

**Bruxelles, 11 septembrie 2026
(OR. en)**

13050/26

**Dosar interinstituțional:
2026/0262 (NLE)**

**MAR 125
TRANS 545**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	10 septembrie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 468 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului European pentru Elaborarea de Standarde privind Navigația Interioară (CESNI) și al Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR) în ceea ce privește adoptarea standardului european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2027/1), a standardului european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS 2027/1) și a unui proiect de modificare a Regulamentelor de inspecție a navelor pe Rin (RVIR)

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 468 final.

Anexă: COM(2026) 468 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului European pentru Elaborarea de Standarde privind Navigația Interioară (CESNI) și al Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR) în ceea ce privește adoptarea standardului european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2027/1), a standardului european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS 2027/1) și a unui proiect de modificare a Regulamentelor de inspecție a navelor pe Rin (RVIR)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia Consiliului de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunii Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară („CESNI”) al Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin („CCNR”) la 15 octombrie 2026, și în cadrul sesiunii plenare a CCNR din 3 decembrie 2026 sau în cadrul oricărei reuniuni ulterioare în legătură cu adoptarea preconizată a standardelor europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2027/1) și a standardului european „Servicii de informații fluviale” (ES-RIS 2027/1).

De asemenea, aceasta stabilește poziția Uniunii cu privire la o modificare a regulamentelor de inspecție a navelor pe Rin („RVIR”) care urmează să fie adoptată de CCNR în cadrul reuniunii sale plenare din 3 decembrie 2026 sau în cadrul oricărei reuniuni ulterioare, fiind menită să alinieze regimul Rinului la cerințele articolului 19 din Directiva (UE) 2016/1629.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. CCNR și CESNI

CCNR este o organizație internațională cu competențe de reglementare în ceea ce privește transportul fluvial pe Rin. Patru state membre (Belgia, Franța, Germania și Țările de Jos), precum și Elveția sunt părți contractante la CCNR. UE nu se numără printre membrii CCNR.

Convenția revizuită privind navigația pe Rin, semnată la 17 octombrie 1868 la Mannheim, astfel cum a fost modificată prin revizuirea din 20 noiembrie 1963, care a intrat în vigoare la 14 aprilie 1967 („Convenția de la Mannheim”), definește cadrul juridic care reglementează utilizarea Rinului drept cale navigabilă interioară și stabilește atribuțiile CCNR și continuă regimul juridic al Rinului instituit de Congresul de la Viena în 1815. Pentru luarea deciziilor, statele membre ale CCNR se întrunesc de două ori pe an în cadrul reuniunilor plenare. Fiecare stat dispune de un vot, iar deciziile sunt luate în unanimitate. Aceste rezoluții sunt obligatorii din punct de vedere juridic.

UE și CCNR mențin o cooperare care se bazează, printre altele, pe Acordul administrativ din 22 mai 2013. Acordul administrativ din 2013 are ca scop sporirea sinergiilor și asigurarea unei mai bune complementarități și consolidări reciproce a acțiunilor celor două instituții. Cooperarea se extinde la cerințele tehnice și la tehnologia informației privind navele de navigație interioară, precum și la modernizarea cadrului juridic al calificărilor profesionale pentru lucrătorii din domeniul navigației interioare, în conformitate cu dispozițiile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Ambele instituții au convenit să instituie un mecanism pentru elaborarea și adoptarea de standarde la care se poate face ulterior trimitere în paralel în cadrele lor de reglementare respective. Această abordare armonizată urmărește să asigure faptul că navigația interioară se desfășoară în conformitate cu aceleași norme pe toate căile navigabile interioare atât ale UE, cât și ale CCNR.

În acest context, CCNR a adoptat în 2015 o rezoluție de instituire a CESNI¹. Misiunea CESNI include adoptarea de standarde tehnice în domeniul navigației interioare, în special în ceea ce privește navele, tehnologia informației și echipajul, interpretarea uniformă a acestor standarde

¹ Rezoluția 2015-I-3, CC/R (15) 1, p. 1.

și a procedurilor corespunzătoare, precum și deliberări privind siguranța navigației, protecția mediului sau alte domenii ale navigației.

CESNI este alcătuit din experți ai statelor membre ale CCNR și ale UE, și anume cele 27 de state membre ale UE și Elveția. Statele membre ale CCNR și ale UE dispun de drept de vot, fiecare stat având dreptul la un singur vot. UE, reprezentată de Comisia Europeană, poate – la fel ca alte organizații internaționale a căror misiune acoperă domeniile în cauză – să participe la lucrările CESNI fără drept de vot.

UE și, respectiv, CCNR au instituit următorul cadru juridic care prezintă o relevanță deosebită pentru prezenta decizie: (i) cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară, prin Directiva (UE) 2016/1629² pentru UE și RVIR pentru CCNR și (ii) serviciile de informații fluviale („RIS”), prin Directiva 2005/44/CE³, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482 pentru UE, și RVIR și reglementările poliției privind navigația pe Rin („RPR”) pentru Navigația pe Rin.

În cazul celor dintâi, și anume cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară, ambele regimuri juridice fac trimitere la standardele CESNI – standardele europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (European Standards laying down Technical Requirements for Inland Navigation Vessels, ES-TRIN).

În cazul celor din urmă, și anume RIS, Standardul european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS) a fost încorporat în cadrul juridic al UE prin Directiva (UE) 2025/2482 a Parlamentului European și a Consiliului din 26 noiembrie 2025 de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității⁴, în special în anexa III la directiva respectivă. Prin urmare, ES-RIS este inclus în prezent în cadrul juridic al UE prin Directiva 2005/44/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482.

Trimiterea la cea mai recentă versiune a ES-TRIN și ES-RIS este prevăzută, de asemenea, în regulamentele relevante ale CCNR din care fac parte RVIR și RPR.

2.2. Actele CESNI și CCNR avute în vedere

2.2.1. Reuniunea din 15 octombrie 2026

La reuniunea sa din 15 octombrie 2026, CESNI urmează să adopte o nouă ediție a standardului european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2027/1) și o nouă ediție a standardului european „Servicii de informații fluviale” (ES-RIS 2027/1).

În ceea ce privește cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară (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 CESNI din 26 noiembrie 2015.

² 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/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

⁴ JO L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>.

ES-TRIN adoptat în noiembrie 2015 a fost ulterior modificat, în mai multe rânduri, de CESNI pe baza activității grupurilor de lucru ale CESNI. În special, au fost adoptate următoarele ediții ale ES-TRIN:

1. standardul ES-TRIN 2017/1 la 6 iulie 2017;
2. standardul ES-TRIN 2019/1 la 8 noiembrie 2018;
3. standardul ES-TRIN 2021/1 la 13 octombrie 2020;
4. standardul ES-TRIN 2023/1 la 13 octombrie 2022;
5. standardul ES-TRIN 2025/1 la 17 octombrie 2024.

Este necesară actualizarea periodică a ES-TRIN 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); și
- a asigura compatibilitatea cu cadrul juridic al UE.

În cursul anilor 2025 și 2026, experții CESNI au elaborat noua ediție a ES-TRIN, și anume ES-TRIN 2027/1.

ES-TRIN 2027/1 va include diverse modificări cu privire la următoarele domenii:

- combustibilii cu punct de aprindere scăzut, în special depozitarea și utilizarea hidrogenului gazos;
- asistenții de orientare pentru navigația interioară (TGAIN), sistemele de monitorizare a gradului de conștientizare și reorganizarea dispozițiilor privind echipamentele de navigație și de informare (Anexa 5 la ES-TRIN 2027/1);
- echipamente electronice, sisteme și rețele;
- tabel unic de dispoziții tranzitorii;
- dispoziții tranzitorii privind sistemele electrice de propulsie și sistemele de țevi cu manta;
- extincitoare cu spumă pulverizată;
- actualizări ale trimiterilor la ES-RIS 2027/1 și la standardele internaționale; și
- corecturi de redactare.

În cadrul reuniunii sale din 16 aprilie 2026, CESNI a decis să programeze adoptarea ES-TRIN 2027/1 cu ocazia reuniunii din 15 octombrie 2026. Înaintea acestei reuniuni din 15 octombrie 2026, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări minore. Standardul ES-TRIN 2027/1 va fi publicat pe un site web dedicat (cesni.eu).

În temeiul Directivei (UE) 2016/1629, ES-TRIN 2027/1 ar trebui 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 adoptă 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.

În prezent, anexa II la Directiva (UE) 2016/1629 face trimitere la ES-TRIN 2025/1. Articolul 9 din Regulamentul de procedură al CESNI permite adoptarea de standarde numai după ce o decizie în conformitate cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE este disponibilă în scris.

În ceea ce privește RIS (ES-RIS):

Prima versiune a ES-RIS (ES-RIS, ediția 2021/1) a fost adoptată oficial de CESNI la 15 aprilie 2021. Standardele modificate ES-RIS 2023/1 au fost adoptate de CESNI la 13 octombrie 2022 și ES-RIS 2025/1, la 17 octombrie 2024.

În cursul anilor 2025 și 2026, experții CESNI au elaborat noua ediție a ES-RIS, ES-RIS 2027/1.

Acest ES-RIS 2027/1 va include următoarele modificări majore față de ediția anterioară:

- adăugarea de cerințe și teste pentru utilizarea unui TGAİN în părțile I și V;
- restructurarea mesajelor PAXLST și ERIRSP din anexele la partea III;
- standardul de încercare pentru ASM-uri din partea V;
- adăugarea de noi coduri pentru notificările adresate comandanților de nave, precum și includerea limbii ucrainene pentru aceste coduri, în Partea IV.

În plus, anumite modificări minore sau mai tehnice au fost încorporate în ES-RIS 2027/1 pentru a se ține seama de evoluțiile tehnice și de nevoile delegațiilor și ale utilizatorilor.

În cadrul reuniunii sale din 16 aprilie 2026, CESNI a decis să programeze adoptarea ES-RIS 2027/1 cu ocazia reuniunii din 15 octombrie 2026. Înaintea acestei reuniuni din 15 octombrie 2026, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări minore. Standardul ES-RIS 2027/1 va fi publicat pe un site web dedicat (cesni.eu).

În conformitate cu Directiva 2005/44/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482, standardul ES-RIS devine parte a dreptului Uniunii. În conformitate cu anexa III la Directiva 2005/44/CE modificată, specificațiile tehnice aplicabile RIS sunt cele prevăzute în cea mai recentă ediție a standardului european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS) adoptat de CESNI.

CCNR va adopta o rezoluție de modificare a regulamentelor CCNR pentru a include o trimitere la standardul ES-RIS 2027/1.

Întrucât ES-TRIN 2027/1 conține trimiteri la ES-RIS 2027/1, este important ca ambele standarde să fie adoptate de CESNI în cadrul reuniunii sale din 15 octombrie 2026. Din același motiv, ambele standarde trebuie să se aplice, de asemenea, de la aceeași dată – 1 ianuarie 2028.

2.2.2. Reuniunea din 3 decembrie 2026

ES-TRIN 2027/1 și ES-RIS 2027/1

În vederea viitoarelor actualizări ale ES-TRIN și ES-RIS, CCNR a informat Comisia cu privire la intenția sa de a adopta rezoluții în cadrul reuniunii sale plenare din 3 decembrie 2026 de modificare a regulamentelor CCNR relevante. Modificările vor actualiza în special trimiterile la ES-TRIN 2027/1 din RVIR. În plus, atât RVIR, cât și RPR, acesta din urmă constituind regulile de circulație pentru Rin, vor trebui modificate în special pentru a introduce ES-RIS 2027/1.

Atât dreptul Uniunii, cât și regulamentele CCNR vor declara standardele CESNI aplicabile de la 1 ianuarie 2028, menținând astfel un cadru juridic uniform la nivelul UE și normele care reglementează Rinul.

Baza de date europeană pentru identificarea navelor („EHDB”)

De asemenea, CCNR a informat Comisia cu privire la intenția sa de a adopta, în cadrul reuniunii sale plenare din 3 decembrie 2026 sau al oricărei reuniuni ulterioare, o modificare a RVIR menită să alinieze regimul Rinului la cerințele articolului 19 din Directiva (UE) 2016/1629.

În conformitate cu articolul 19 din Directiva (UE) 2016/1629, Comisia menține EHDB pentru a sprijini măsuri administrative în vederea menținerii siguranței și a facilitării navigației și pentru a asigura punerea în aplicare a acestei directive. Din 2025, noua versiune a bazei de date (EHDB2) este pe deplin operațională.

În temeiul articolului 19 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/1629, statele membre se asigură că, pentru fiecare construcție navală, autoritățile competente introduc în baza de date europeană pentru identificarea navelor: (i) datele de identificare și descriere a construcției navale; (ii) datele referitoare la certificatele eliberate, reînnoite, înlocuite și retrase; și (iii) câte o copie digitală a tuturor certificatelor eliberate de autoritățile competente în conformitate cu această directivă.

Pentru a asigura utilizarea deplină și eficace a EHDB2, este, de asemenea, necesar să se prevadă introducerea în baza de date a datelor corespunzătoare referitoare la navele titulare de certificate eliberate în conformitate cu cadrul de reglementare privind Rinul.

Prin urmare, modificarea RVIR este menită să alinieze regimul Rinului la cerințele articolului 19 din Directiva (UE) 2016/1629. Această modificare va prevedea transmiterea către EHDB a datelor de identificare, astfel cum sunt definite în directivă, referitoare la navele care dețin un certificat de inspecție a navelor pe Rin. Alinierea continuă a cerințelor privind transmiterea datelor va asigura includerea în EHDB a informațiilor referitoare la mai mult de jumătate din flota europeană de nave de navigație interioară. Această aliniere, care reflectă cooperarea strânsă dintre Uniune și CCNR, este menită, de asemenea, să mențină un grad ridicat de armonizare între cadrele de reglementare respective, ținând seama de recunoașterea reciprocă a certificatelor Uniunii și a certificatelor pentru Rin.

Proiectul de modificare a RVIR este următorul:

« Article 2.19 Base de données européenne sur les bateaux

6. La collecte, le traitement et l'accès aux données conservées dans la base de données européenne des bateaux (EHDB) visée à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629, ainsi que les types d'accès autorisés et les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, sont effectués conformément au règlement délégué de la Commission (UE) 2020/474. »

Includerea navelor RVIR în EHDB va avea mai multe beneficii, printre care:

- (1) Facilitarea accesului la datele privind navele: Autoritățile naționale din UE vor avea un acces mai ușor la datele privind navele, ceea ce le va facilita activitatea și va îmbunătăți eficiența inspecțiilor și a activităților lor de monitorizare.
- (2) Creșterea siguranței navigației: Prin accesul la un set de date cuprinzător și armonizat, autoritățile vor fi mai bine pregătite să identifice și să atenueze

potențialele riscuri în materie de siguranță, sporind în cele din urmă siguranța navigației pe Rin.

2.3. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii

Poziția propusă a Uniunii se referă în primul rând la adoptarea de către CESNI a unor standarde privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară și RIS, precum și la adoptarea de către CCNR a unor decizii de aliniere a cadrului său de reglementare la dreptul corespunzător al Uniunii prin includerea standardelor CESNI în cadrul său de reglementare. În al doilea rând, poziția propusă a Uniunii se referă la adaptarea cadrului de reglementare al CCNR la articolul 19 din Directiva (UE) 2016/1629. În ambele cazuri, obiectivul este de a asigura actualizarea continuă și armonizată a cadrului juridic care reglementează navigația interioară în Uniunea Europeană și regimul Rinului.

Adoptarea standardelor CESNI constituie un element recurent al cadrului de reglementare al Uniunii pentru navigația interioară. Directiva (UE) 2016/1629, precum și Directiva 2005/44/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482, prevăd trimiteri la cele mai recente standarde CESNI, asigurând astfel că cerințele tehnice aplicabile navelor de navigație interioară și cerințele RIS rămân actualizate și reflectă evoluțiile tehnologice și experiența operațională. Uniunea a promovat în mod activ instituirea CESNI ca organism european comun de standardizare pentru navigația interioară. Comisia participă la activitatea CESNI, iar standardele sunt elaborate de experți din statele membre ale UE și ale CCNR în conformitate cu obiectivele de politică și cu prioritățile legislative stabilite de Uniune. Deciziile din cadrul CESNI sunt luate în unanimitate de statele participante, și anume de statele membre ale UE și de Elveția, asigurându-se că standardele sunt elaborate pe baza unui consens larg și că sunt luate în considerare toate interesele relevante. S-a ajuns la un consens larg la nivelul subgrupului de lucru, iar acesta trebuie oficializat în cadrul sesiunii plenare a CESNI.

În mod similar, alinierea periodică a cadrului de reglementare al CCNR privind cerințele tehnice pentru nave, precum și RIS la dreptul Uniunii servește obiectivului comun de menținere a unui regim juridic uniform pentru navigația interioară pe Rin și în întreaga rețea europeană interconectată de căi navigabile interioare. O astfel de aliniere asigură faptul că navele care operează în temeiul regulamentelor CCNR fac obiectul unor cerințe echivalente cu cele aplicabile în temeiul dreptului Uniunii și viceversa și facilitează interoperabilitatea sistemelor administrative și tehnice.

În plus, integrarea planificată a navelor certificate în temeiul RVIR în EHDB va facilita accesul statelor membre care nu sunt părți la CCNR la informațiile referitoare la nave și, prin urmare, va contribui la siguranța și eficiența navigației interioare. Deciziile CCNR care se limitează la alinierea reglementărilor sale la legislația corespunzătoare a Uniunii sunt, de asemenea, adoptate în unanimitate de statele membre reprezentate în cadrul CCNR și de Elveția.

Prin urmare, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini propunerea de adoptare a standardului european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2027/1) și a standardului european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS 2027/1), precum și modificarea respectivă a regulamentelor CCNR care urmează să fie adoptate de CCNR. În plus, ar trebui sprijinită modificarea RVIR pentru a include navele care operează în temeiul RVIR în EHDB.

Poziția propusă este pe deplin coerentă cu politica Uniunii privind transportul pe căile navigabile interioare și contribuie la obiectivele de asigurare a unui nivel ridicat de siguranță,

de promovare a digitalizării și a interoperabilității navigației interioare, de facilitare a liberei circulații a navelor și de menținere a unor condiții de concurență echitabile în întreaga rețea europeană de căi navigabile interioare. Aceasta este în concordanță cu Directiva (UE) 2016/1629 și cu Directiva 2005/44/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482.

Este necesară o poziție a Uniunii, deoarece standardele adoptate de CESNI și deciziile de aliniere corespunzătoare adoptate de CCNR sunt de natură să aducă atingere normelor comune ale Uniunii sau să modifice domeniul de aplicare al acestora în sensul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE.

Articolul 31 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/1629 și anexa III la Directiva 2005/44/CE modificată prevăd trimiterea la cele mai recente ediții ale standardului CESNI relevant. Prin urmare, decizia din cadrul CESNI va avea un impact direct asupra directivelor menționate anterior. Alinierea RVIR la articolul 19 din Directiva (UE) 2016/1629 extinde lista navelor care trebuie înregistrate în EHDB.

2.4. Temeiul juridic procedural

CESNI este un organism instituit ca organism de standardizare sub auspiciile CCNR, care este o organizație internațională bazată pe Convenția de la Mannheim.

ES-TRIN 2027/1 și ES-RIS 2027/1, pe care CESNI este invitat să le adopte în temeiul Convenției de la Mannheim, vor produce efecte juridice pentru Uniune. Actele avute în vedere pot influența în mod decisiv conținutul legislației UE, respectiv: Directiva (UE) 2016/1629 și Directiva 2005/44/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482. Acest lucru se datorează faptului că articolul 31 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/1629 și anexa III la Directiva 2005/44/CE modificată prevăd trimiterea la cele mai recente ediții ale standardului CESNI relevant. Prin urmare, adoptarea standardelor ES-TRIN 2027/1 și ES-RIS 2027/1 în CESNI va avea un impact direct asupra directivelor menționate anterior, deoarece aceste standarde vor fi cele mai recente.

Adoptarea ES-TRIN 2027/1 și a ES-RIS 2027/1, pe care CCNR este invitată să le adopte în temeiul Convenției de la Mannheim, va produce, de asemenea, efecte juridice pentru Uniune, deoarece acestea vor fi obligatorii în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 23 din Convenția de la Mannheim, și pot influența în mod decisiv conținutul directivelor menționate anterior. În special, navele certificate în temeiul RVIR au dreptul de a naviga pe căile navigabile interioare ale Uniunii în temeiul articolului 7 din Directiva (UE) 2016/1629. Recunoașterea certificatelor navelor eliberate în temeiul RVIR se bazează pe premisa că navele respective respectă cerințe tehnice echivalente cu cele prevăzute în dreptul Uniunii [a se vedea considerentul 5 din Directiva (UE) 2016/1629]. În consecință, dacă CCNR nu ar adopta ES-TRIN 2027/1, obiectivul Directivei (UE) 2016/1629 de a menține un cadru tehnic comun pentru navigația interioară ar fi subminat. În plus, statele membre care sunt, de asemenea, părți contractante la CCNR ar face obiectul unor obligații juridice divergente în temeiul dreptului Uniunii și al cadrului legal al CCNR.

În mod similar, instituirea și exploatarea serviciilor de informații fluviale (RIS) sunt reglementate, în cadrul CCNR, de RVIR și RPR. Cu toate acestea, articolul 1 din Directiva 2005/44/CE modificată impune implementarea unor echipamente RIS armonizate pe întreg teritoriul Uniunii. Standardele tehnice divergente pentru RIS în cadrul regimului Rinului ar compromite, prin urmare, obiectivul de a asigura servicii de informații fluviale armonizate, interoperabile și fără sincope în întreaga rețea europeană de căi navigabile interioare.

Actul avut în vedere nu aduce completări sau modificări cadrului instituțional al Convenției de la Budapesta. Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2.5. Temeiul juridic material

Obiectivul principal și conținutul actului avut 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.

2.6. 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 urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului European pentru Elaborarea de Standarde privind Navigația Interioară (CESNI) și al Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR) în ceea ce privește adoptarea standardului european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2027/1), a standardului european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS 2027/1) și a unui proiect de modificare a Regulamentelor de inspecție a navelor pe Rin (RVIR)

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, astfel cum a fost modificată prin revizuirea din 20 noiembrie 1963, a intrat în vigoare la 14 aprilie 1967 („convenția”). Convenția menține Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și regimul navigației interioare pe Rin stabilit în 1815. În cadrul CCNR, la 3 iunie 2015, a fost creat Comitetul European pentru Elaborarea de Standarde privind Navigația Interioară („CESNI”) 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.
- (2) În temeiul articolelor 22 și 23 din convenție, CCNR poate adopta rezoluții obligatorii de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară în domeniul navigației interioare pe Rin. Standardele care urmează să fie adoptate de CESNI vor fi obligatorii odată ce rezoluțiile obligatorii relevante ale CCNR vor face trimitere la aceste standarde.
- (3) În temeiul convenției, CCNR poate aduce modificări cadrului său de reglementare privind serviciile de informații fluviale (RIS), făcând trimitere la standardele adoptate de CESNI și impunând obligativitatea acestor standarde în contextul aplicării convenției.
- (4) CESNI urmează să adopte Standardul european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară 2027/1 („ES-TRIN 2027/1”) actualizat și Standardul european „Servicii de informații fluviale” 2027/1 („ES-RIS 2027/1”) cu ocazia sesiunii sale din 16 octombrie 2026. În urma acestei adoptări, CCNR intenționează să adopte rezoluții de modificare a cadrului său de reglementare, în special a Regulamentelor privind inspecția navelor pe Rin (RVIR) și a reglementărilor poliției privind navigația pe Rin (RPR), pentru a face trimitere la ES-TRIN 2027/1 și la ES-RIS 2027/1 în cadrul sesiunii sale plenare din 3 decembrie 2026. ES-TRIN 2027/1 și ES-RIS 2027/1 înlocuiesc ES-TRIN 2025/1, respectiv ES-RIS 2025/1.

- (5) ES-TRIN 2027/1 stabilește cerințe tehnice uniforme necesare pentru a garanta siguranța navelor de navigație interioară. Acesta 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.
- (6) Dacă va fi adoptat, ES-TRIN 2027/1 va produce efecte juridice pentru statele membre care sunt părți la convenție și va influența în mod decisiv conținutul normelor Uniunii. În temeiul articolelor 31 și 32 din Directiva (UE) 2016/1629, Comisia actualizează, fără întârzieri nejustificate, trimiterea la cea mai recentă versiune a standardului ES-TRIN și stabilește data aplicării acestuia, cu condiția ca, în conformitate cu articolul 31 alineatul (2) din directiva respectivă, interesele Uniunii să nu fie compromise de modificările procesului decizional al CESNI.
- (7) ES-RIS 2027/1 stabilește specificații și standarde tehnice uniforme pentru a sprijini serviciile RIS și a asigura interoperabilitatea acestora. Specificațiile și standardele tehnice din cadrul ES-RIS 2027/1 prevăd specificații pentru sistemul de informații și afișare a hărților electronice pentru navigația pe căile navigabile interioare, raportarea electronică a navelor, notificările transmise comandanților de nave, sistemele de urmărire și reperare a navelor și compatibilitatea echipamentelor necesare pentru utilizarea RIS.
- (8) Directiva 2005/44/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2025/2482, se referă la cea mai recentă ediție a ES-RIS adoptată de CESNI.
- (9) Dacă va fi adoptat, ES-TRIN 2027/1 va produce efecte juridice pentru statele membre care sunt părți la convenție și va influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii.
- (10) 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 2027/1 și la ES-RIS 2027/1. O astfel de modificare va avea caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolele 1 și 22 din convenție.
- (11) De asemenea, se preconizează că, în cadrul sesiunii sale plenare din decembrie 2026 sau în cadrul unei sesiuni plenare ulterioare, CCNR va modifica Regulamentele privind inspecția navelor pe Rin (RVIR), pentru a alinia regimul de reglementare al Rinului la articolul 19 din Directiva (UE) 2016/1629. Se preconizează că această modificare va introduce obligații care impun transmiterea către baza de date europeană pentru identificarea navelor (European Hull Database – EHDB), gestionată de Comisie, a datelor relevante referitoare la navele care dețin certificate eliberate în conformitate cu RVIR și, dacă va fi adoptată, va produce efecte juridice pentru statele membre care sunt părți la convenție.
- (12) Pentru a facilita cel mai înalt nivel de siguranță în navigația interioară, pentru a urmări evoluțiile tehnice din acest sector și pentru a asigura compatibilitatea cerințelor pentru nave și compatibilitatea serviciilor de informații fluviale în Europa, este important ca cerințele tehnice pentru nave și serviciile de informații fluviale să fie cât mai armonizate posibil în cadrul diferitelor regimuri juridice din Europa.
- (13) Prin urmare, este necesar să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI și CCNR și în cadrul sesiunii plenare a CCNR cu privire la modificarea RVIR.

- (14) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CESNI și CCNR, acționând împreună în interesul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

1. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI în ceea ce privește adoptarea ES-TRIN 2027/1 și a ES-RIS 2027/1 este de a fi de acord cu adoptarea acestora.
2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul CCNR este de a sprijini toate propunerile vizând armonizarea regulamentelor CCNR cu ES-TRIN 2027/1 și cu ES-RIS 2027/1.
3. Data de intrare în vigoare a ES-TRIN 2027/1 și a ES-RIS 2027/1 este 1 ianuarie 2028.
4. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul CCNR este de a sprijini modificarea RVIR, aliniind-o la dispozițiile articolului 19 din Directiva (UE) 2016/1629.

Articolul 2

1. Poziția menționată la articolul 1 alineatele (1) și (3) se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CESNI, acționând împreună în interesul Uniunii.
2. Poziția menționată la articolul 1 alineatele (2) și (4) se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CCNR, acționând împreună în interesul Uniunii.

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 intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*