

Bruksela, 11 lutego 2021 r.
(OR. en)

6133/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0024 (NLE)

MAR 17
TRANS 77

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	3 lutego 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 41 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 41 final.

Załącznik: COM(2021) 41 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 3.2.2021 r.
COM(2021) 41 final

2021/0024 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na następnym posiedzeniu Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz na następnej sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w związku z przewidywanym przyjęciem normy dotyczącej podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy oraz normy dotyczącej znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w czterech językach.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. CKŻR i CESNI

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie wodnego transportu śródlądowego na Renie. Stronami CKŻR są cztery państwa członkowskie UE (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 wersja konwencji jest rezultatem konwencji zmieniającej poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi 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. W posiedzeniach uczestniczą przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje ono rezolucje centralnej komisji oraz przyjmuje i zmienia jej przepisy techniczne. Każde państwo członkowskie CKŻR 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). Misja komitetu obejmuje przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załogi, jednolitą wykładnię 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 państwa członkowskie UE, którym przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. Unia Europejska nie jest członkiem CESNI. Może jednak uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI wraz z organizacjami międzynarodowymi, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

2.2. Planowany akt CESNI i CKŻR

Na następnym posiedzeniu plenarnym CESNI ma przyjąć normę dotyczącą podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy (nr ref. cesni 20_04) oraz normę dotyczącą znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w czterech językach (nr ref. cesni 20_39).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE¹ wprowadza zharmonizowane przepisy w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej w Europie oraz ustanawia pewne normy w dziedzinie kwalifikacji zawodowych. Dwie wyżej wymienione normy nie są wymagane na mocy dyrektywy, ale zostały opracowane przez CESNI w celu ułatwienia wdrożenia wymogów wchodzących w zakres dyrektywy oraz zachęcenia do harmonizacji.

Zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy (UE) 2017/2397 konieczne jest ukończenie podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z wymogami krajowymi w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza. Norma CESNI dotycząca podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodych marynarzy określa wymogi, które państwa członkowskie CESNI mogłyby spełnić jako wymogi krajowe w celu zapewnienia takiego samego poziomu jakości obsługi.

Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy (UE) 2017/2397 wymaga się, aby marynarze i kapitanowie mieli możliwość stosowania znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją. Norma CESNI dotycząca znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w czterech językach szczegółowo określa taki system komunikacji.

Eksperti CESNI przygotowali te dwie normy w 2019 r. i 2020 r., a CESNI postanowił na posiedzeniu w dniu 30 kwietnia 2020 r. zaplanować ich przyjęcie na następnym posiedzeniu.

Eksperti CESNI (grupa robocza CESNI/QP) opracowali normę dotyczącą podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy oraz dotyczącą znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w ramach programów prac CESNI na lata 2016–2018 i 2019–2021. Następujące posiedzenia techniczne dotyczyły tego zagadnienia i umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczeblu CESNI:

- posiedzenia robocze (24.05.2018 r.; 6–7.10.2018 r.; 8.05.2019 r.; 11.09.2019 r.; 6.11.2019 r. 6.02.2020 r.; 22.04.2020 r.) oraz
- posiedzenie komitetu (30.04.2020 r.).

Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do wyżej wymienionych projektów norm za pośrednictwem specjalnej strony internetowej (cesni.eu).

Normy ES-QIN (normy europejskie dotyczące kwalifikacji w żegludze śródlądowej) zostaną zaktualizowane w celu uwzględnienia tych dwóch nowych norm.

CKŻR przyjmie rezolucję w celu uwzględnienia w rozporządzeniu dotyczącym załóg statków na Renie odniesienia do najnowszej wersji norm ES-QIN, w tym tych dwóch norm.

3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Przyjęcie decyzji ustalającej stanowisko Unii jest konieczne, aby zapewnić odpowiednie uwzględnienie interesów UE przy podejmowaniu decyzji w sprawie ustanowienia norm dotyczących podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy oraz dotyczących znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w czterech językach. Kwestia ta wchodzi w zakres kompetencji UE, ponieważ normy te mają na celu ułatwienie wdrożenia dyrektywy (UE) 2017/2397.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53).

Proponowane stanowisko Unii ma na celu poparcie przyjęcia tych dwóch norm, ponieważ przyczynią się one do utrzymania najwyższego poziomu bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej i będą zachęcać do harmonizacji.

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, czy też stroną danej umowy².

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”³.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zarówno CESNI, jak i CKŻR są instytucjami utworzonymi na mocy umowy międzynarodowej.

Mimo że przepisy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, staną się wiążące dla członków CKŻR po zmodyfikowaniu przez CKŻR jej ram prawnych (rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie) w celu uwzględnienia norm przyjętych przez CESNI i nadania im statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter wymienionego rozporządzenia dla członków CKŻR został ustanowiony w konwencji z Mannheim z dnia 17 października 1868 r.⁴.

Należy zatem ustalić stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach CESNI i CKŻR w odniesieniu do przyjęcia norm dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej.

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 być zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden

² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

³ 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.

⁴ Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r.

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 niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Wniosek

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, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze 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.
- (2) Zgodnie z art. 17 konwencji Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) może przyjmować wymogi w zakresie kwalifikacji zawodowych.
- (3) Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (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.
- (4) Oczekuje się, że CESNI przyjmie na następnym posiedzeniu w kwietniu 2021 r. normę dotyczącą podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy, określającą wymogi w zakresie szkoleń, które państwa członkowskie mogłyby stosować jako swoje wymogi krajowe, oraz normę dotyczącą znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w czterech językach dla marynarzy i kapitanów, aby mogli oni radzić sobie w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją. Obie normy mają na celu ułatwienie wdrożenia wymogów wchodzących w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397¹.
- (5) Ponadto przewiduje się, że na następnej sesji plenarnej CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie w celu włączenia odniesienia do norm ES-QIN (normy europejskie dotyczące kwalifikacji w żegludze śródlądowej), w tym normy CESNI dotyczącej podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy oraz normy CESNI dotyczącej znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53).

- (6) Norma CESNI dotycząca podstawowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodszych marynarzy oraz norma dotycząca zwrotów komunikacyjnych powinny przyczyniać się do utrzymania najwyższego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej i zachęcać do harmonizacji w kontekście dyrektywy (UE) 2017/2397.
- (7) Należy również ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum CESNI oraz CKŻR.
- (8) Unia nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami tych instytucji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu plenarnym Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI), na którym podejmowane są decyzje w sprawie norm europejskich dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej o numerach referencyjnych cesni (20)_04 oraz cesni (20)_39, polega na wyrażeniu zgody na ich przyjęcie.
2. Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu plenarnym Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), na którym podejmowane będą decyzje w sprawie norm europejskich dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej o numerach referencyjnych cesni 20_04 oraz cesni (20)_39, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie wymogów zawartych w rozporządzeniu dotyczącym załóg statków na Renie do wymogów określonych w normach europejskich dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*