

Bruksela, 16 sierpnia 2022 r.
(OR. en)

11800/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0234(NLE)

TRANS 528
MAR 152

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	11 sierpnia 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 394 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia norm dotyczących żeglugi śródlądowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 394 final.

Zał.: COM(2022) 394 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.8.2022 r.
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia norm dotyczących żeglugi śródlądowej

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, jakie w imieniu Unii należy zająć na posiedzeniu Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 13 października 2022 r. oraz na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w dniu 8 grudnia 2022 r. w związku z przewidywanym przyjęciem europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2023/1) oraz europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2023/1).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. CKŻR i CESNI

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego na Renie. Stronami CKŻR są cztery państwa członkowskie (Belgia, Francja, Niemcy i Niderlandy) oraz Szwajcaria.

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie, podpisana dnia 17 października 1868 r. w Mannheim, ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR. Obecnie obowiązująca konwencja wynika z konwencji zmieniającej poprawioną Konwencję o żegludze na Renie przyjętej w dniu 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. Posiedzenia plenarne odbywają się dwa razy w roku. Uczestniczą w nich przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje się na nim rezolucje Centralnej Komisji. Każde państwo ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. Rezolucje te są prawnie wiążące. Unia Europejska nie jest członkiem CKŻR.

W 2015 r. CKŻR przyjęła rezolucję, w której ustanowiono Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (fr. *Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure* – CESNI). Zadania komitetu obejmują przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załóg, dokonywanie jednolitej wykładni przedmiotowych norm i odnośnych procedur, a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

W skład CESNI wchodzi eksperci reprezentujący państwa członkowskie CKŻR oraz UE, którym przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. Unia Europejska nie jest członkiem CESNI. Może ona jednak uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI podobnie jak inne organizacje międzynarodowe, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

2.2. Planowane akty CESNI i CKŻR

Na posiedzeniu w dniu 13 października 2022 r. CESNI ma przyjąć nową edycję europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2023/1) oraz nową edycję europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2023/1).

ES-TRIN

Pierwszą wersję normy ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) sfinalizowano na posiedzeniu CESNI w dniu 28 września 2015 r. Formalnie przyjęto ją na posiedzeniu plenarnym CESNI w dniu 26 listopada 2015 r. CESNI przyjął następujące zmiany normy ES-TRIN:

1. normę ES-TRIN 2017/1 w dniu 6 lipca 2017 r.;
2. normę ES-TRIN 2019/1 w dniu 8 listopada 2018 r.;
3. normę ES-TRIN 2021/1 w dniu 13 października 2020 r.

Norma ES-TRIN jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI.

Systematyczna aktualizacja normy ES TRIN jest niezbędna, aby:

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- odzwierciedlać zmiany techniczne (np. w przypadku systemów gaśniczych, wyposażenia nawigacyjnego);
- zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE.

W 2021 i 2022 r. eksperci CESNI przygotowali nową edycję ES-TRIN 2023/1.

Norma ES-TRIN 2023/1 zawiera szereg poprawek dotyczących w szczególności następujących obszarów:

- paliwa o niskiej temperaturze zapłonu i ogniwa paliwowe;
- kamizelki ratunkowe;
- systemy obróbki wtórnej;
- odprowadzanie ścieków;
- systemy przeciwpożarowe zainstalowane na stałe w celu ochrony obiektów;
- statki pasażerskie;
- rekreacyjne jednostki pływające;
- elektryczne silniki napędowe za grodzią skrajnika rufowego;
- naprawy silników w eksploatacji;
- sterówki o regulowanej wysokości;
- radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki prędkości zwrotu;
- aktualizacja odesłań do normy ES-RIS 2023/1;
- specjalne kotwice o obniżonej masie.

Na posiedzeniu w dniu 13 kwietnia 2022 r. CESNI postanowił o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-TRIN 2023/1 na posiedzeniu w dniu 13 października 2022 r. Przed posiedzeniem w dniu 13 października 2022 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie formalnych i nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-TRIN 2023/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do projektu wyżej wymienionej normy.

Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE¹ norma ES-TRIN 2023/1 zostanie włączona do prawa Unii.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

Odesłanie do normy przyjętej przez CESNI znajduje się w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629. Zgodnie z art. 31 ust. 1 tej dyrektywy Komisja przyjmuje akty delegowane, aby dokonać zmian załącznika II w celu aktualizacji, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.

CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-TRIN 2023/1.

Aby zapewnić spójność dwóch istniejących systemów prawnych w odniesieniu do wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej (CKŻR oraz UE), konieczne jest określenie tych samych norm. Zarówno prawo unijne, jak też regulacje CKŻR będą odsyłać do normy ES-TRIN 2023/1, począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r.

ES-RIS

Pierwsza wersja normy ES-RIS (ES-RIS, wydanie 2021/1) została formalnie przyjęta na posiedzeniu plenarnym CESNI w dniu 15 kwietnia 2021 r. i obejmuje następujące normy techniczne dotyczące RIS:

Część I: Standardowy system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej

Część II: Standardowy system śledzenia i namierzania statków w żegludze śródlądowej

Część III: Wymagania operacyjne i eksploatacyjne, metody badań i wymagane wyniki badań dla okrętowych urządzeń AIS śródlądowego (norma badań AIS śródlądowego)

Część IV: Standardowe elektroniczne raportowanie statków w żegludze śródlądowej

Część V: Standardowe komunikaty dla kierowników statków

Norma ES-RIS jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI. Regularna aktualizacja normy ES RIS jest niezbędna, aby:

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- nadążać za zmianami technicznymi;
- zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE i wymogami międzynarodowymi.

W 2021 i 2022 r. eksperci CESNI przygotowali nową edycję normy ES-RIS 2023/1. W wyniku procesu tłumaczenia i korekty tekstów przez grupy robocze wprowadzono różne ulepszenia redakcyjne. W normie ES-RIS 2023/1 wprowadzono również zmiany w formatowaniu wraz ze standaryzacją układu, ogólnej struktury i załączników. Zmieniono numerację artykułów, rozdziałów, tabel, schematów i wykresów. Dokonano różnych ulepszeń w zakresie wewnętrznej spójności oraz zgodności między poszczególnymi częściami normy. W rezultacie zaktualizowano ogólną strukturę ES-RIS:

Część I: System obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowy)

Część II: System śledzenia i namierzania statków w żegludze śródlądowej

Część III: Komunikaty dla kierowników statków

Część IV: Elektroniczne raportowanie statków w żegludze śródlądowej

Część V: Wymagania operacyjne i eksploatacyjne, metody badań i wymagane wyniki badań dla ECDIS śródlądowego (część dotycząca badań ECDIS śródlądowego)

Część VI: Wymagania operacyjne i eksploatacyjne, metody badań i wymagane wyniki badań dla okrętowych urządzeń AIS śródlądowego (część dotycząca badań AIS śródlądowego)

Na posiedzeniu w dniu 13 kwietnia 2022 r. CESNI postanowił o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-RIS 2023/1 na posiedzeniu w dniu 13 października 2022 r. Przed posiedzeniem w dniu 13 października 2022 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-RIS 2023/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do projektu wyżej wymienionej normy.

Zgodnie z dyrektywą 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie² norma ES-RIS 2023/1 zostanie włączona do prawa UE. Będzie to powiązane z trwającą obecnie nowelizacją dyrektywy 2005/44/WE, której przyjęcie planowane jest na połowę 2023 r.

CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-RIS 2023/1.

Ponieważ ES-TRIN 2023/1 zawiera odesłania do ES-RIS 2023/1, ważne jest, aby obie te normy zostały przyjęte przez CESNI na posiedzeniu w dniu 13 października 2022 r.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

Decyzja ustalająca stanowisko Unii jest wymagana, ponieważ akty, które mają zostać przyjęte, mają skutki prawne do celów art. 218 ust. 9 TFUE, a w szczególności ze względu na ich wpływ na dziedzinę prawodawstwa Unii, która podlega wyłącznej kompetencji Unii zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE.

Aktualizacje norm technicznych ES-TRIN i ES-RIS były przedmiotem intensywnych prac przygotowawczych na szczeblu ekspertów CESNI. Przeprowadzono w tym zakresie konsultacje z dużą liczbą ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania przedmiotowych norm na szczeblu CESNI odbyły się następujące spotkania techniczne:

- posiedzenia grupy roboczej CESNI/PT (23–24 czerwca 2020 r., 22–23 września 2020 r., 17–18 listopada 2020 r., 2–3 marca 2021 r., 23–24 czerwca 2022 r., 16–17 listopada 2021 r. i 22–23 lutego 2022 r.) oraz CESNI/TI (28 czerwca–2 lipca 2021 r., 8–10 września 2021 r., 14–17 grudnia 2021 r. i 9–10 marca 2022 r.);
- posiedzenie Komitetu (13 kwietnia 2022 r.).

Spotkania te umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczeblu ekspertów w sprawie norm dotyczących żeglugi śródlądowej.

Proponowane stanowisko Unii polega na przyjęciu norm ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1, ponieważ ułatwiają one utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, odzwierciedlają zmiany techniczne w tym sektorze i zapewniają kompatybilność wymogów dotyczących usług informacji rzecznej w Europie.

² Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną danej umowy³.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywierają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁴.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszym przypadku

Zarówno CESNI, jak i CKŻR są organami utworzonymi na mocy umowy międzynarodowej, a mianowicie poprawionej Konwencji o żegludze na Renie („konwencji z Mannheim”) ⁵.

Mimo że przepisy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, staną się one wiążące dla członków CKŻR po zmodyfikowaniu przez CKŻR jej ram prawnych (regulacji dotyczących inspekcji statków na Renie, regulacji porządkowych dotyczących Renu) poprzez odesłanie do norm przyjętych przez CESNI i nadanie im statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter takich regulacji dla członków CKŻR został faktycznie ustanowiony w konwencji z Mannheim.

Zgodnie z art. 22 konwencji z Mannheim CKŻR jest uprawniona do określania wiążących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej. Rezolucja, która ma zostać przyjęta przez CKŻR, zmieniająca regulacje CKŻR w celu włączenia odesłania do normy ES-TRIN 2023/1, będzie zatem prawnie wiążącym aktem w odniesieniu do stron CKŻR.

Z drugiej strony i zgodnie z art. 1 konwencji z Mannheim CKŻR może zmienić swoje ramy regulacyjne dotyczące usług informacji rzecznej („RIS”) w celu dostosowania specyfikacji technicznych mających zastosowanie do RIS do normy ES-RIS 2023/1. Rezolucja, która ma zostać przyjęta przez CKŻR, zmieniająca regulacje CKŻR w celu włączenia odesłania do normy ES-RIS 2023/1, będzie prawnie wiążącym aktem w odniesieniu do stron CKŻR. Nie uzupełni ona jednak ani nie zmieni ram instytucjonalnych konwencji z Mannheim.

Planowane akty będą zatem wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i 22 konwencji z Mannheim.

Co więcej, normy ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1 to akty wywołujące skutki prawne do celów stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, ponieważ mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie: dyrektywę (UE) 2016/1629 i dyrektywę 2005/44/WE.

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014: 2258, pkt 61–64.

⁵ Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r.

Jeżeli chodzi o normę ES-TRIN, wynika to z faktu, że ramy mające zastosowanie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie muszą być brane pod uwagę przy wszelkich zmianach dyrektywy (UE) 2016/1629, a normy techniczne przyjęte przez CESNI są uwzględnione w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629 i muszą być aktualizowane w drodze aktów delegowanych.

Jeżeli chodzi o usługi informacji rzecznej, art. 5 dyrektywy 2005/44/WE uprawnia Komisję do przyjmowania wytycznych technicznych i specyfikacji technicznych na potrzeby RIS oraz zapewnienia interoperacyjności tych usług. W motywie 3 dyrektywy stwierdza się, że ze względów bezpieczeństwa oraz w interesie ogólnoeuropejskiej harmonizacji treść takich wspólnych wymagań i specyfikacji technicznych powinna opierać się na dorobku wypracowanym w tej dziedzinie przez właściwe organizacje międzynarodowe, takie mianowicie jak Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) oraz Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Norma ES-RIS 2023/1 będzie obejmować specyfikacje techniczne, które należy przyjąć w trybie art. 5 dyrektywy 2005/44/WE. Proces ich przyjęcia zostanie powiązany z trwającą obecnie nowelizacją dyrektywy 2005/44/WE, której przyjęcie planowane jest na połowę 2023 r.

Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach CESNI i CKŻR w odniesieniu do przyjęcia norm dotyczących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oraz norm w zakresie zharmonizowanych usług informacji rzecznej.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszym przypadku

Główny cel i treść planowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 ust. 1 TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 91 ust. 1 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia norm dotyczących żeglugi śródlądowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Poprawiona Konwencja w sprawie żeglugi na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona Konwencją zmieniającą poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi na Renie, przyjętą w dniu 20 listopada 1963 r., weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. („konwencja”).
- (2) Zgodnie z art. 22 konwencji Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) może przyjmować wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej.
- (3) Zgodnie z konwencją CKŻR może zmodyfikować swoje ramy regulacyjne dotyczące usług informacji rzecznej („RIS”) poprzez odesłanie do norm przyjętych przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”) i wprowadzenie obowiązku przestrzegania tych norm w ramach stosowania konwencji.
- (4) CESNI utworzono dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach CKŻR w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (5) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowania wymagań technicznych i specyfikacji technicznych stosowanych w Unii, w szczególności w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej oraz usług informacji rzecznej.
- (6) Dla zapewnienia efektywnego transportu i bezpiecznej żeglugi na śródlądowych drogach wodnych ważne jest, aby wymagania techniczne dla statków i RIS w różnych systemach prawnych w Europie były jak najbardziej zgodne i zharmonizowane. W szczególności państwa członkowskie UE, które są także członkami CKŻR, powinny popierać decyzje harmonizujące przepisy CKŻR z przepisami stosowanymi w Unii.
- (7) Na posiedzeniu w dniu 13 października 2022 r. CESNI ma przyjąć europejską normę ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej 2023/1 („ES-TRIN 2023/1”) oraz europejską normę w zakresie usług informacji rzecznej 2023/1 („ES-RIS 2023/1”).

- (8) Norma ES-TRIN 2023/1 określa jednolite wymagania techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statków żeglugi śródlądowej. Zawiera ona: przepisy dotyczące budowy statków żeglugi śródlądowej, ich wyposażenia i urządzeń; specjalne przepisy dotyczące poszczególnych kategorii statków, takich jak statki pasażerskie, zestawy pchane i kontenerowce; przepisy dotyczące wyposażenia automatycznych systemów identyfikacji statków; przepisy dotyczące identyfikacji statków; wzory zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.
- (9) Załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629¹ zawiera odesłanie do wymagań technicznych dla jednostek jako wymagań określonych w normie ES-TRIN 2021/1. Komisja jest uprawniona do dostosowania tego odesłania w załączniku II do najnowszej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania. W związku z tym norma ES-TRIN 2023/1 będzie mieć wpływ na dyrektywę (UE) 2016/1629.
- (10) Należy zatem określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”), ponieważ norma ES-TRIN 2023/1 będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629.
- (11) Norma ES-RIS 2023/1 określa jednolite specyfikacje techniczne i normy w celu wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności. Przedmiotowe specyfikacje techniczne i normy wynikające z normy ES-RIS 2023/1 odpowiadają specyfikacjom technicznym i normom, których przyjęcie jest wymagane na mocy dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady², w szczególności w następujących dziedzinach: system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej; elektroniczne raportowanie statków; komunikaty dla kierowników statków; systemy śledzenia i namierzania statków oraz kompatybilność sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS.
- (12) Specyfikacje techniczne dla RIS opierają się na zasadach technicznych określonych w załączniku II do dyrektywy 2005/44/WE i uwzględniają prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez odpowiednie organizacje międzynarodowe.
- (13) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CESNI, ponieważ norma ES-RIS 2023/1 będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na wiążące specyfikacje techniczne przyjmowane w ramach dyrektywy 2005/44/WE.
- (14) Na zbliżającej się sesji plenarnej CKŻR ma przyjąć rezolucję, które zmienia regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do norm ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1. Tego rodzaju zmiana będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i art. 22 konwencji. Należy zatem również ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CKŻR.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

² Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

- (15) Unia nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami tych organów.
- (16) Proponowane stanowisko Unii polega na przyjęciu norm ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1, ponieważ ułatwiają one utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, odzwierciedlają zmiany techniczne w tym sektorze i zapewniają kompatybilność wymogów dotyczących usług informacji rzecznej w Europie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CESNI w odniesieniu do przyjęcia norm ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1, polega na wyrażeniu zgody na ich przyjęcie.
2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CKŻR, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie regulacji CKŻR do norm ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami CESNI.
2. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami CKŻR.

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez konieczności przyjęcia przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*