



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 21 czerwca 2022 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0190(NLE)

10511/22
ADD 1

TRANS 427
MAR 133

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	21 czerwca 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 290 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia rewizji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 290 final - ANNEX.

Zał.: COM(2022) 290 final - ANNEX



Bruksela, dnia 20.6.2022 r.
COM(2022) 290 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum
Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia rewizji rozporządzenia
dotyczącego załóg statków na Renie**

ZAŁĄCZNIK

W projekcie rewizji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie wprowadza się następujące zmiany:

art. 3.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na Renie ważne są unijne świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z dyrektywą (UE) 2017/2397, a także świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, **bez uszczerbku dla przepisów wspomnianej dyrektywy, gdy ma ona zastosowanie, a w szczególności jej art. 10.**

Zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz przepisami dyrektywy, gdy ma ona zastosowanie, kwalifikacje do pełnienia funkcji na pokładzie muszą być możliwe do poświadczenia w dowolnym momencie:

- a) przez kapitana, za pomocą świadectwa kwalifikacji kapitana w odniesieniu do typu i wymiarów danej jednostki pływającej lub unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, w stosownych przypadkach wraz z niezbędnymi specjalnymi zezwoleniami;
- b) przez innych członków załogi, za pomocą wydanej im ważnej żeglarskiej książeczki pracy zawierającej świadectwo kwalifikacji **lub unijne świadectwo kwalifikacji**;
- c) przez ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej i ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego, w postaci świadectwa kwalifikacji lub unijnego świadectwa kwalifikacji, a także przez ratowników, osoby noszące aparaty oddechowe i personel ochrony na pokładzie statków przewożących towary niebezpieczne, w postaci świadectwa odnoszącego się do tych konkretnych operacji.

W drodze odstępstwa od lit. b) i c) członkowie załogi statków morskich żeglujących po Renie, z wyjątkiem kapitana, mogą potwierdzić swoje kwalifikacje, przedstawiając świadectwo wydane lub uznane zgodnie z konwencją STCW.”;

w art. 5.01 ust. 3 i 6 otrzymują brzmienie:

„3. Właściwy organ jest odpowiedzialny za dane ogólne i wizy kontrolne. W tym celu jest on uprawniony do żądania przedłożenia pełnych dzienników pokładowych lub wyciągów z nich lub innych odpowiednich dokumentów uzupełniających. Może on umieścić wizę kontrolną tylko w przypadku podróży trwających krócej niż 15 miesięcy. ~~Kapitan jest odpowiedzialny za rejestrowanie szczegółowych danych dotyczących odbytych podróży.”;~~

„6. **Zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz przepisami dyrektywy (UE) 2017/2397, gdy ma ona zastosowanie, kapitan jest odpowiedzialny za rejestrowanie szczegółowych danych dotyczących odbytych podróży.** Kapitan musi:

- a) regularnie wprowadzać wszystkie wpisy do żeglarskiej książeczki pracy zgodnie z instrukcją prowadzenia tej książeczki zawartą w żeglarskich książeczkach pracy;
- b) przechowywać żeglarską książeczkę pracy w bezpiecznym miejscu w sterówce do końca służby lub do zakończenia umowy o pracę lub innej umowy;

c) na żądanie posiadacza niezwłocznie i w dowolnym momencie przekazać mu żeglarską książeczkę pracy.”;

art. 13.01 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ~~Każda osoba kierująca~~ **Zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz przepisami dyrektywy (UE) 2017/2397, gdy ma ona zastosowanie, kierowanie** jednostką pływającą wymaga specjalnego zezwolenia, jeżeli odpowiedzialny kapitan:

- a) uprawia żeglugę z pomocą radaru;
- b) żegluje po drogach wodnych, które zostały zidentyfikowane jako odcinki śródlądowych dróg wodnych stwarzające szczególne zagrożenia;
- c) żegluje po drogach wodnych sklasyfikowanych jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim;
- d) kieruje jednostkami pływającymi wykorzystującymi jako paliwo skroplony gaz ziemny lub
- e) kieruje dużymi konwojami.”;

art. 13.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ~~Każda osoba kierująca jednostką pływającą oraz uprawiająca żeglugę~~ **Kierowanie** z pomocą radaru zgodnie z przepisami policyjnymi dotyczącymi żeglugi na Renie (RPNR) wymaga specjalnego zezwolenia ~~na nawigację radarową.~~”;

w art. 13.03 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. ~~Każda osoba kierująca~~ **Kierowanie** jednostką pływającą na drodze wodnej uznanej za odcinek śródlądowej drogi wodnej stwarzający szczególne zagrożenia w rozumieniu ust. 2 poniżej wymaga w tym celu specjalnego zezwolenia ~~na ten odcinek śródlądowej drogi wodnej.~~”;

„2. W przypadku gdy jest to konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi **i bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2017/2397, gdy ma ona zastosowanie**, państwa nadbrzeżne mogą określić odcinki, które przebiegają przez ich własne terytorium jako odcinki śródlądowych dróg wodnych stwarzające szczególne zagrożenia, jeżeli zagrożenia te wynikają z co najmniej jednego z następujących powodów:

- a) częstych zmian przebiegu i prędkości prądów;
- b) hydromorfologicznych cech śródlądowej drogi wodnej oraz braku odpowiednich usług informacji o torach wodnych na śródlądowej drodze wodnej lub odpowiednich map nawigacyjnych;
- c) istnienia szczególnych lokalnych regulacji ruchu uzasadnionych specyficznymi cechami hydromorfologicznymi śródlądowej drogi wodnej; lub
- d) częstych wypadków na określonym odcinku śródlądowej drogi wodnej wynikających z braku kompetencji, która nie jest objęta ES-QIN część I rozdział 2.”;

art. 13.04 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ~~Każda osoba kierująca~~ **Kierowanie** jednostką pływającą po śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim wymaga specjalnego zezwolenia ~~na żeglugę na tych śródlądowych drogach wodnych.~~”;

art. 13.05 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ~~Każda osoba kierująca~~ **Kierowanie** jednostką pływającą wykorzystującą jako paliwo skroplony gaz ziemny wymaga specjalnego zezwolenia ~~na kierowanie takimi jednostkami pływającymi~~. Potwierdza się to odpowiednim świadectwem kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.”;

art. 13.06 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ~~Każda osoba kierująca~~ **Kierowanie** dużym konwojem wymaga specjalnego zezwolenia ~~na kierowanie takimi konwojami~~.

Każdy kandydat musi być w stanie poświadczyć staż w żegludze wynoszący co najmniej 720 dni, w tym co najmniej 540 dni jako kapitan i co najmniej 180 dni, podczas których samodzielnie decydował o kursie i prędkości dużego konwoju.”;

art. 20.01 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Żeglarskie książeczki pracy, które zostały wydane **lub których ważność została przedłużona** zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ~~lub których ważność została przedłużona~~, zachowują ważność w zakresie określonym przez te wymagania do ich pierwotnej daty wygaśnięcia, ale nie dłużej niż do dnia 17 stycznia 2032 r. Zdanie 1 powyżej ma również zastosowanie do żeglarskich książeczek pracy uznanych za równoważne przez CKŻR.”;

art. 20.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dzienniki pokładowe, które zostały wydane **lub których ważność została przedłużona** zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ~~lub których ważność została przedłużona~~, zachowują ważność w zakresie określonym przez te wymagania do ich pierwotnej daty wygaśnięcia, ale nie dłużej niż do dnia 17 stycznia 2032 r. Zdanie 1 powyżej ma również zastosowanie do dzienników pokładowych uznanych za równoważne przez CKŻR.”;

art. 20.03 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Duże lub małe patenty reńskie, **które zostały wydane lub których ważność została przedłużona** zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ~~lub których ważność została przedłużona~~, zachowują ważność w zakresie określonym w tych wymogach do ich pierwotnej daty wygaśnięcia, ale nie później niż do dnia 17 stycznia 2032 r.”;

art. 20.08 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Członkowie załogi statków morskich żeglujących po Renie mogą potwierdzić swoje kompetencje za pomocą świadectwa wydanego lub uznanego zgodnie z konwencją

STCW. Ma to zastosowanie do kapitana wyłącznie do dnia 17 stycznia 2038 r. **i pod warunkiem, że działalność w zakresie żeglugi śródlądowej jest wykonywana na początku lub na końcu podróży w transporcie morskim.**”.