

Bryssel den 17 oktober 2018
(OR. en)

13269/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0363 (NLE)**

**MAR 146
TRANS 458**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	17 oktober 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 707 final
Ärende:	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

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 707 final.

Bilaga: COM(2018) 707 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.10.2018
COM(2018) 707 final

2018/0363 (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 Europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den 8 november 2018 och vid plenarsessionen i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) i samband med det planerade antagandet av europeiska standarder för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN-standard 2019/1).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen

I den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868 fastställs den rättsliga ram som reglerar användningen av Rhen som inre vattenväg för sjöfart och fastställs tilldelningen av CCNR. Den version av konventionen som för närvarande är tillämplig är resultatet av konventionen av den 20 november 1963, som trädde i kraft den 14 april 1967.

Fyra EU-medlemsstater (Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna) samt Schweiz är parter i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

2.2. CCNR och Cesni

CCNR är en internationell organisation, vars uppgift är att genomföra initiativ avsedda att garantera fri sjöfart på Rhen och att främja sjöfarten på Rhen. 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.

2.3. Cesnis och CCNR:s planerade akt

Vid sitt möte den 8 november 2018 ska Cesni anta standarder för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN-standard 2019).

Cesni färdigställde den första versionen av ES-TRIN (ES-TRIN 2015) vid sitt sammanträde den 28 september 2015, och den antogs formellt vid Cesnis plenarsammanträde den 26 november 2015. Cesnis plenarsammanträde antog den första ändringen av ES-TRIN-standard 2017 vid sitt sammanträde den 6 juli 2017.

ES-TRIN uppdateras regelbundet utifrån vad Cesnis 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 2017 och 2018 tog Cesni experter fram den ändrade standarden ES-TRIN 2019/1.

ES-TRIN 2019/1 innehåller flera ändringar, i synnerhet när det gäller

- automatiska externa defibrillatorer,
- brandbekämpningssystem – K₂CO₃,
- särskilda bestämmelser för elektriska framdrivningssystem (kapitel 11),
- övergångsbestämmelser för
 - högsta ljudnivå,
 - motorer,
 - elektrisk utrustning och elektriska installationer,
 - arbetsbåtar,
 - utrymningsvägar på passagerarfartyg,
 - passagerarfartygs framdrivningssystem och
 - säkerhetsutrustning akter om akterpikskottet.

Vid sitt möte den 10 april 2018 beslutade Cesni att förlägga antagandet av de första ES-TRIN-standarderna till mötet den 8 november 2018. Före mötet den 8 november 2018 kommer troligen endast formella och mindre ändringar att göras i utkastet till standarder. ES-TRIN-standard 2019/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu). Alla EU-medlemsstater har (skyddad) tillgång till ovannämnda utkast till standarder.

ES-TRIN-standard 2019/1 kommer att införlivas med EU-lagstiftningen 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/EG¹.

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

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-förordningen kommer att hänvisa till ES-TRIN 2019/1 från och med den 1 januari 2020.

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.

¹ 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).

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

- Arbetsmöten (21–24.2.2017, 28–29.6.2017, 27–28.9.2017, 28–30.11.2017, 20–22.2.2018).
- Kommittémöte (10.4.2018).

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

4. RÄTTSLIG 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 avtalet².

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”³.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Vad gäller tillämpligheten för artikel 218.9 i EUF-fördraget ska det förfarande som anges i artikeln följas när de villkor som fastställs i den är uppfyllda. Villkoren är följande: a) Det berörda området omfattas av unionens befogenheter. b) Unionens ståndpunkt uttrycks i ett organ som inrättats genom ett internationellt avtal. c) Organet ska anta akter med rättslig verkan. Rättspraxis visar att unionens medlemskap i det berörda organet inte är en förutsättning för att artikel 218.9 i EUF-fördraget ska gälla.

I det aktuella fallet är det uppenbart att de tekniska kraven för fartyg i inlandssjöfart inte endast faller inom unionens befogenhet, utan också att EU har utövat sin befogenhet genom direktiv (EU) 2016/1629, och att tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart till största delen regleras av unionens gemensamma bestämmelser.

Både Cesni och CCNR uppfyller det andra kriteriet eftersom de är organ som inrättats genom ett internationellt avtal.

Även om de bestämmelser som har antagits av Cesni inte är bindande i sig, är det uppenbart att de kommer att bli bindande för CCNR-medlemmar 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

² Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

³ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI: EU: C: 2014: 2258, punkterna 61–64.

reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Sådana bestämmelsers bindande karaktär för CCNR-medlemmar är fastställda i Mannheimkonventionen av den 17 oktober 1868⁴.

Det framgår dessutom av domstolens rättspraxis att en icke-bindande akt från en internationell organisation kan betraktas som en ”akt med rättslig verkan” vid tillämpningen av artikel 218.9 i EUF-fördraget, förutsatt att rättsakten påtagligt kan påverka innehållet i unionsrätten. Såsom förklarats ovan måste den ram som är tillämplig enligt den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen 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.

Rådet måste därför anta ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget för att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar inom Cesni 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. Materiell 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 beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det andra syftet eller den andra beståndsdelen 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 beståndsdelen.

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.

⁴ Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, senast ändrad den 20 november 1963.

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) 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 med tillstånd att färdas på unionens inre vattenvägar.
- (2) 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.
- (3) För att göra transporterna på de inre vattenvägarna effektiva, 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 bemyndigas att stödja beslut som harmoniserar CCNR:s bestämmelser med de bestämmelser som tillämpas i unionen.
- (4) Cesni förväntas anta den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (nedan kallad ES-TRIN-standard) 2019/1 vid sitt möte den 8 november 2018.
- (5) ES-TRIN-standard 2019/1 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, skjutbogserade 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.
- (6) I bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629⁵ anges det uttryckligen att de tekniska kraven för farkoster är de som anges i ES-TRIN-

⁵ 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).

standarden 2017/1⁶. Kommissionen har befogenhet att uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN-standarden och fastställa dess tillämpningsdag.

- (7) Följaktligen kommer ES-TRIN-standarden 2019/1 att påverka direktiv (EU) 2016/1629.
- (8) Unionen är varken medlem i CCNR eller i Cesni. Det är därför nödvändigt att rådet bemyndigar medlemsstaterna att i dessa organ uttrycka unionens ståndpunkt när det gäller antagandet av ES-TRIN-standarden 2019/1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den 8 november 2018 ska vara att samtycka till antagandet av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN-standarden) 2019/1.
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-standarden 2019/1.

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

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*

⁶ Ändrat genom kommissionens delegerade direktiv (EU) 2018/970 av den 18 april 2018 om ändring av bilagorna II, III och V till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (EUT L 174, 10.7.2018, s. 15)