbok (2) betraktar Europaparlamentet den inre sjöfarten som ett användbart instrument i transportpolitiken eftersom det rör sig om ett nyskapande, miljövänligt och relativt billigt transportsätt. Vidare anser Europaparlamentet att man genom investeringar måste modernisera, uppgradera och utvidga de inre vattenvägarna.

6.4. *Europeiska kommissionen och Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen (CCR)*

6.4.1. Den 3 mars 2003 slöt Europeiska kommissionen och CCR ett samarbetsavtal. Europeiska kommissionen och CCR eftersträvar gemensamma mål när det gäller utvecklingen av den inre sjöfarten. Därför är båda dessa organisationer fast beslutna att främja harmoniseringen av marknaden för den inre sjöfarten med utgångspunkt i principen om friheten för sjöfarten. Både Europeiska kommissionen och CCR framhåller att effektivt samarbete är en nödvändighet för att man skall kunna skapa förutsättningar för den europeiska inre sjöfarten att utnyttja sin potential till fullo.

6.4.2. CCR:s medlemsstater undertecknade den 28 november 2002 protokoll nr 7 till den reviderade Mannheimkonventionen, som gör det möjligt att erkänna certifikat och patent som utfärdats utifrån kriterier jämförbara med dem som föreskrivs i Rhensjöfartsbestämmelserna. Denna åtgärd, som i synnerhet kan få konsekvenser för gemenskapens dokument, syftar till att harmonisera de olika systemen på ett pragmatiskt sätt och underlätta den administrativa bördan för företag inom den inre sjöfarten.

6.5. *Donaukommissionen*

Donaukommissionen överväger för närvarande en modernisering och en eventuell översyn av Belgradkonventionen. Detta

arbete har bland annat anknytning till det samarbete som Donaukommissionen och CCR har sedan ett par år tillbaka i form av en gemensam kommitté. Överläggningarna om en eventuell översyn rör främst följande:

- Den principiella frågan om definitionen av fri sjöfart på Donau (uteslutande sjöfart eller fri sjöfart och transport?).
- Karaktären hos Donaukommissionens beslut (rekommendationer eller bindande).

6.6. *Alleuropeiska politiska målsättningar*

Nya politiska beslut innebär ett erkännande av den inre sjöfartens betydelse och bidrar på ett positivt sätt till att stärka den inre sjöfartens ställning.

- Vid den alleuropeiska konferensen om transport och inre vattenvägar i Rotterdam den 5–6 september 2001 (3) framhöll representanter för europeiska regeringar och internationella organisationer samt observatörer från andra länder som berörs av transport på de inre vattenvägarna den impuls som ministerkonferensen om aktuella frågor rörande transporter på de europeiska inre vattenvägarna (Budapest, september 1991) hade gett åt diskussionerna och de åtgärder som vidtagits i syfte att främja transporten på de inre vattenvägarna och undanröja hinder för utvecklingen av detta transportsätt. Vidare enades man vid konferensen om målet att skapa en överskådlig och integrerad alleuropeisk transportmarknad för den inre sjöfarten med utgångspunkt i principerna om ömsesidighet, navigeringsfrihet, rättvis konkurrens och likabehandling av användarna av de inre vattenvägarna.

- Vid det fjärde seminariet som anordnades av IVR i samarbete med Europeiska kommissionens kontor för utbyte av information om tekniskt stöd om framtidsutsikter för sjöfarten på de inre vattenvägarna den 21–22 mars 2002 antogs en resolution om främjande av en harmonisering av den inre sjöfarten av närvarande representanter för internationella institutioner, ministerier, sjöfarten, försäkringssektorn, lastansvariga och övriga sektorer.

(1) Kommissionens företrädare meddelade vid fackssektionens sammanträde att man beslutat inleda förhandlingarna den 1 augusti.

(2) Rapport om kommissionens vitbok (KOM(2001) 370 slutlig – C-0658/2001-2001/2281 (COS)), föredragande: Juan de Dios Izquierdo Collado, 9.12.2002.

(3) Förklaring antagen vid konferensen i Rotterdam den 6 september 2001.

## 7. Rekommendationer

### 7.1. Räckvidd och juridiska instrument

7.1.1. För att få till stånd ett integrerat och enhetligt juridiskt system för den inre sjöfarten krävs en harmonisering av befintliga stadgor, konventioner och bilaterala avtal tillämpliga på nationella och internationella vattenvägar.

7.1.2. Denna harmonisering rör nuvarande och framtida medlemsstater i Europeiska unionen och tredje land som underhåller vattenförbindelser med dessa stater.

7.1.3. De juridiska instrument som kan utnyttjas för att uppnå denna harmonisering omfattar integrering av gällande system, ömsesidigt erkännande av därtill kopplad lagstiftning rörande offentligrättsliga aspekter samt antagande och ratificering av internationella konventioner rörande privaträttsliga aspekter.

### 7.2. Offentligrättsliga aspekter

7.2.1. Den europeiska inre sjöfarten regleras för närvarande genom olika lagstiftningssystem, vilket skapar skillnader i de juridiska instrument och bestämmelser som tillämpas. Det rör sig om de länder som regleras genom CCR-systemet, de länder som regleras genom Europeiska unionens system och de länder som berörs av Donaukommissionens system. På de områden där CCR:s och Europeiska unionens lagstiftning är bindande och medlemsstaterna delvis överlappar varandra har Donaukommissionens bestämmelser enbart karaktären av rekommendationer.

### 7.2.2. Integrerade system

— Europeiska unionens och CCR:s bestämmelser rörande den inre sjöfarten ligger innehållsmässigt delvis i linje med varandra eller kommer att göra det inom en överblickbar framtid. I detta sammanhang gäller principen om högsta möjliga skyddsnivå beträffande säkerhet och fartygens tekniska utrustning. En ytterligare harmonisering av lagstiftningen med utgångspunkt i principen om ömsesidighet rekommenderas på basis av högsta redan införda standarder.

— Europeiska unionens och Donaukommissionens bestämmelser beträffande framtida medlemsstater i de båda institutionerna kommer att bli mindre komplicerade från och med anslutningsdatum. På grund av den icke-bindande karaktären hos Donaukommissionens nuvar-

ande lagstiftning åligger det de anslutande länderna att från och med anslutningsdatum ha införlivat gemenskapens regelverk i den nationella lagstiftningen. Med tanke på Donaukommissionens ställning och samordningsfunktion mellan öst och väst kan den i en utvidgad europeisk union komma att spela en viktigare roll som länk mellan Europeiska unionen (och dess medlemsstater) och övriga medlemsstater i Donaukommissionen. En ny Donaukonvention som ligger i linje CCR:s och EU:s bestämmelser rekommenderas (se även rekommendationen i rapporten från den gemensamma rådgivande kommittén EU–Rumänien om maximalt utnyttjande av Donaufloren som alleuropeisk transportkorridor).

— Med all sannolikhet kommer berörda delar av Balkanområdet att bli medlemmar i Europeiska unionen (Bulgariens och Rumäniens anslutning är planerad till 2007, Kroatien fick nyligen kandidatstatus och senare kommer förmodligen även Serbien och Montenegro att anslutas). Från anslutningsdatum omfattas Donauländerna på grund av gemenskapens regelverk av EU:s lagstiftning om inre sjöfart. I och med EU:s anslutning till Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen, som kommissionen skapar möjligheter för i sin vitbok, erkänner gemenskapen Mannheimkonventionens bindande karaktär som utgångspunkt för ett alleuropeiskt system för den inre sjöfarten.

### 7.3. Privaträttsliga aspekter

Naturligtvis är det av största vikt att det för den inre sjöfarten fastställs en harmoniserad och enhetlig lagstiftning, med tanke på att det för alla transportsätt sedan årtionden finns internationella, enhetliga bestämmelser rörande privaträttsliga aspekter. För att uppfylla följande mål är det utifrån den inre sjöfartens perspektiv en nödvändighet att internationella konventioner träder i kraft snarast:

— Att förverkliga EU:s politiska målsättningar.

— Att förhindra att ny närsjöfartslagstiftning under tiden utformas i unionens och de andra Donauländernas framtida medlemsstater och undvika att lagstiftningen för den inre sjöfarten fragmenteras ytterligare.

— Att kunna komplettera den länk som saknas i den internationella transportkedjan.



#### 7.4. Utformning och ratificering av internationella konventioner

Europeiska unionens (nuvarande och framtida) medlemsstater uppmanas dessutom att

- ratificera och tillämpa redan antagna internationella konventioner [Budapestkonventionen om avtal för varutransporter på de inre vattenvägarna (CMNI), Strasbourgkonventionen om begränsning av ansvarsskyldighet inom närsjöfarten (CLNI)],
- få till stånd en gedigen och juridiskt balanserad internationell konvention om ansvarsskyldighet vid skada och förlust i samband med transporter av skadliga ämnen på de inre vattenvägarna på basis av det utkast till konvention om ansvarsskyldighet vid skada i samband med transporter av skadliga ämnen på de inre vattenvägarna som utarbetats på initiativ av näringslivet (CRDNI),
- göra sitt yttersta för att förhindra att lagstiftningen på

olika områden fragmenteras och få till stånd en enhetlig lagstiftning för den inre sjöfarten.

#### 7.5. Socialpolitik

Att skapa en gemensam grund för lagstiftningen beträffande besättning i EU är en förutsättning för att säkerställa lika villkor för den inre sjöfarten. Genom en social dialog mellan arbetsgivarorganisationer, arbetstagarorganisationer och egenföretagarorganisationer kan man på ett värdefullt sätt bidra till att uppfylla denna målsättning och dessutom skapa bättre samordning mellan besättningslagstiftningen och lagstiftningen om skydd av arbetstagare.

#### 7.6. Uppföljningsåtgärder

EESK uppmanar samtliga parter att fortsätta att arbeta i denna riktning. Kommittén kommer också att fortsätta att verka för att enhetliga bestämmelser för alla inre vattenvägar i Europa träder i kraft så snart som möjligt.

Bryssel den 24 september 2003.

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs*

*ordförande*

Roger BRIESCH