



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 16.07.1997
KOM(97) 367 endelig udg.

97/ 0193 (SYN)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

**om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bådtransport af
farligt gods på indre vandveje**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A Føroed

Hovedformålet med dette forslag er at bringe nationale og internationale regler for transport af farligt gods ad indre vandveje på linje med hinanden, som det er sket for vejtransport (direktiv 94/55/EF¹) og banetransport (direktiv 96/49/EF²). Dette skal ske som en yderligere harmonisering med det formål at øge transportsikkerheden, sikre loyal konkurrence og lette transportoperationerne. Direktivforslaget imødekommer desuden de ønsker som Rådet fremsatte under drøftelserne om direktivet om bådførercertifikater, om uddannelseskraV til besætningen på fartøjer der skal transportere farligt gods på indre vandveje.

B GENEREL PRÆSENTATION

International transport af farligt gods på indre vandveje reguleres for tiden af to sæt regler hvoraf det ene har begrænset retsliV virkning og det andet kun gælder for et mindre geografisk område. Der er tale om rekommandationen om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN) som er udsendt af FN's økonomiske kommission for Europa (ECE), og overenskomsten om transport af farlige stoffer på Rhinen (ADNR), som er vedtaget af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR). ADNR's kontraherende parter er Belgien, Frankrig, Nederlandene, Tyskland og Schweiz.

Efter mange års drøftelser af indholdet af de tekniske forskrifter for transport af farligt gods på indre vandveje er ECE's *Inland Transport Committee* endelig nået til enighed om at ordlyden af ADN bør moderniseres så den medtager kravene i ADNR. Den pågældende arbejdsgruppe under ECE har fuldført denne opgave så bilagene til den reviderede ADN-rekommandation kan vedføjes dette forslag.

¹ Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 319 af 12.12.1994 s. 7). Ændret ved Kommissionens direktiv 96/49/EF (EFT L 335 af 24.12.1996, s. 43).

² Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25). Ændret ved Kommissionens direktiv 96/87/EF (EFT L 335 af 24.12.1996, s. 45).

I januar 1995 besluttede ECE endvidere at nedsætte en arbejdsgruppe der skal udforme en europæisk konvention for at give ADN-rekommandationen formel retslig status. Arbejdet forventes afsluttet på ekspertniveau i begyndelsen af 1998. Hvis de kontraherende parter vedtager den foreslåede ADN-konvention, vil den eksisterende rekommandation blive erstattet af den nye konvention.

I denne forbindelse skal der mindes om at der allerede findes juridisk bindende fælleseuropæiske regler for transport af farligt gods ad vej (ADR: en konvention i ECE-regi) og ad bane (RID: internationalt reglement for befordring af farligt gods på jernbaner; optræder som bilag I til bilag B til konventionen om international jernbanetransport (COTIF)).

ADN-rekommandationen omfatter kun transport af farligt gods på indre vandveje **mellem** medlemsstaterne. Transport på nationalt plan falder altså uden for. ADNR på sin side gælder kun på Rhinen.

Dette forslag har derfor til formål at sikre:

- at der gælder samme sikkerhedsniveau ved transport i og mellem medlemsstaterne idet ADN anvendes i begge tilfælde, og
- at EF's regler kommer på linje med internationalt aftalte normer.

I de enkelte lande har reglerne udviklet sig forskelligt. Fraværet af EF-regler for transport af farligt gods på indre vandveje har medført at medlemsstaterne stiller forskellige sikkerhedskrav til indenlands transport af farligt gods. Disse forskelle betyder at man ikke kan garantere samme tilstrækkeligt høje sikkerheds- og beskyttelsesniveau i hele EF. Ekstra udstyr eller procedurer, som forlanges i én medlemsstat og har vist sig at forbedre sikkerheden dér, stilles der for eksempel ikke nødvendigvis krav om i andre medlemsstater.

Til løsning af ovennævnte problemer bør der opstilles ensartede sikkerhedsregler for transport af farligt gods på indre vandveje i hele EF. I overensstemmelse med Kommissionens erklærede politiske mål på området transport af farligt gods og i forlængelse af Rådets tidligere arbejde med transport af farligt gods ad vej (direktiv 94/55/EF) og bane (direktiv 96/49/EF), foreslår Kommissionen derfor at det ved et rammedirektiv for indre vandveje sikres at reglerne for indenlands transport bringes på linje med dem der gælder for international transport.

Under Rådets drøftelser af direktivforslaget om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet (direktiv 96/50/EF³) anmodede Rådet i en erklæring Kommissionen om hurtigst muligt at forelægge et direktivforslag om uddannelseskrav til besætninger der transporterer farligt gods. Det har vist sig mest praktisk at indarbejde sådanne krav i det her foreslåede rammedirektiv for transport af farligt gods på indre vandveje. Bilagene til ADN (randnummer 10 315) indeholder nemlig allerede uddannelseskrav til personale der arbejder med transport på indre vandveje, og disse bilag vil blive indføjet som bilag til bestemmelserne i direktivforslaget og dermed automatisk blive til EF-ret. Dette hindrer ikke at bilagene løbende kan blive tilpasset til bedste praksis i EF i fremtiden.

³ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 31.

Den bedste måde at nå ovenstående mål på er at gøre ADN-reglerne obligatoriske for transport af farligt gods på indre vandveje ikke blot mellem, men også i medlemsstaterne. En indlysende fordel ved at benytte ADN som grundlag for harmoniseringen er at EF-reglerne så bliver de samme som de internationale regler. Det er faktisk en forenkling, som ikke kræver megen ekstra lovgivning i medlemsstaterne eller pålægger dem yderligere byrder. Målet er således at tilvejebringe et sæt harmoniserede regler der gælder ensartet overalt i EF, som det må kræves af hensyn til det indre marked.

En yderligere fordel ved at benytte ADN er at de samme regler vil gælde i Øst- og Centraleuropa. EF har associeringsaftaler med de øst- og centraleuropæiske lande der er forbundet med EF via indre vandveje, nemlig Polen, Tjekkiet, Ungarn, Slovakiet, Rumænien og Bulgarien. Associeringsaftalerne indebærer at disse lande skal tilpasse deres lovgivning til EF's regelværk, og det arbejde lettes hvis direktivforslaget baseres på ADN, eftersom den eksisterende lovgivning i disse lande i vid udstrækning bygger på ADN.

Forslaget får ingen særlige finansielle virkninger for EF's budget, og eventuelle meromkostninger for medlemsstaterne forventes ikke at blive store.

C BEGRUNDELSE FOR AT HANDLE PÅ EF-PLAN

Nærhedsprincippet

- a. *Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?*

Hensigten med at harmonisere reglerne for transport af gods i såvel som mellem medlemsstaterne er at opnå et højt sikkerhedsniveau ved denne form for transport.

Desuden er ventet en harmonisering af reglerne at føre til et fælles marked for transportydelse på området transport af farligt gods i EF. Cabotage på de indre vandveje er allerede sikret i Rådets forordning EØF 3921/91. Ved at udskifte de nationale regler med EF-regler fjernes eksisterende hindringer for den frie omsætning af varer mellem medlemsstaterne for så vidt angår transportudstyr (både, cylindre, tanke, emballage, sikkerhedsanordninger).

- b. *Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

EF deler kompetencen med medlemsstaterne i henhold til traktatens artikel 75, stk. 1, litra c.

- c. *Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres deraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?*

Alle medlemsstater skal i forvejen følge rådsdirektiverne 94/55/EF og 96/49/EF, hvor de tekniske forskrifter for vej- og banetransport af farligt gods er fastlagt. Tilsvarende med dette direktiv.

Det foreslåede direktiv er bindende for alle medlemsstater. Men som tilfældet er med andre EF-direktiver om indre vandveje (f.eks. Rådets direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje⁴) gives der her medlemsstater der ikke er forbundet med det internationale europæiske net, mulighed for at fritage denne transport fra direktivets anvendelsesområde. Andre medlemsstater får mulighed for helt eller delvis at fritage transport af farligt gods med fartøjer der besejler indre vandveje som ikke er forbundet med vandveje i andre medlemsstater, fra direktivets bestemmelser.

- d. *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?*

Kun en indsats på EF-plan kan løse de her omhandlede problemer.

Der er tre typer af problemer:

Visse medlemsstater er allerede kontraherende parter i ADNR og anvender denne overenskomst på transport af farligt gods på Rhinen.

Imidlertid foreligger der en lang række bilaterale og multilaterale aftaler som åbner for undtagelser fra ADNR-reglerne blandt de kontraherende parter i CCNR, og det hæmmer en ensartet anvendelse af disse regler.

⁴ EFT L 301 af 28.10.1982, s. 1.

Endvidere foreligger der nationale regler for transport af farligt gods på indre vandveje, regler som i større eller mindre udstrækning bygger på de internationale regler. Alligevel er der forskelle mellem medlemsstaternes regler, om end der sker en gradvis tilpasning til de internationale regler.

En udvidelse af ADN til at omfatte indenlands transport i en medlemsstat ville ikke kræve nogen stor tilpasningsindsats af medlemsstaterne, da der findes tilsvarende regler på internationalt plan. Det bør betragtes som en forenkling hvor man benytter sig af eksisterende, bredt anerkendte regler i stedet for at indføre nye.

Som tidligere nævnt kan Kommissionen bedst samordne disse harmoniseringsbestrebelse, og det er det der er forslagetets formål. Desuden vil Kommissionen bedre kunne sikre sammenhængen mellem de eksisterende regler for transport af farligt gods og andre, beslægtede aspekter af EF-lovgivningen, ved at indføje disse regler i EF-lovgivningen. Der er i forvejen truffet tilsvarende foranstaltninger vedrørende vej- og banetransport af farligt gods i EF.

- e. *Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?*

Fordelene ved det foreslåede direktiv kan sammenfattes på følgende måde:

- **Sikkerhed og miljøbeskyttelse**

ADN-rekommandationen som den ser ud efter at den er bragt på linje med ADN, anses for at være en teknisk ordning der bygger på de sikrest mulige vilkår, men den gælder kun for internationale transporter. Det her foreslåede direktiv ville gøre ADN-rekommandationens krav bindende for både nationale og internationale transporter inden for EF og dermed styrke sikkerheden og miljøbeskyttelsen. Dette er i alles interesse.

- **Harmonisering**

Med et fælles sæt af bindende regler får man samme regler for klassificering, emballering, mærkning, dokumentation og fartøjsudstyr, og gensidig anerkendelse af certifikater bliver lettere. Dette forekommer ønskværdigt på længere sigt for at lette transport af farligt gods på indre vandveje. Denne fremgangsmåde er derfor i overensstemmelse med idéen i det indre marked og med en række specifikke mål for den fælles transportpolitik, f.eks. fremme af (miljøvenlig) skibstransport og kombitransport, bekæmpelse af trængsel på vejene. Desuden er det en fordel for skibsværfter at de kan bygge skibe til et større marked uden afvigende regler.

- **Fordele for de berørte parter**

Med kun ét retsligt bindende system mindskes den administrative byrde ikke kun for speditører og transportører, men også for myndigheder. Dette kan ses som en forenkling af retstilstanden.

f. *Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse osv.)?*

Et direktiv anses for det mest velegnede middel til at nå frem til ensartede nationale regler på dette område, som allerede til en vis grad er reguleret i medlemsstaterne. Et direktiv giver mulighed for smidigt at ændre eksisterende nationale regler i stedet for at ophæve dem til fordel for en forordning. En henstilling anses for utilstrækkelig i betragtning af de følsomme sikkerhedsaspekter af denne transport. Økonomisk støtte ville helt klart være utilstrækkeligt som middel.

g. *Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er de tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?*

Den foreliggende ADN omfatter komplekse og detaljerede tekniske forskrifter. EF ønsker ikke at gøre disse regler endnu mere komplicerede ved at tilføje yderligere krav, men snarere så vidt muligt at benytte den foreliggende ADN for international transport og give medlemsstaterne mulighed for at omsætte den til nationale forskrifter og vælge hvordan denne foranstaltning skal gennemføres og håndhæves.

D SAMMENHÆNG MED EF'S POLITIK PÅ ANDRE OMRÅDER

Som tidligere nævnt sigter dette direktiv mod at tilvejebringe et sæt sikkerhedsregler for transport af farligt gods på indre vandveje, regler som anvendes ensartet i hele EF.

Desuden skal det sikres at der er god sammenhæng mellem denne foranstaltning og EF's politik på andre områder, herunder især følgende regelsæt:

- Rådets harmoniseringsdirektiver 94/55/EF⁵ og 96/49/EF⁶ om vej- hhv. banetransport af farligt gods.

Disse direktiver har samme formål på vej- og banetransportområdet som dem der her sigtes mod for indre vandveje. Vedtages dette forslag, så sikres også lige konkurrencevilkår mellem transportformerne inden for transport af farligt gods.

- Rådets direktiv 96/35/EF⁷ om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods.

Direktivet vil sikre at virksomheder der beskæftiger sig med transport af farligt gods eller med den hermed forbundne losning og lastning, opfylder reglerne for udpegelse af sikkerhedsrådgivere der har fået en forsvarlig faglig uddannelse.

⁵ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7. Ændret ved Kommissionens direktiv 96/86/EF (EFT L 335, 24.12.1996, s. 43).

⁶ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25. Ændret ved Kommissionens direktiv 96/87/EF (EFT L 335, 24.12.1996, s. 45).

⁷ EFT L 145 af 19.6.1996, s. 10.

- Rådets direktiver 90/219/EØF⁸ og 90/220/EØF⁹ om indesluttet anvendelse hhv. udsættelse af genetisk modificerede mikroorganismer samt direktiv 90/679/EØF¹⁰ om beskyttelse af arbejdstagerne mod farene ved at være udsat for biologiske agenser.

Disse direktiver omfatter ikke transport af det omhandlede gods. Det er kun dækket af ADN, og det vil sige i international transport. Direktivforslaget sigter derfor mod at lukke dette hul ved at gøre det obligatorisk at følge samme sikkerhedsregler ved indenlands transport af denne type gods som dem der gælder internationalt. Desuden blev det samme gjort for vej- og banetransport af farligt gods.

- Rådets direktiv 89/391/EØF¹¹ om foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed.
- Forslag til rådsdirektiver om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med transportaktiviteter og arbejdssteder i transportmidler hhv. beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet i forbindelse med kemiske agenser.
- Rådets direktiv 96/82/EF¹² om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.
- Rådets forordning (EØF) nr. 259/93¹³ om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab.

⁸ EFT L 117 af 8.5.1990, s. 1. Ændret ved Kommissionens direktiv 94/51/EF (EFT L 297 af 18.11.1994).

⁹ EFT L 117 af 8.5.1990, s. 15. Ændret ved Kommissionens direktiv 94/15/EF (EFT L 103 af 22.4.1994).

¹⁰ EFT L 374 af 31.12.1995, s. 1. Ændret ved Kommissionens direktiv 95/30/EF (EFT L 155 af 6.7.1995, s. 41)

¹¹ EFT L 183 af 29.06.1989, s. 1.

¹² EFT L 10 af 14.1.1997, s. 13.

¹³ EFT L 30 af 6.2.1993, s. 1. Forordningen senest ændret ved Rådets forordning (EF) 120/97 (EFT L 22 af 24.1.1997).

- Rådets direktiv 67/548/EØF¹⁴ om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer.

Disse regler omfatter ikke klassificering, emballering og etikettering af transportgods idet dette forhold dækkes af nationale og internationale transportforskrifter. Der findes således ingen EF-forskrifter for disse forhold i forbindelse med transport, og det hulsiger nærværende forslag mod at udfylde.

I overensstemmelse med Kommissionens og medlemsstaternes forpligtelser i henhold til de langsigtede mål som FN's konference for miljø og udvikling i Rio de Janeiro i juni 1992 opstillede i Agenda 21, kapitel 19, vil Kommissionen arbejde aktivt inden for FN's organisationer, f.eks. de FN-organer der beskæftiger sig med transport, for at harmonisere klassificeringssystemerne. Konklusionerne fra Rio-konferencen forpligter EF til at harmonisere nationale og internationale regler for klassificering og mærkning af farligt gods.

¹⁴ EFT nr. 196 af 16.8.1967, s. 1. Ændret ved Rådets og Europa-Parlamentets direktiv 96/56/EF (EFT L 236/35 af 18.09.1996)

E. FORSLAGETS INDHOLD

Artikel 1

I **stk. 1** fastlægges forslaget's anvendelsesområde.

I **stk. 2** får medlemsstaterne mulighed for at undtage bådtransport af farligt gods fra direktivets bestemmelser når den foregår på medlemsstatens eget område på indre vandveje som ikke er forbundet med andre medlemsstaters vandvejsnet. Stk. 2 bygger på tilsvarende bestemmelser i andre EF-retsakter om indre vandveje.

I **stk. 3** udelukkes fartøjer der transporterer farligt gods under en medlemsstats væbnede styrkers kontrol fra direktivets anvendelsesområde.

Stk 4 beskriver konstruktionsspecifikationerne for søgående fartøjer, der drives på de indre vandveje i EF.

Stk. 5 tillader medlemsstaterne at opretholde nationale regler der ikke er omfattet af direktivets bilag, forudsat at disse forskrifter ikke strider mod EF-retten. Nationale bestemmelser om inspektion af fartøjer der transporterer farligt gods, og krav til skibstilsyn og klassificeringsselskaber må dog ikke opretholdes.

Artikel 2 indeholder definitioner af direktivets vigtigste termer.

I henhold til **artikel 3** tillades bådtransport af farligt gods på indre vandveje på medlemsstaternes område under forudsætning af at den foregår i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, herunder bestemmelserne i bilagene.

Artikel 4

Stk. 1 foreskriver at fartøjer der transporterer farligt gods på de i artikel 1, stk. 1, omhandlede vandveje får udstedt et EF-certifikat efter fremgangsmåden i direktivets bilag B.1, randnummer 10 282, og bilag B.2, randnummer 210 282 (godkendelsescertifikat). Godkendelsescertifikatet er bevis for at fartøjet er inspiceret, og at det er bygget og udstyret i overensstemmelse med gældende bestemmelser i direktivets bilag A, B.1 og B.2.

Stk. 2 foreskriver at fartøjer der medfører et certifikat som er udstedt i overensstemmelse med ADNR, må transportere farligt gods over hele EF's område på de betingelser der er anført i certifikatet. Med denne bestemmelse tages der hensyn til den gode sikkerhedspraksis i Rhin-staterne, hvis lovgivning ligger til grund for dette forslag. Desuden betyder den at overlapninger og ekstra omkostningsbyrder for operatørerne undgås.

Med **stk. 3** indføres der en liste over organisationer som er bemyndiget til at udføre inspektioner i overensstemmelse med randnumrene 10 282 og 210 282 i ADN.

I henhold til **stk. 4** skal godkendelsescertifikater der er udstedt af de kompetente myndigheder i én medlemsstat, anerkendes af alle andre medlemsstater.

Artikel 5

Stk. 1 tillader medlemsstaterne fortsat at regulere eller forbyde bådtransport af visse former for farligt gods på indre vandveje på deres område, men kun ud fra andre hensyn end sikkerheden.

Stk. 2 omfatter bygning og udstyring af fartøjer der allerede er i drift på direktivets ikrafttrædelsesdato.

Stk. 3 omhandler medlemsstaternes rettigheder i tilfælde af ulykke eller hændelse.

Stk. 4 indeholder en undtagelse for så vidt angår dioxiner og furaner hvorved nationale bestemmelser der er i kraft den 31. december 1998 kan opretholdes.

Stk. 5 henviser til nationale regler om færgefart.

Artikel 6

Formålet med **stk. 1** er at lette multimodal transport under hensyntagen til kravene til sikker transport af farligt gods til søs og til lands. Disse regler lægger sig tættere op ad de globale FN-rekommandationer for multimodal transport end ADN-reglerne gør med deres nuværende harmoniseringsgrad.

Stk. 2 tillader undtagelser fra kravene i bilag A, B.1 og B.2 til dette direktiv - som kræver at mærkning og dokumentation vedrørende transporten foreligger på flere sprog - i tilfælde hvor transporten kun finder sted inden for en enkelt medlemsstats område. Det giver også mulighed for en anden udformning af dokumentationen.

Stk. 3 tillader medlemsstaterne at fravige bestemmelserne i bilag A, B.1 og B.2 til dette direktiv for enkeltransporter, når der ikke er tid nok til at revidere bilagene.

Kommissionen skal dog først høres efter fremgangsmåden i artikel 9.

Artikel 7

I henhold til **stk. 1** skal bådtransport af farligt gods på indre vandveje til eller fra tredjelande udføres i overensstemmelse med kravene i direktivets bilag. Men hvor EF har indgået bilaterale aftaler med tredjelande om transport af farligt gods på indre vandveje, gælder disse aftalers bestemmelser.

Stk. 2 åbner mulighed for inspektion af fartøjer der er indregistreret i tredjelande og certificeret af et i henhold til bilag C anerkendt klassificeringsselskab med den virkning at der ikke er brug for yderligere skibsinspektion.

Artikel 8 og 9 fastlægger udvalgsproceduren for yderligere harmonisering af bestemmelserne om transport af farligt gods på indre vandveje. Herunder skal der specielt tages hensyn til nye bestemmelser i ADN. Når der foretages ændringer vedrørende bestemte fareklasser i bilagene A, B.1 og B.2, f.eks. radioaktivt materiale, vil det omhandlede udvalg tage hensyn til ekspertudtalelser om dette emne.

Artikel 10. 11 og 12: Ingen kommentarer.

Bilag A: Definitioner og generelle bestemmelser. Liste over stoffer og særlige bestemmelser for de forskellige klasser.

Bilag B.1 og B.2: Bestemmelser om transport af farlige stoffer i pakker eller som styrtgods henholdsvis i tankbåde.

Bilag C: Liste over anerkendte klassifikationselskaber.

Forslag til Rådets direktiv

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bådtransport af farligt gods på indre vandveje

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1, litra c,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 189c og i samarbejde med Europa-Parlamentet³, og

ud fra følgende betragtninger:

I de senere år har der været en kraftig vækst i bådtransport af farligt gods på indre vandveje, hvorfor også ulykkesrisikoen er steget; der må derfor træffes forholdsregler for at sikre at denne form for transport udføres på de sikkerhedsmæssigt bedst mulige betingelser;

¹ EFT C

² EFT C

³

rekommendationen om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN) fastlægger ensartede regler for sikker international bådtransport af farligt gods på indre vandveje på linje med overenskomsten om transport af farlige stoffer på Rhinen (ADNR); sådanne regler bør derfor også gælde for national trafik, så vilkårene for bådtransport af farligt gods på indre vandveje harmoniseres over hele EF;

dette direktiv sigter mod at bringe nationale og internationale regler på linje med hinanden, således som det med Rådets direktiver 94/55/EF⁴ og 96/49/EF⁵ er sket for vej- og banetransport af farligt gods; denne yderligere harmoniseringsforanstaltning kan forbedre transportsikkerheden, harmonisere konkurrencevilkårene og lette transportoperationerne; med dette direktiv imødekommes endvidere Rådets begæring vedrørende uddannelseskraft til besætninger på indlandsfartøjer, der transporterer farligt gods;

der må under overholdelse af nærhedsprincippet foretages en indbyrdes tilnærmelse af lovgivningerne herom for at sikre et højt sikkerhedsniveau for nationale og internationale transportere, for at fjerne konkurrenceforvridninger ved at lette den frie bevægelighed for varer og tjenester i hele EF og for at sikre overensstemmelse med andre EF-forskrifter;

dette direktiv indskrænker ikke Fællesskabets og medlemsstaternes forpligtelse til at tilstræbe en fremtidig harmonisering af systemerne for klassificering af farlige stoffer i overensstemmelse med de mål, som blev opstillet i Agenda 21, kapitel 19, på FN's miljø- og udviklingskonference i Rio de Janeiro i 1992;

⁴ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7. Ændret ved Kommissionens direktiv 96/86/EF (EFT L 335, 24.12.1996, s. 43).

⁵ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25. Ændret ved Kommissionens direktiv 96/87/EF (EFT L 335, 24.12.1996, s. 45).

der findes ikke for tiden EF-forskrifter om sikkerhedsmæssigt forsvarlig vandvejstransport af biologiske agenser og genetisk modificerede organismer, for hvilke der i øvrigt findes regler i direktiverne 90/219/EØF⁶, 90/220/EØF⁷ og 90/676/EØF⁸;

dette direktiv indskrænker ikke anvendelsen af andre EF-forskrifter vedrørende beskyttelse af arbejdstagere og miljøbeskyttelse;

medlemsstaterne kan fortsat regulere enhver transport af farligt gods ad indre vandveje, som ikke er omfattet af dette direktiv;

hver medlemsstat skal fortsat kunne regulere eller forbyde national vandvejstransport af farligt gods, men kun af grunde der ikke har med sikkerheden at gøre;

af hensyn til den lokale karakter af færgefart og de mange forskellige færgetyper bør medlemsstaterne kunne fravige de tekniske bilag til dette direktiv, hvor der er tale om færgefart, som kun krydser en indre vandvej eller et havneområde:

der må ikke lægges hindringer i vejen for anvendelsen af teknologiske nyudviklinger; derfor bør der kunne gives midlertidige dispensationer med dette formål;

transport af farligt gods ad indre vandveje til eller fra et tredjeland tillades, hvis den udføres i overensstemmelse med kravene i ADN;

⁶ EFT L 117 af 8.5.1990, s. 1.

⁷ EFT L 117 af 8.5.1990, s. 15.

⁸ EFT L 374 af 31.12.1990, s. 1.

der skal være mulighed for hurtigt at tilpasse bilagene til dette direktiv til den tekniske udvikling, især når der indføres nye bestemmelser i ADN; denne opgave bør påhvile det udvalg, der er nedsat i henhold til direktiv 94/55/EF, artikel 9 -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Kapitel I

Anvendelsesområde, definitioner og generelle bestemmelser

Artikel 1

1. Dette direktiv gælder for håndtransport af farligt gods på indre vandveje i eller mellem medlemsstaterne.
2. Transport af farligt gods med fartøjer, der drives på sejlbare vandveje, som ikke ved indre vandveje er forbundet med andre medlemsstaters vandveje, kan medlemsstaterne fritage fra anvendelsen af dette direktiv i dets helhed eller dele af det.
3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på transport af farligt gods på indre vandveje med fartøjer, der tilhører de væbnede styrker eller anvendes på deres ansvar.
4. Søgående fartøjer, der drives på de i stk. 1 nævnte indre vandveje i EF, skal opfylde konstruktionsspecifikationerne i dette direktivs bilag B.1, randnumrene 120 100 til 120 295.
5. Direktivet indskrænker imidlertid ikke en medlemsstats ret til under behørig hensyntagen til EF-retten at opretholde særlige sikkerhedskrav til national eller international bådtransport af farligt gods, hvis direktivets bilag ikke omfatter det pågældende område; dette gælder bl.a. følgende:
 - a) forskrifter om transportsikkerhedsmyndigheder, herunder søpoliti;
 - b) forskrifter om inspektion af fartøjer, der transporterer farligt gods, og om gennemførelsen af sådanne inspektioner;

c) forskrifter om skibsinspektionsmyndigheder og klassificeringsselskaber.

Nationale bestemmelser på de af litra b og c omfattede områder må ikke udvides. De pågældende bestemmelser skal ophæves, hvis tilsvarende bestemmelser gøres obligatoriske efter EF-retten.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- "ADN": de tekniske bilag til den rekommandation om international transport af farligt gods ad indre vandveje, som er vedtaget i Genève og som i sin version af 1. januar 1997 er vedføjet som bilag til dette direktiv;
- "ADNR": overenskomsten om transport af farlige stoffer på Rhinen, som den gælder den 1. januar 1997;
- "farligt gods": stoffer og varer, som det er forbudt at transportere, eller som kun må transporteres på særlige betingelser i henhold til dette direktivs bilag;
- "transport": al virksomhed, der indgår i transport af farligt gods med fartøjer på indre vandveje, udført mellem medlemsstaterne eller på en medlemsstats indre vandveje, herunder lastning, losning og omladning til eller fra en anden transportform samt alle nødvendige stop under transporten, og som er omfattet af dette direktivs bilag, uden at medlemsstaternes bestemmelser om ansvar i forbindelse med denne virksomhed herved indskrænkes;
- "færgefart": transport som udelukkende sker for at krydse en indre vandvej eller et havneområde.

Artikel 3

1. Farligt gods, som det er forbudt at transportere i henhold til dette direktivs bilag, må ikke transporteres med fartøjer på indre vandveje på en medlemsstats område, jf. dog artikel 6.
2. Hvor dette direktiv ikke foreskriver andet, og uden indskrænkning af reglerne om markedsadgang for virksomheder, der driver transport på indre vandveje, eller af reglerne for godstransport med fartøjer på indre vandveje, tillades bådtransport af farligt gods på indre vandveje, hvis betingelserne i følgende bilag overholdes:
 - bestemmelser om farlige stoffer og varer (bilag A)
 - bestemmelser om transport af farligt gods i pakker eller som styrtgods (bilag B.1)
 - bestemmelser om transport af farligt gods i tanke (bilag B.2).

Artikel 4

1. Til fartøjer, der transporterer farligt gods på de i artikel 1, stk. 1, nævnte vandveje, udstedes et EF-certifikat efter fremgangsmåden i bilag B.1, randnummer 10 282, og bilag B.2, randnummer 210 282. Et EF-certifikat, der er udstedt af den kompetente myndighed i en medlemsstat, attesterer, at fartøjer er inspiceret, og at det er konstrueret og udstyret i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i bilag A, B.1 og B.2. Certifikatet skal medføres om bord på fartøjet.

2. Alle fartøjer, der medfører et certifikat udstedt i overensstemmelse med overenskomsten om transport af farlige stoffer på Rhinen (ADNR), som den er gældende den 1. januar 1997, må uanset stk. 1 transportere farligt gods på hele EF's område på de betingelser, der er fastsat i certifikatet.
3. Hver medlemsstat udarbejder en fortegnelse over organisationer, der er bemyndiget til at udføre inspektioner i overensstemmelse med bilag B.1, randnummer 10 282, og bilag B.2, randnummer 210 282; den fremsender denne fortegnelse til Kommissionen og de andre medlemsstater. Bilag C indeholder fortegnelsen over anerkendte klassificeringsselskaber.
4. Et certifikat, der er udstedt af den kompetente myndighed i en medlemsstat i medfør af stk. 1, anerkendes af alle andre medlemsstater.

Kapitel II

Afvielser, indskrænkninger og undtagelser

Artikel 5

1. Uden at andre EF-forskrifter derved indskrænkes, bevarer hver medlemsstat retten til at regulere eller forbyde transport af visse farlige stoffer på indre vandveje på dets område, men kun hvis der ligger andre hensyn til grund herfor end sikkerheden under transport, især statssikkerhedsmæssige eller miljøbeskyttelsesmæssige hensyn.
2. Medlemsstaterne kan tillade, at fartøjer, der medfører et certifikat, som er udstedt i henhold til den pågældende medlemsstats nationale retsfor skrifter, og som er gyldigt til transport af farligt gods, benyttes på medlemsstatens eget område, indtil certifikatets gyldighedsperiode udløber.

3. Hvis der indtræffer en ulykke eller en hændelse og en medlemsstat finder, at de gældende sikkerhedsbestemmelser har været utilstrækkelige til at begrænse risikoen i forbindelse med transporten, og hvis der er behov for hurtig handling, meddeler den pågældende medlemsstat allerede i planlægningsfasen Kommissionen, hvilke skridt den påtænker at tage. Efter fremgangsmåden i artikel 9 afgør Kommissionen, om det bør godkendes, at de pågældende foranstaltninger gennemføres, og hvor længe de skal gælde. Kommissionen kan ændre direktivets bilag efter fremgangsmåden i artikel 9.
4. Medlemsstaterne kan opretholde alle nationale bestemmelser, der den 31. december 1998 gælder for transport og emballering af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner, indtil tilsvarende bestemmelser er indføjet i bilagene til dette direktiv. De nationale bestemmelser må dog ikke udvides eller gøres strengere. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om bestemmelserne, og Kommissionen informerer de øvrige medlemsstater.
5. Om færgefart kan medlemsstaterne med gyldighed for deres eget område vedtage nationale bestemmelser, som afviger fra bilagene til dette direktiv. Afvigelserne skal anføres på færgens tekniske certifikat.

Artikel 6

1. Bådtransport på indre vandveje af farligt gods, der er klassificeret, emballeret og mærket i overensstemmelse med internationale krav til sø- eller landtransport, kan medlemsstaterne tillade på deres eget område, hvis transporten også omfatter en strækning til lands eller til søs.

2. De i bilagene til dette direktiv indeholdte bestemmelser om, hvilke sprog der skal benyttes i den relevante mærkning eller dokumentation gælder ikke for transporter, der udelukkende finder sted på indre vandveje på en enkelt medlemsstats område. En medlemsstat kan tillade, at der ved transporter, som udelukkende finder sted på indre vandveje på dens område, benyttes andre sprog end dem, der er anført i bilagene.
3. Efter at have rådført sig med Kommissionen kan en medlemsstat på sit eget område i enkelttilfælde tillade transporter af farligt gods eller transporter, som bilagene forbyder, eller transporter, der udføres på andre vilkår end fastlagt i bilagene, hvis de nationale sikkerhedskrav overholdes og kontrolleres strengt på klart specificerede betingelser.

Artikel 7

1. Uden indskrænkning af nationale bestemmelser eller EF-bestemmelser om markedsadgang tillades bådtransport af farligt gods på indre vandveje mellem EF's område og tredjelande, hvis den opfylder kravene i dette direktivs bilag. Hvor EF har indgået aftaler med tredjelande om transport af farligt gods, finder disse aftaler dog anvendelse.
2. Medlemsstaterne giver afkald på krav om særlig skibsinspektion af fartøjer, der er indregistreret i tredjelande, hvis et anerkendt klassificeringsselskab efter reglerne i bilag C har udstedt et certifikat, hvoraf det fremgår, at fartøjet opfylder de relevante bestemmelser i bilag A, B.1 og B.2.

Kapitel III

Afsluttende bestemmelser

Artikel 8

Med henblik på tilpasning af bilagene til den videnskabelige og tekniske udvikling på det område, som dette direktiv omfatter, især for at tage hensyn til ændringer af de tilsvarende bestemmelser i ADN, vedtages ændringer af dette direktiv efter fremgangsmåden i artikel 9.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Transport af Farligt Gods, som er nedsat i medfør af direktiv 94/55/EF⁹, artikel 9, i det følgende benævnt 'udvalget'.
2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.
3. Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

⁹ EFT L 319 af 12.12.1994, s.7.

4. Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1999. De underretter straks Kommissionen herom. De anvender disse love og administrative bestemmelser fra den 1. januar 1999.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.
3. Medlemsstaterne fastlægger et sanktionssystem, som skal gælde ved overtrædelse af de forskrifter, de har vedtaget i medfør af dette direktiv, og tager skridt til at sikre, at sanktionerne anvendes. De således vedtagne sanktioner skal være effektive og forholdsmæssige og virke afskrækkende. Medlemsstaterne underretter senest på den i stk. 1 nævnte dato Kommissionen om de relevante bestemmelser og hurtigst muligt om efterfølgende ændringer.

Artikel 11

Dette direktiv træder i kraft på den tyvende dag, efter at det er offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

Bilag A

Bilaget indeholder randnumrene 0 001 til 6 999 i bilag A til rekommandationen om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN), således som den er i kraft den 1. januar 1997, idet udtrykket "medlemsstat" indsættes i stedet for "kontraherende part".

NB: Alle EF's officielle sprogversioner vil blive offentliggjort, så snart den konsoliderede tekst foreligger på alle sprog.

Bilag B.1 og B.2

Bilagene indeholder randnumrene 10 000 til 331 999 i bilag B.1 og B.2 til rekommandationen om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN), således som den er i kraft den 1. januar 1997, idet udtrykket "medlemsstat" indsættes i stedet for "kontraherende part".

NB: Alle EF's officielle sprogversioner vil blive offentliggjort, så snart den konsoliderede tekst foreligger på alle sprog.

Bilag A

Liste over anerkendte klassificeringsselskaber:

- 1 Germanischer Lloyd
- 2 Bureau Veritas
- 3 Lloyd's Register of Shipping

ISSN 0254-1459

KOM(97) 367 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 14 06 02

Katalognummer : CB-CO-97-355-DA-C

ISBN 92-78-22650-5

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg