



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 16. augustā
(OR. en)

11800/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0234(NLE)

TRANS 528
MAR 152

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 11. augusts
Saņēmējs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 394 final
Temats:	Priekšlikums PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā attiecībā uz iekšzemes kuģošanas standartu pieņemšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 394 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 394 *final*

Briselē, 11.8.2022.
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Iekšzemes kuģošanas standartu
izstrādes Eiropas komitejā un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā attiecībā uz
iekšzemes kuģošanas standartu pieņemšanu**

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu par nostāju, kas Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (*CESNI*) 2022. gada 13. oktobra sēdē un Reinas kuģniecības centrālās komisijas (*CCNR*) 2022. gada 8. decembra plenārsēdē Savienības vārdā jāieņem jautājumā par paredzēto iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta (ES-TRIN 2023/1) un Eiropas upju informācijas pakalpojumu standarta (ES-RIS 2023/1) pieņemšanu.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. *CCNR* un *CESNI*

Reinas kuģniecības centrālā komisija (*CCNR*) ir starptautiska organizācija ar regulatīvām pilnvarām Reinas iekšzemes kuģošanas transporta jautājumos. *CCNR* puses ir četras dalībvalstis (Beļģija, Francija, Nīderlande un Vācija) un Šveice.

Pārskatītā 1868. gada 17. oktobrī Manheimā parakstītā Konvencija par kuģošanu Reinā nosaka tiesisko regulējumu, kas reglamentē Reinas kā iekšzemes ūdensceļa izmantošanu kuģošanai un nosaka *CCNR* uzdevumus. Pašlaik piemērojamās konvencijas pamatā ir Konvencija, ar ko groza pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā, ko pieņēma 1963. gada 20. novembrī un kas stājās spēkā 1967. gada 14. aprīlī. Tās plenārsēdes notiek divas reizes gadā. Tajās piedalās *CCNR* dalībvalstu pārstāvji. Plenārsēde ir *CCNR* lēmumu pieņemšanas struktūra. Tā pieņem centrālās komisijas rezolūcijas. Katrai valstij ir viena balss, un lēmumus pieņem vienprātīgi. Rezolūcijas ir juridiski saistošas. ES nav *CCNR* locekle.

CCNR 2015. gadā pieņēma rezolūciju, ar ko tika izveidota Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komiteja (*Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI*). Tās uzdevums ir dažādu jomu tehnisko standartu pieņemšana, jo īpaši attiecībā uz kuģiem, informācijas tehnoloģijām un apkalpi, vienota šo standartu un attiecīgo procedūru interpretācija, kā arī kuģošanas drošuma, vides aizsardzības vai citu kuģošanas jomas jautājumu apspriešana.

CESNI sastāvā ir eksperti, kas pārstāv balsstiesīgās *CCNR* un ES dalībvalstis (katrai valstij ir viena balss). ES nav *CESNI* locekle. Tomēr ES tāpat kā citas starptautiskās organizācijas, kas risina jautājumus, kuri ietilpst *CESNI* darbības jomās, var piedalīties *CESNI* darbā bez balsstiesībām.

2.2. Paredzētie *CESNI* un *CCNR* akti

CESNI 2022. gada 13. oktobra sēdē pieņems jaunu Eiropas standartu redakciju, kas nosaka iekšzemes kuģošanas kuģiem piemērojamās tehniskās prasības (ES-TRIN 2023/1), un Eiropas upju informācijas pakalpojumu standarta (ES-RIS 2023/1) jaunu izdevumu.

ES-TRIN

Pirmo ES-TRIN redakciju (ES-TRIN 2015/1) pieņēma *CESNI* sēdē 2015. gada 28. septembrī. To oficiāli pieņēma *CESNI* plenārsēdē, kas notika 2015. gada 26. novembrī. *CESNI* pieņēma šādus standarta ES-TRIN grozījumus:

1. standarts ES-TRIN 2017/1, 2017. gada 6. jūlijā,
2. standarts ES-TRIN 2019/1, 2018. gada 8. novembrī,
3. standarts ES-TRIN 2021/1, 2020. gada 13. oktobrī.

ES-TRIN regulāri atjaunina, ņemot vērā *CESNI* darba grupu darbu.

ES-TRIN ir regulāri jāatjaunina, lai:

- uzturētu augstu iekšzemes kuģošanas drošuma līmeni,
- sekotu tehniskajai attīstībai (piemēram, ugunsdzēsības sistēmu, navigācijas ierīču),
- nodrošinātu saderību ar ES tiesisko regulējumu.

2021. un 2022. gadā *CESNI* eksperti izstrādāja ES-TRIN 2023/1 jaunu redakciju.

ES-TRIN 2023/1 ietverti vairāki grozījumi, jo īpaši attiecībā uz šīm jomām:

- degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru un degvielas elementi,
- glābšanas vestes,
- pēcapstrādes sistēmas,
- notekūdeņu savākšana,
- pastāvīgi uzstādītas ugunsdzēsības sistēmas priekšmetu aizsardzībai,
- pasažieru kuģi,
- atpūtas kuģi,
- elektriskie dzinēji uz pakaļgala pusi no pakaļpīķa starpsienas,
- ekspluatācijā esošu dzinēju remonts,
- nolaižamas stūres mājas,
- radara navigācijas iekārtas un pagriešanās ātruma indikatori,
- atsauču uz ES-RIS 2023/1 atjaunināšana,
- speciāli enkuri ar samazinātu masu.

2022. gada 13. aprīļa sēdē *CESNI* nolēma ieplānot standarta ES-TRIN 2023/1 pieņemšanu 2022. gada 13. oktobra sēdē. Gaidāms, ka pirms minētās 2022. gada 13. oktobra sēdes standarta projektā tiks izdarītas tikai nelielas formālas izmaiņas. Standartu ES-TRIN 2023/1 publicēs speciālā tīmekļa vietnē (cesni.eu). Visām ES dalībvalstīm ir (aizsargāta) piekļuve iepriekšminētajam standartu projektam.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK¹, standarts ES-TRIN 2023/1 tiks iekļauts ES tiesību aktos.

Atsauces uz *CESNI* pieņemto standartu ir iekļautas Direktīvas (ES) 2016/1629 II pielikumā. Saskaņā ar minētās direktīvas 31. panta 1. punktu Komisija pieņem deleģētos aktus nolūkā pielāgot II pielikumu, lai bez nepamatotas kavēšanās atjauninātu atsauci uz jaunāko standarta ES-TRIN redakciju un noteiktu tā piemērošanas dienu.

CCNR pieņems rezolūciju, ar ko groza *CCNR* noteikumus, lai iekļautu atsauci uz standartu ES-TRIN 2023/1.

Lai nodrošinātu konsekveni divos spēkā esošajos juridiskajos režīmos par tehniskajām prasībām attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem (*CCNR* un ES), ir jānodrošina vienādi standarti. No 2024. gada 1. janvāra uz standartu ES-TRIN 2023/1 atsauksies gan ES tiesību akti, gan *CCNR* noteikumi.

ES-RIS

ES-RIS (ES-RIS, 2021. gada 1. izdevums) pirmā versija tika oficiāli pieņemta *CESNI* plenārsēdē 2021. gada 15. aprīlī, un tā attiecas uz šādiem RIS tehniskajiem standartiem:

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK (OV L 252, 16.9.2016., 118. lpp.).

- I daļa Elektronisko karšu attēlošanas un informācijas standartsistēmas iekšzemes kuģošanai
- II daļa Kuģošanas līdzekļu lokalizācijas un līdzsekošanas standarts iekšzemes kuģošanai
- III daļa Iekšzemes AIS kuģu aprīkojuma ekspluatācijas un veiktspējas prasības, testa metodes un vajadzīgie testa rezultāti (Testa standarts iekšzemes AIS)
- IV daļa Elektronisko kuģu ziņojumu standarts iekšzemes kuģošanai
- V daļa Standartpaziņojumi kapteiņiem

ES-RIS regulāri atjaunina, ņemot vērā *CESNI* darba grupu darbu. ES-RIS ir regulāri jāatjaunina, lai:

- uzturētu augstu iekšzemes kuģošanas drošumu,
- sekotu tehnikas attīstībai,
- nodrošinātu saderību ar ES tiesisko regulējumu un starptautiskajām prasībām.

2021. un 2022. gadā *CESNI* eksperti izstrādāja ES-RIS 2023/1 jaunu redakciju. Tulkošanas procesā un darba grupu veiktās korektīvās rediģēšanas rezultātā tika veikti dažādi redakcionāli uzlabojumi. ES-RIS 2023/1 arī tika veiktas izmaiņas formatēšanā, standartizējot tā izkārtojumu, vispārējo struktūru un pielikumus. Tika pārskatīta pantu, nodaļu, tabulu, diagrammu un shēmu numerācija. Tas ietver dažādus uzlabojumus attiecībā uz iekšējo konsekvenci un saskaņotību starp dažādām standarta daļām. Tā rezultātā tika atjaunināta ES-RIS vispārējā struktūra:

- I daļa Elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmas iekšzemes kuģošanai (iekšzemes *ECDIS*);
- II daļa Kuģošanas līdzekļu lokalizācija un līdzsekošana iekšzemes kuģošanai
- III daļa Paziņojumi kapteiņiem
- IV daļa Elektroniskie kuģu ziņojumi iekšzemes kuģošanai
- V daļa Iekšzemes *ECDIS* ekspluatācijas un veiktspējas prasības, testa metodes un vajadzīgie testa rezultāti (iekšzemes *ECDIS* testa daļa)
- VI daļa Iekšzemes *AIS* kuģu aprīkojuma ekspluatācijas un veiktspējas prasības, testa metodes un vajadzīgie testa rezultāti (iekšzemes *AIS* testa daļa)

2022. gada 13. aprīļa sēdē *CESNI* nolēma ieplānot ES-RIS 2023/1 pieņemšanu 2022. gada 13. oktobra sēdē. Gaidāms, ka pirms minētās 2022. gada 13. oktobra sēdes standartu projektā tiks izdarītas tikai nelielas izmaiņas. ES-RIS 2023/1 publicēs speciālā tīmekļa vietnē (cesni.eu). Visām ES dalībvalstīm ir (aizsargāta) piekļuve iepriekšminētajam standartu projektam.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem² ES-RIS 2023/1 iekļaus ES tiesību aktos. Tas tiks saskaņots ar pašlaik notiekošo Direktīvas 2005/44/EK pārskatīšanu, un to paredzēts pieņemt 2023. gada vidū.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

CCNR pieņems rezolūciju, ar ko groza CCNR noteikumus, lai iekļautu atsauci uz ES-RIS 2023/1.

Tā kā ES-TRIN 2023/1 ir atsauces uz ES-RIS 2023/1, ir svarīgi, lai CESNI 2022. gada 13. oktobra sēdē pieņemtu abus standartus.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

Lēmums, ar ko nosaka Savienības nostāju, ir vajadzīgs, jo pieņemamajiem aktiem ir juridiskas sekas LESD 218. panta 9. punkta piemērošanas nolūkā un jo īpaši ņemot vērā to ietekmi uz ES tiesību aktu jomu, kas saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu ir Savienības ekskluzīvā kompetencē.

Tehniskā standarta ES-TRIN un ES-RIS atjauninājumi tika intensīvi gatavoti CESNI ekspertu līmenī. Šajā saistībā notika apspriešanās ar ļoti plašu publiskā un privātā sektora ekspertu loku. Standarta izstrādes laikā notika šādas tehniskās sanāksmes CESNI līmenī:

- CESNI/PT darba grupas sanāksmes (23.–24.06.2020., 22.–23.09.2020., 17.–18.11.2020., 2.–3.03.2021., 23.–24.06.2022., 16.–17.11.2021. un 22.–23.02.2022.) un CESNI/TI (28.06.–02.07.2021., 08.–10.09.2021., 14.–17.12.2021., 09.–10.03.2022.),
- Komitejas sēde (13.04.2022.).

Šīs sanāksmes ļāva panākt vienošanos ekspertu līmenī par iekšzemes kuģošanas standartiem.

Ierosinātā Savienības nostāja ir pieņemt standartu ES-TRIN 2023/1 un ES-RIS 2023/1, jo ar tiem tiek veicināts augstākais drošuma līmenis kuģošanā pa iekšzemes ūdensceļiem, sekojot tehnikas attīstībai šajā nozarē un nodrošinot kuģiem noteikto prasību saderību un upju informācijas pakalpojumu savietojamību Eiropā.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, kuros nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle, vai nolīguma puse³.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”⁴.

³ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

⁴ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Gan *CESNI*, gan *CCNR* ir struktūras, kas izveidotas saskaņā ar starptautisku nolīgumu, proti, pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā (Manheimas konvencija)⁵.

Lai gan *CESNI* pieņemtie noteikumi paši par sevi nav saistoši, tie *CCNR* dalībniekiem kļūs saistoši brīdī, kad *CCNR* grozīs savu tiesisko regulējumu (noteikumus par Reinas kuģu pārbaudēm, Reinas policijas noteikumus), lai atsauktos uz *CESNI* pieņemtajiem standartiem, un noteiks šos standartus par saistošiem, piemērojot pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā. Šādu noteikumu saistošais raksturs *CCNR* locekļiem tiešām ir noteikts Manheimas konvencijā.

Saskaņā ar Manheimas konvencijas 22. pantu *CCNR* ir pilnvaras noteikt saistošas tehniskās prasības iekšzemes ūdensceļu kuģiem. Rezolūcija, kas jāpieņem *CCNR* un ar ko grozīs *CCNR* noteikumus, lai iekļautu atsauci uz ES-TRIN 2023/1, tādējādi *CCNR* pusēm būs juridiski saistošs akts.

No otras puses un saskaņā ar Manheimas konvencijas 1. pantu, *CCNR* var grozīt savu tiesisko regulējumu attiecībā uz upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*), lai *RIS* piemērojamās tehniskās specifikācijas saskaņotu ar ES-RIS 2023/1. Rezolūcija, kas jāpieņem *CCNR* un ar ko grozīs *CCNR* noteikumus, lai iekļautu atsauci uz ES-RIS 2023/1, *CCNR* pusēm būs juridiski saistošs akts. Tomēr ar to netiks papildināta vai grozīta Manheimas konvencijas iestāžu sistēma.

Tādēļ paredzētie akti būs saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām atbilstīgi Manheimas konvencijas 1. un 22. pantam.

Turklāt ES-TRIN 2023/1 un ES-RIS 2023/1 ir akti ar juridiskām sekām LESD 218. panta 9. punkta piemērošanas nolūkā, jo tie var būtiski ietekmēt ES tiesību aktu saturu, proti, Direktīvu (ES) 2016/1629 un Direktīvu 2005/44/EK.

Attiecībā uz ES-TRIN standartu tas ir tāpēc, ka saskaņā ar pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā piemērojamais regulējums ir jāņem vērā, izdarot grozījumus Direktīvā (ES) 2016/1629, un tāpēc, ka *CESNI* pieņemtie tehniskie standarti ir iekļauti Direktīvas (ES) 2016/1629 II pielikumā un ir jāatjaunina, izmantojot deleģētos aktus.

Attiecībā uz upju informācijas pakalpojumiem Direktīvas 2005/44/EK 5. pants pilnvaro Komisiju pieņemt tehniskās vadlīnijas un tehniskās specifikācijas, ar kurām atbalsta *RIS* un nodrošina šo pakalpojumu sadarbību. Direktīvas 3. apsvērumā noteikts, ka drošības apsvērumu dēļ un nolūkā veikt saskaņošanu Eiropas mērogā šādu kopīgu prasību un tehnisko specifikāciju saturs būtu jāizstrādā, pamatojoties uz darbu, ko šajā jomā ir veikušas attiecīgās starptautiskās organizācijas, jo īpaši Reinas kuģniecības centrālā komisija (*CCNR*) un ANO Eiropas Ekonomikas komisija (ANO EEK). ES-RIS 2023/1 saturēs tehniskās specifikācijas, kas jāpieņem saskaņā ar Direktīvas 2005/44/EK 5. pantu. Šis pieņemšanas process tiks saskaņots ar pašlaik notiekošo Direktīvas 2005/44/EK pārskatīšanu, un to paredzēts pieņemt 2023. gada vidū.

Tāpēc ir jānosaka nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem *CESNI* un *CCNR*, lai pieņemtu iekšzemes navigācijas kuģu tehnisko prasību standartus un saskaņotu upju informācijas pakalpojumu standartus.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

⁵ Pārskatītā 1868. gada 17. oktobra Konvencija par kuģošanu Reinā, grozīta 1963. gada 20. novembrī.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb dominējošais mērķis vai komponents.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzēto aktu galvenais mērķis un saturs attiecas uz kopējo transporta politiku.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. panta 1. punkts.

4.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam jābūt LESD 91. panta 1. punktam saistībā ar 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā attiecībā uz iekšzemes kuģošanas standartu pieņemšanu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu sasaistē ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Pārskatītā 1868. gada 17. oktobra Konvencija par kuģošanu Reinā, kas grozīta ar Konvenciju, ar ko groza pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā, ko pieņēma 1963. gada 20. novembrī, stājās spēkā 1967. gada 14. aprīlī ("konvencija").
- (2) Atbilstoši Konvencijas 22. pantam Reinas kuģniecības centrālā komisija ("CCNR") var pieņemt tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem.
- (3) Saskaņā ar konvenciju CCNR var grozīt tās tiesisko regulējumu saistībā ar upju informācijas pakalpojumiem ("RIS"), izdarot atsauces uz Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (CESNI) pieņemtiem standartiem un padarot tos obligātus konvencijas piemērošanas jomā.
- (4) CESNI tika izveidota 2015. gada 3. jūnijā CCNR ietvaros nolūkā izstrādāt tehniskos standartus dažādām iekšzemes ūdensceļu jomām, īpaši attiecībā uz kuģiem, informācijas tehnoloģijām un apkalpi.
- (5) Ar Savienības darbībām iekšzemes kuģošanas nozarē būtu jānodrošina vienveidība to Savienībā piemērojamo tehnisko prasību un specifikāciju izstrādē, kuras jo īpaši attiecas uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem un RIS.
- (6) Lai transports iekšzemes ūdensceļos būtu efektīvs un kuģošana droša, ir svarīgi, lai tehniskās prasības kuģiem un RIS būtu savietojamas un, cik iespējams, saskaņotas dažādos tiesiskajos regulējumos Eiropā. Jo īpaši ES dalībvalstīm, kas ir arī CCNR locekles, būtu jāatbalsta lēmumi, ar kuriem CCNR noteikumus saskaņo ar noteikumiem, ko piemēro Savienībā.
- (7) Paredzams, ka CESNI nākamajā 2022. gada 13. oktobra sēdē pieņems Eiropas standarta, kas nosaka iekšzemes kuģošanas kuģiem piemērojamās tehniskās prasības 2023/1 ("ES-TRIN 2023/1", un Eiropas upju informācijas pakalpojumu standarta 2023/1 ("ES-RIS 2023/1") jaunu redakciju.
- (8) ES-TRIN 2023/1 paredz vienotas tehniskās prasības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu iekšzemes ūdensceļu kuģu drošumu. Tajā ietverti noteikumi par iekšzemes ūdensceļu kuģu kuģubūvi, tehnisko aprīkojumu un iekārtām, īpaši noteikumi par konkrētām kuģu kategorijām, piemēram, pasažieru kuģiem, stumtajām karavānām un konteinerkuģiem, noteikumi par automātiskās identifikācijas sistēmas

iekārtām, noteikumi par kuģa identifikāciju, sertifikātu un reģistru paraugi, pārejas noteikumi, kā arī norādījumi par tehnisko standartu piemērošanu.

- (9) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/1629¹ II pielikumā norādīts, ka tehniskās prasības peldlīdzekļiem ir tās, kas noteiktas ES-TRIN 2021/1. Komisija ir pilnvarota atjaunināt šo II pielikumā iekļauto atsauci ar jaunāko standarta ES-TRIN redakciju un noteikt tās piemērošanas sākuma dienu. Tāpēc ES-TRIN 2023/1 ietekmēs Direktīvu (ES) 2016/1629.
- (10) Tāpēc ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (*CESNI*), jo standarts ES-TRIN 2023/1 spēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/1629.
- (11) ES-RIS 2023/1 nosaka vienotas tehniskās specifikācijas un standartus, lai atbalstītu *RIS* un nodrošinātu to sadarbību. Tehniskās specifikācijas un standarti ES-RIS 2023/1 sakrīt ar tām tehniskajām specifikācijām un standartiem, kuru pieņemšana ir prasīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2005/44/EK², jo īpaši šādās jomās: elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmas iekšzemes kuģošanai, elektroniskie kuģu ziņojumi, paziņojumi kapteiņiem, kuģošanas līdzekļu lokalizācijas un līdzsekošanas sistēmas un to iekārtu savietojamība, kuras ir nepieciešamas *RIS* izmantošanai.
- (12) *RIS* tehnisko specifikāciju pamatā ir tehniskie principi, kuri izklāstīti Direktīvas 2005/44/EK II pielikumā, un tajās ņemts vērā darbs, ko šajā jomā veikušas attiecīgās starptautiskās organizācijas.
- (13) Tāpēc ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *CESNI*, jo ES-RIS 2023/1 spēs būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, saistošās tehniskās specifikācijas, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvu 2005/44/EK.
- (14) Gaidāms, ka *CCNR* nākamajā plenārsēdē pieņems rezolūcijas, ar kurām tiks grozīti *CCNR* noteikumi, lai iekļautu atsauci uz ES-TRIN 2023/1 un ES-RIS 2023/1. Šāds grozījums saskaņā ar konvencijas 1. un 22. pantu būs saistošs atbilstīgi starptautiskajām tiesībām. Tāpēc ir lietderīgi arī noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *CCNR*.
- (15) Savienība nav ne *CCNR*, ne *CESNI* locekle. Savienības nostāja, rīkojoties kopīgi, jāpauž tām Savienības dalībvalstīm, kuras ir minēto struktūru locekles.
- (16) Ierosinātā Savienības nostāja ir pieņemt standartu ES-TRIN 2023/1 un ES-RIS 2023/1, jo ar tiem tiek veicināts augstākais drošuma līmenis kuģošanā pa iekšzemes ūdensceļiem, sekojot tehnikas attīstībai šajā nozarē un nodrošinot kuģiem noteikto prasību saderību un upju informācijas pakalpojumu savietojamību Eiropā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK (OV L 252, 16.9.2016., 118. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *CESNI* attiecībā uz ES-TRIN 2023/1 un ES-RIS 2023/1 pieņemšanu, ir piekrist to pieņemšanai.
2. Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *CCNR*, ir atbalstīt visus priekšlikumus, ar kuriem *CCNR* noteikumus saskaņo ar ES-TRIN 2023/1 un ES-RIS 2023/1.

2. pants

1. Lēmuma 1. panta 1. punktā norādīto nostāju, kopīgi rīkojoties, pauž Savienības dalībvalstis, kas ir *CESNI* locekles.
2. Lēmuma 1. panta 2. punktā norādīto nostāju, kopīgi rīkojoties, pauž Savienības dalībvalstis, kas ir *CCNR* locekles.

3. pants

Par nenožīmīgām tehniskām izmaiņām 1. pantā noteiktajās nostājās var vienoties bez jauna Padomes lēmuma.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

5. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*