

Bruxelles, 16 august 2022
(OR. en)

11800/22

**Dosar interinstituțional:
2022/0234 (NLE)**

**TRANS 528
MAR 152**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	11 august 2022
Destinatar:	Secretariatul General al Consiliului
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 394 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară și în cadrul Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin în legătură cu adoptarea de standarde privind navigația interioară

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 394 final.

Anexă: COM(2022) 394 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară și în cadrul Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin în legătură cu adoptarea de standarde privind navigația interioară

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunii Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) din 13 octombrie 2022 și în cadrul unei reuniuni în sesiune plenară a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR), care va avea loc la 8 decembrie 2022, în legătură cu adoptarea preconizată a standardelor europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2023/1) și a standardului european „Servicii de informații fluviale” (ES-RIS 2023/1).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. CCNR și CESNI

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) este o organizație internațională cu competențe de reglementare în ceea ce privește aspectele de transport pe căi navigabile interioare aferente Rinului. Patru state membre (Belgia, Franța, Germania și Țările de Jos), precum și Elveția sunt părți la CCNR.

Convenția revizuită privind navigația pe Rin, semnată la 17 octombrie 1868 la Mannheim, definește cadrul juridic care reglementează utilizarea Rinului drept cale navigabilă interioară și stabilește atribuțiile CCNR. Versiunea convenției aplicabilă în prezent a fost rezultatul unei Convenții de modificare a Convenției revizuite privind navigația pe Rin, adoptată la 20 noiembrie 1963, care a intrat în vigoare la 14 aprilie 1967. Reuniunile plenare se organizează de două ori pe an și reunesc reprezentanți ai statelor membre ale CCNR. Reuniunea plenară este organismul decizional al CCNR, ea oferind cadrul pentru adoptarea rezoluțiilor Comisiei Centrale. Fiecare stat dispune de un vot, iar deciziile sunt luate în unanimitate. Aceste rezoluții sunt obligatorii din punct de vedere juridic. UE nu se numără printre membrii CCNR.

În 2015, CCNR a adoptat o rezoluție privind crearea unui comitet european pentru elaborarea de standarde comune în domeniul navigației interioare (*Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*, CESNI). Misiunea acestuia include adoptarea de standarde tehnice în diverse domenii, în special în ceea ce privește navele, tehnologia informației și echipajul, interpretarea uniformă a acestor standarde și a procedurilor corespunzătoare, precum și deliberări privind siguranța navigației, protecția mediului sau alte domenii ale navigației.

CESNI este alcătuit din experți reprezentând statele membre ale CCNR și ale UE care au drepturi de vot bazate pe principiul „un stat, un vot”. UE nu este membră a CESNI. Cu toate acestea, ea poate participa, fără drept de vot, la activitatea CESNI, alături de alte organizații internaționale a căror misiune acoperă domeniile vizate de CESNI.

2.2. Actele CESNI și ale CCNR avute în vedere

La reuniunea sa din 13 octombrie 2022, CESNI urmează să adopte o nouă ediție a standardelor europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară

(ES-TRIN 2023/1) și o nouă ediție a standardului european „Servicii de informații fluviale” (ES-RIS 2023/1).

ES-TRIN

Prima versiune a ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) a fost finalizată de CESNI în cadrul reuniunii sale din 28 septembrie 2015. Ea a fost adoptată oficial în cadrul reuniunii plenare a CESNI din 26 noiembrie 2015. CESNI a adoptat următoarele modificări ale ES-TRIN:

1. standardul ES-TRIN 2017/1 din 6 iulie 2017
2. standardul ES-TRIN 2019/1 din 8 noiembrie 2018
3. standardul ES-TRIN 2021/1 din 13 octombrie 2020.

ES-TRIN este actualizat periodic, ținându-se cont de activitatea grupurilor de lucru ale CESNI.

Actualizarea periodică a ES-TRIN este necesară pentru:

- a menține un nivel înalt de siguranță a navigației interioare;
- a urmări evoluțiile tehnice (de exemplu în privința sistemelor de stingere a incendiilor, a echipamentelor de navigație);
- a asigura compatibilitatea cu cadrul juridic al UE.

În cursul anilor 2021 și 2022, experții CESNI au elaborat noua ediție a ES-TRIN 2023/1.

ES-TRIN 2023/1 cuprinde diverse modificări care vizează în special următoarele domenii:

- combustibili și pile de combustie cu punct de aprindere scăzut
- veste de salvare
- sisteme de posttratare
- colectarea apelor uzate
- sisteme de stingere a incendiilor instalate permanent pentru protejarea obiectelor
- nave de pasageri
- ambarcațiuni de agrement
- motoare de propulsie electrice amplasate la pupa peretelui picului pupa
- reparațiile motoarelor în serviciu
- timonerii retractabile
- instalații radar de navigație și indicatoare ale vitezei de rotație
- actualizarea trimerilor la ES-RIS 2023/1
- ancore speciale cu masă redusă.

În cadrul reuniunii sale din 13 aprilie 2022, CESNI a decis să programeze adoptarea standardului ES-TRIN 2023/1 cu ocazia reuniunii din 13 octombrie 2022. Înaintea acestei reuniuni din 13 octombrie 2022, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări formale și minore. Standardul ES-TRIN 2023/1 va fi publicat pe un site web dedicat (cesni.eu). Toate statele membre ale UE au acces (protejat) la proiectele de standarde menționate mai sus.

În conformitate cu Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de

modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE¹, standardul ES-TRIN 2023/1 va fi încorporat în legislația UE.

Trimiterile la standardul adoptat de CESNI sunt incluse în anexa II la Directiva (UE) 2016/1629. În temeiul articolului 31 alineatul (1) din directiva menționată, Comisia deține competența de a adopta acte delegate în scopul adaptării anexei II pentru a actualiza, fără întârzieri nejustificate, trimiterea la cea mai recentă versiune a standardului ES-TRIN și pentru a stabili data punerii sale în aplicare.

CCNR va adopta o rezoluție de modificare a regulamentelor CCNR pentru a include o trimitere la standardul ES-TRIN 2023/1.

Pentru a se asigura coerența celor două regimuri juridice existente în ceea ce privește cerințele tehnice aplicabile navelor de navigație interioară (CCNR și UE), este necesar să se prevadă standarde identice. Atât legislația UE, cât și Regulamentele CCNR vor face trimitere la ES-TRIN 2023/1 începând de la 1 ianuarie 2024.

ES-RIS

Prima versiune a ES-RIS (ES-RIS, ediția 2021/1) a fost adoptată oficial în cadrul reuniunii plenare a CESNI din 15 aprilie 2021 și acoperă următoarele standarde tehnice pentru RIS:

Partea I: Standardul privind sistemele de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară

Partea II: Standardul privind urmărirea și reperarea navelor pentru navigația interioară

Partea III: Cerințele operaționale și de performanță, metodele de încercare și rezultatele necesare ale încercărilor pentru echipamentele de la bord ale sistemului AIS interior (standardul de încercare privind sistemul AIS interior)

Partea IV: Standardul privind raportarea electronică a navelor în navigația interioară

Partea V: Standardul privind notificările transmise comandanților de nave.

ES-RIS este actualizat periodic, ținându-se cont de activitatea grupurilor de lucru ale CESNI. Actualizările periodice ale ES-RIS sunt necesare pentru:

- a menține un nivel înalt de siguranță a navigației interioare,
- a urmări evoluțiile tehnice,
- a asigura compatibilitatea cu cadrul juridic al UE și cu cerințele internaționale.

În cursul anilor 2021 și 2022, experții CESNI au elaborat noua ediție a ES-RIS 2023/1. Au fost aduse diverse îmbunătățiri la nivel de redactare, ca urmare a procesului de traducere și a efectuării corecturilor finale de către grupurile de lucru. ES-RIS 2023/1 a suferit la rândul său modificări în ceea ce privește formatarea, cu o standardizare a formatului, structurii generale

¹ Directiva (UE) 2016/1629/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118).

și anexelor sale. Numerotarea articolelor, a capitolelor, a tabelelor, a diagramei și a graficelor a fost revizuită. Au fost aduse diverse îmbunătățiri în ceea ce privește consecvența internă și coerența dintre diferitele părți ale standardului, realizându-se astfel o actualizare a structurii generale a ES-RIS:

Partea I: Sisteme de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară (sistemul ECDIS interior);

Partea II: Urmărirea și reperarea navelor pentru navigația interioară

Partea III: Notificări transmise comandanților de nave

Partea IV: Raportarea electronică a navelor în navigația interioară

Partea V: Cerințele operaționale și de performanță, metodele de încercare și rezultatele necesare ale încercărilor pentru sistemul ECDIS interior (partea sistemului ECDIS interior referitoare la încercări)

Partea VI: Cerințele operaționale și de performanță, metodele de încercare și rezultatele necesare ale încercărilor pentru echipamentele de la bord ale sistemului AIS interior (partea sistemului AIS interior referitoare la încercări).

În cadrul reuniunii sale din 13 aprilie 2022, CESNI a decis să programeze adoptarea ES-RIS 2023/1 cu ocazia reuniunii din 13 octombrie 2022. Înaintea acestei reuniuni din 13 octombrie 2022, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări minore. Standardul ES-RIS 2023/1 va fi publicat pe un site web dedicat (cesni.eu). Toate statele membre ale UE au acces (protejat) la proiectele de standarde menționate mai sus.

În conformitate cu Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității², ES-RIS 2023/1 va fi încorporat în legislația UE. Acest lucru va fi corelat cu revizuirea în curs a Directivei 2005/44/CE, care se preconizează că va fi adoptată la jumătatea anului 2023.

CCNR va adopta o rezoluție de modificare a regulamentelor CCNR pentru a include o trimitere la standardul ES-RIS 2023/1.

Întrucât ES-TRIN 2023/1 conține trimiteri la ES-RIS 2023/1, este important ca ambele standarde să fie adoptate de CESNI în cadrul reuniunii sale din 13 octombrie 2022.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Decizia de stabilire a poziției Uniunii este necesară întrucât actele care urmează să fie adoptate au efecte juridice în sensul articolului 218 alineatul (9) din TFUE și, în particular, având în vedere impactul lor asupra unui domeniu al legislației UE care face obiectul competenței exclusive a Uniunii în temeiul articolului 3 alineatul (2) din TFUE.

² Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

Actualizările standardelor tehnice ES-TRIN și ES-RIS au făcut obiectul unor pregătiri intense la nivelul experților din cadrul CESNI. În acest sens a fost consultată o gamă largă de experți, atât din sectorul public, cât și din sectorul privat. În cursul elaborării standardului, la nivelul CESNI au fost organizate următoarele reuniuni tehnice:

- reuniuni ale grupurilor de lucru CESNI/PT (23-24.6.2020, 22-23.9.2020, 17-18.11.2020, 2-3.3.2021, 23-24.6.2022, 16-17.11.2021 și 22-23.2.2022) și CESNI/TI (28.6-2.7.2021, 8-10.9.2021, 14-17.12.2021, 9-10.3.2022)
- o reuniune a Comitetului (13.4.2022).

Aceste reuniuni au permis ajungerea la un acord la nivel de experți în ceea ce privește standardele din domeniul navigației interioare.

Poziția propusă a Uniunii constă în adoptarea ES-TRIN 2023/1 și a ES-RIS 2023/1, deoarece ele facilitează nivelul cel mai înalt de siguranță în navigația interioară, urmăresc evoluțiile tehnice din acest sector și asigură compatibilitatea cerințelor aplicabile navelor, precum și compatibilitatea serviciilor de informații fluviale în Europa.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire *„a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”*.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv³.

Noțiunea de *„acte cu efecte juridice”* include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care *„au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”*⁴.

4.1.2. Aplicarea la cazul în speță

Atât CESNI, cât și CCNR sunt organisme înființate în temeiul unui acord internațional, și anume Convenția revizuită privind navigația pe Rin (Convenția de la Mannheim)⁵.

³ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

⁴ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

⁵ Convenția revizuită privind navigația pe Rin din 17 octombrie 1868, astfel cum a fost modificată la 20 noiembrie 1963.

Deși normele adoptate de CESNI nu sunt obligatorii în sine, ele vor deveni obligatorii pentru membrii CCNR de îndată ce aceasta din urmă își va modifica propriul cadru legislativ (regulamentele privind inspecția navelor pe Rin, Regulamentul de poliție pentru navigația pe Rin) pentru a face trimitere la standardele adoptate de CESNI și pentru a face aceste standarde obligatorii în cadrul aplicării Convenției revizuite privind navigația pe Rin. Într-adevăr, caracterul obligatoriu pentru membrii CCNR al regulamentului menționat este stabilit prin Convenția de la Mannheim.

În conformitate cu articolul 22 din Convenția de la Mannheim, CCNR are competența de a stabili cerințe tehnice obligatorii pentru navele de navigație interioară. Rezoluția care urmează să fie adoptată de CCNR, care va modifica regulamentele CCNR pentru a include o trimitere la ES-TRIN 2023/1, va fi deci un act obligatoriu din punct de vedere juridic pentru părțile la CCNR.

Pe de altă parte și în conformitate cu articolul 1 din Convenția de la Mannheim, CCNR își poate modifica propriul cadru de reglementare referitor la serviciile de informații fluviale („RIS”) pentru a alinia specificațiile tehnice aplicabile serviciilor RIS la ES-RIS 2023/1. Rezoluția care urmează să fie adoptată de CCNR și care va modifica regulamentele CCNR, pentru a include o trimitere la ES-RIS 2023/1, va fi un act obligatoriu din punct de vedere juridic pentru părțile la CCNR. Cu toate acestea, ea nu va modifica sau completa cadrul instituțional al Convenției de la Mannheim.

Prin urmare, actele avute în vedere vor avea caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolele 1 și 22 din Convenția de la Mannheim.

În plus, ES-TRIN 2023/1 și ES-RIS 2023/1 sunt acte cu efecte juridice în sensul aplicării articolului 218 alineatul (9) din TFUE, deoarece ele au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, mai exact: Directiva (UE) 2016/1629 și Directiva 2005/44/CE.

În ceea ce privește ES-TRIN, acest lucru se datorează faptului că pentru orice modificare a Directivei (UE) 2016/1629 trebuie să fie luat în considerare cadrul aplicabil în temeiul Convenției revizuite privind navigația pe Rin, și faptului că standardele tehnice adoptate de CESNI sunt incluse în anexa II la Directiva 2016/1629 și trebuie să fie actualizate prin intermediul unor acte delegate.

În ceea ce privește serviciile de informații fluviale, articolul 5 din Directiva 2005/44/CE împuternicește Comisia să adopte orientări și specificații tehnice pentru a sprijini serviciile RIS și a asigura interoperabilitatea acestora. În considerentul 3 din directivă se menționează că, din motive de siguranță și pentru a se asigura o armonizare paneuropeană, conținutul acestor cerințe și specificații tehnice comune trebuie să se bazeze pe activitatea depusă în acest domeniu de organizații internaționale relevante, precum Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU). ES-RIS 2023/1 va conține specificații tehnice care vor trebui adoptate în cadrul articolului 5 din Directiva 2005/44/CE. Acest proces de adoptare va fi corelat cu revizuirea în curs a Directivei 2005/44/CE, cu o adoptare preconizată la jumătatea anului 2023.

Prin urmare, este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI și al CCNR în legătură cu adoptarea de standarde privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară și de standarde privind serviciile de informații fluviale armonizate.

În consecință, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în speță

Obiectivul principal și conținutul actelor avute în vedere se referă la politica comună în domeniul transporturilor.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 91 alineatul (1) din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 91 alineatul (1) din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară și în cadrul Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin în legătură cu adoptarea de standarde privind navigația interioară

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția revizuită privind navigația pe Rin din 17 octombrie 1868, modificată prin Convenția de modificare a Convenției revizuite privind navigația pe Rin, adoptată la 20 noiembrie 1963 (denumită în continuare „convenția”), a intrat în vigoare la 14 aprilie 1967.
- (2) În temeiul articolului 22 din convenție, Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (denumită în continuare „CCNR”) poate adopta cerințe tehnice pentru navele de navigație interioară.
- (3) În temeiul convenției, CCNR poate aduce modificări cadrului său de reglementare privind serviciile de informații fluviale (denumite în continuare „RIS”), făcând trimitere la standardele adoptate de Comitetul european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (denumit în continuare „CESNI”) și făcând aceste standarde obligatorii în cadrul aplicării convenției.
- (4) CESNI a fost creat la 3 iunie 2015 în cadrul CCNR, cu scopul de a elabora standarde tehnice pentru căile navigabile interioare în diverse domenii, în special în ceea ce privește navele, tehnologia informației și echipajul.
- (5) Măsurile luate de Uniune în sectorul navigației interioare trebuie să aibă scopul de a asigura uniformitatea în elaborarea cerințelor și a specificațiilor tehnice aplicate în Uniune, în particular în ceea ce privește navele de navigație interioară și RIS.
- (6) Pentru eficiența transportului și siguranța navigației pe căile navigabile interioare, este important ca cerințele tehnice pentru nave și RIS să fie compatibile și cât mai armonizate cu puțință în cadrul diferitelor regimuri juridice din Europa. În particular, statele membre ale UE care sunt și membre ale CCNR trebuie să fie autorizate să sprijine deciziile de armonizare a normelor CCNR cu normele aplicate în Uniune.

- (7) Se preconizează că CESNI, în cadrul următoarei sale reuniuni din 13 octombrie 2022, va adopta Standardul european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară 2023/1 („ES-TRIN 2023/1”) și Standardul european „Servicii de informații fluviale” 2023/1 („ES-RIS 2023/1”).
- (8) ES-TRIN 2023/1 stabilește cerințe tehnice uniforme necesare pentru a garanta siguranța navelor de navigație interioară. El include dispoziții privind construcția navelor, echiparea și echipamentele navelor de navigație interioară, dispoziții speciale privind anumite categorii de nave, cum ar fi navele de pasageri, convoaiele împinse și navele portcontainer, dispoziții privind echipamentele sistemului de identificare automată, dispoziții privind identificarea navei, un model de certificate și de registru, dispoziții tranzitorii, precum și instrucțiuni de aplicare a standardului tehnic.
- (9) Anexa II la Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului¹ face trimitere la cerințele tehnice pentru ambarcațiuni, astfel cum sunt prevăzute în ES-TRIN 2021/1. Comisia deține competența de a actualiza această trimitere din anexa II conform celei mai recente versiuni a standardului ES-TRIN și de a stabili data de aplicare a acesteia. Prin urmare, ES-TRIN 2023/1 va avea incidență asupra Directivei (UE) 2016/1629.
- (10) Este deci necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară („CESNI”), deoarece standardul ES-TRIN 2023/1 va avea vocația să influențeze în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume al Directivei (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului.
- (11) ES-RIS 2023/1 stabilește specificații și standarde tehnice uniforme pentru a sprijini serviciile RIS și a asigura interoperabilitatea acestora. Specificațiile și standardele tehnice din cadrul ES-RIS 2023/1 corespund specificațiilor și standardelor tehnice a căror adoptare este impusă de Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului², în special în următoarele domenii: sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară; raportarea electronică a navelor; notificările transmise comandanților de nave; sistemele de urmărire și reperare a navelor și compatibilitatea echipamentelor necesare pentru utilizarea RIS.
- (12) Specificațiile tehnice pentru RIS se bazează pe principiile tehnice stabilite în anexa II la Directiva 2005/44/CE și iau în considerare activitatea depusă în acest domeniu de organizațiile internaționale relevante.
- (13) Este deci oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI, întrucât ES-RIS 2023/1 va avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume specificațiile tehnice obligatorii adoptate în cadrul Directivei 2005/44/CE.

¹ Directiva (UE) 2016/1629/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118).

² Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

- (14) Se preconizează că, în cadrul unei viitoare sesiuni plenare, CCNR va adopta rezoluții care vor modifica regulamentele CCNR pentru a include o trimitere la ES-TRIN 2023/1 și la ES-RIS 2023/1. O astfel de modificare va avea caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolele 1 și 22 din convenție. Prin urmare, este totodată oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CCNR.
- (15) Uniunea nu este membră nici a CCNR, nici a CESNI. Poziția Uniunii trebuie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale acestor organisme, acționând împreună.
- (16) Poziția propusă a Uniunii constă în adoptarea ES-TRIN 2023/1 și a ES-RIS 2023/1, deoarece ele facilitează nivelul cel mai înalt de siguranță în navigația interioară, urmăresc evoluțiile tehnice din acest sector și asigură compatibilitatea cerințelor aplicabile navelor, precum și compatibilitatea serviciilor de informații fluviale în Europa,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

1. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI în ceea ce privește adoptarea ES-TRIN 2023/1 și a ES-RIS 2023/1 constă în a fi de acord cu adoptarea acestora.
2. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CCNR constă în a sprijini toate propunerile vizând armonizarea regulamentelor CCNR cu ES-TRIN 2023/1 și cu ES-RIS 2023/1.

Articolul 2

1. Poziția menționată la articolul 1 alineatul (1) se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CESNI, acționând împreună.
2. Poziția menționată la articolul 1 alineatul (2) se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CCNR, acționând împreună.

Articolul 3

Se poate conveni asupra unor modificări tehnice minore ale pozițiilor menționate la articolul 1 fără a mai fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*