EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.9.3.
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban (CESNI) és a Rajnai Hajózási Központi Bizottságban (CCNR) a belvízi hajózási szabványok elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) 2024. október 17-i ülésén és a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) 2024. december 5-i plenáris ülésén a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló európai szabvány (ES-TRIN 2025/1) és a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó európai szabvány (ES-RIS 2025/1) tervezett elfogadásával összefüggésben képviselendő álláspontról szóló tanácsi határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A CCNR és a CESNI

A CCNR egy nemzetközi szervezet, amely a rajnai belvízi közlekedés területén szabályozási hatáskörrel rendelkezik. A CCNR részes felei négy tagállam (Belgium, Franciaország, Németország, Hollandia) és Svájc.

Az 1868. október 17-én Mannheimben aláírt, és 1967. április 14-én módosított felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény (Mannheimi Egyezmény) meghatározza a Rajna belvízi hajózási célú használatát szabályozó jogi keretet, és megállapítja a CCNR feladatait. Az egyezmény a bécsi kongresszus által 1815-ben létrehozott rajnai rendszer szellemében született. A döntéshozatal érdekében a CCNR tagállamai évente kétszer plenáris ülést hívnak össze. Mindegyik állam egy szavazattal rendelkezik, és a határozatokat egyhangúlag hozzák meg. Ezek a határozatok jogilag kötelező erejűek. Az Európai Unió nem tagja a CCNR-nek.

2015-ben a CCNR határozatot fogadott el a CESNI létrehozásáról[1]. Ennek feladata többek között műszaki szabványok elfogadása a belvízi hajózásra – különösen a hajókra, az információs technológiára és a személyzetre – vonatkozóan, ezeknek a szabványoknak és a kapcsolódó eljárásoknak az egységes értelmezése, valamint hajózásbiztonsági, környezetvédelmi és egyéb hajózási területekkel kapcsolatos tanácskozások tartása.

A CESNI az EU tagállamait és a CCNR-tagállamokat képviselő szakértőkből áll. Minden államnak egy szavazat jár. A CESNI-nek azonban az EU és egyes nemzetközi intézmények is tagjai, emellett pedig mások szakértelmére is épít. Az EU szavazati jog nélkül bármikor részt vehet a CESNI munkájában más olyan nemzetközi szervezetekkel együtt, amelyek küldetése érinti a CESNI tevékenységi területeit. Az említett részvételi jogok mellett a CESNI mások (egyéni szakértők, hajóosztályozó társaságok stb.) szakértelmét is felhasználhatja. A CESNI plenáris ülése véglegesíti a szakértői szinten elfogadott szabványokat.

Az EU és a CCNR szabályokat ír elő a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekkel kapcsolatban az (EU) 2016/1629 irányelvben[2] és a rajnai hajók szemleszabályzatában (RVIR), illetve a folyami információs szolgáltatásokkal (RIS) kapcsolatban a 2005/44/EK irányelvben[3] és a rajnai hajók szemleszabályzatában. A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények tekintetében mindkét jogi szabályozás a belvízi hajókra vonatkozó műszaki

[1] 2015-I-3. határozat, CC/R (15) 1, 1. o.

[2] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o.).

[3] Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).

követelményeket meghatározó, a CESNI által összeállított európai szabványokra (a továbbiakban: ES-TRIN) hivatkozik.

Ami a RIS-t illeti, a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó európai szabvány (ES-RIS) az uniós jog részévé válik. A közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló (a Bizottság által 2024 januárjában elfogadott) javaslat az ES-RIS-re az EU-ban alkalmazandó szabványként hivatkozik. Ezt a megközelítést a Tanács a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács 2024. június 18-i ülésén megerősítette. Az ES-RIS legfrissebb változatára való hivatkozást a vonatkozó rajnai szabályzat is előirányozza.

2.2. A CESNI és a CCNR tervezett jogi aktusai

2024. október 17-i ülésén a CESNI a tervek szerint elfogadja a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló európai szabvány új kiadását (ES-TRIN 2025/1) és a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó európai szabvány új kiadását (ES-RIS 2025/1).

ES-TRIN
Az ES-TRIN első változatát (ES-TRIN 2015/1) a CESNI véglegesítette 2015. szeptember 28-i ülésén. Hivatalosan a CESNI 2015. november 26-i ülésén fogadták el. A CESNI az ES-TRIN következő módosításait fogadta el:

1. az ES-TRIN 2017/1 szabványt 2017. július 6-án;
2. az E-TRIN 2019/1 szabványt 2018. november 8-án;
3. az ES-TRIN 2021/1 szabványt 2020. október 13-án.
4. az ES-TRIN 2023/1 szabványt 2022. október 13-án.

Az ES-TRIN rendszeresen frissítésre kerül a CESNI munkacsoport észrevételeinek figyelembevételével.
Az ES-TRIN rendszeres frissítésére az alábbiak érdekében van szükség:

- – a belvízi hajózási biztonság magas szintjének fenntartása,
- – a műszaki fejlődés követése (pl. tűzoltórendszerek, navigációs berendezések),
- – az uniós jogi kerettel való összeegyeztethetőség biztosítása.

2023 és 2024 folyamán a CESNI szakértői elkészítették az ES-TRIN új, ES-TRIN 2025/1 kiadását.
Az ES-TRIN 2025/1 különböző módosításokat tartalmaz, különösen az alábbi területeket illetően:

- az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagok, különösen a metanol tárolása és használata,
- a veszélyes területek jelölése és a tüzelőanyagok címkézése,
- elektromos meghajtórendszerek,
- lítiumionos akkumulátorok,
- alumínium- vagy szálerősítésű műanyag használata személyhajók építéséhez,
- a motorparaméter-jegyzőkönyv elhagyása,
- a motorok helyszíni vizsgálatára vonatkozó mentesség elismerése,
- töltő csatlakozások és megfelelő színkódok,
- navigációs és információs eszközök, különösen a belvízi közlekedésben alkalmazott AIS-berendezések,

- szennyvíztisztító telepek,
- állítható magasságú kormányállások és az állítható magasságú kormányállásokra vonatkozó átmeneti rendelkezések,
- automatikus, vízpermettel oltó túlnyomásos rendszerek,
- a horgonyt és a láncot összekötő elemek,
- hálófülkék,
- a rajnai hajózó személyzetre vonatkozó szabályzatra, az ES-RIS 2025/1-re és más nemzetközi szabványokra való hivatkozások aktualizálása.

2024. április 11-i ülésén a CESNI úgy határozott, hogy 2024. október 17-i ülésének napirendjére veszi az ES-TRIN 2025/1 szabvány elfogadását. E 2024. október 17-i ülés előtt várhatóan már csak formai és kisebb módosításokra fog sor kerülni a szabványtervezetben. Az ES-TRIN 2025/1 szabvány egy kifejezetten erre a célra kialakított weboldalon (cesni.eu) fog megjelenni. Valamennyi uniós tagállam (védett) hozzáféréssel rendelkezik a fent említett szabványtervezetekhez.

A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek[4] megfelelően az ES-TRIN 2025/1 szabványnak az uniós jog részévé kell válnia.
A CESNI által elfogadott szabványra való hivatkozásokat az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete tartalmazza. Az irányelv 31. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy a II. mellékletet kiigazítsa az ES-TRIN szabvány legfrissebb változatára történő hivatkozás indokolatlan késedelem nélkül történő naprakésszé tétele és az alkalmazás kezdetének meghatározása céljából.
Az említett irányelv jelenleg az ES-TRIN 2023/1 szabványra hivatkozik. A CESNI eljárási szabályzatának 9. cikke értelmében szabványok csak az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat meghozatalát követően fogadhatók el.
A CCNR továbbá a rajnai szabályzatok (különösen a rajnai hajók szemleszabályzata – RVIR) módosításáról szóló határozatot is el fog fogadni. E határozat tartalmazni fogja az aktualizált ES-TRIN 2025/1 szabványra való hivatkozást.
2026. január 1-jétől mind az uniós jog, mind a CCNR rendeletei az ES-TRIN 2025/1 szabványra fognak hivatkozni.

ES-RIS

Az ES-RIS első változatát (ES-RIS, 2021/1. kiadás) a CESNI 2021. április 15-i plenáris ülésén fogadták el hivatalosan. A módosított ES-RIS 2023/1 szabványokat a CESNI 2022. október 13-án fogadta el.
2023 és 2024 folyamán a CESNI szakértői elkészítették az ES-RIS és az ES-RIS 2025/1 új kiadását.
Az ES-RIS 2025/1 módosult: egységesült a szöveg felépítése, általános szerkezete és mellékletei. A cikkek, fejezetek, táblázatok, diagramok és ábrák számozását átdolgozták. A szabvány a különböző részek közötti belső konzisztenciát és koherenciát illetően számos tekintetben javult.

[4] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o.).

Az ES-RIS 2025/1 különböző módosításokat tartalmaz, különösen az alábbi területeket illetően:
– a 0. rész létrehozása, amely rövidítéseket, fogalommeghatározásokat és külső dokumentumokra való hivatkozásokat tartalmaz,
– a navigációs berendezésekre vonatkozó szabványok kidolgozása és az ES-RIS vonatkozó részeinek módosítása,
– a mellékletek átszámozása, különösen az alábbiakkal kapcsolatos szakaszokban:
– szabványos elektronikus térképmegjelenítő és információs rendszerek a belvízi hajózásban,
– a belvízi hajózásban alkalmazott standard hajó-helyzetmegállapítás és -nyomonkövetés
– szabványos elektronikus hajózási adatszolgáltatás a belvízi hajózásban,
– hajósoknak szóló standard hirdetmények,
– helyesbítések és pontosítások, de a tartalom módosítása nélkül.

2024. április 11-i ülésén a CESNI úgy döntött, hogy 2024. október 17-i ülésének napirendjére veszi az ES-RIS 2025/1 elfogadását. E 2024. október 17-i ülés előtt várhatóan már csak kisebb módosításokra fog sor kerülni a szabványtervezetben. Az ES-RIS 2025/1 szabvány egy kifejezetten erre a célra kialakított weboldalon (cesni.eu) fog megjelenni. Valamennyi uniós tagállam (védett) hozzáféréssel rendelkezik a fent említett szabványtervezetekhez.

A közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló (a Bizottság által 2024 januárjában elfogadott) javaslat az ES-RIS-re az EU-ban a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozóan alkalmazandó szabványként hivatkozik. A jogszabályt a társjogalkotók várhatóan 2025 közepén fogadják el. Ezért az ES-RIS 2025/1-et el kell fogadni annak érdekében, hogy a szabványok legfrissebb változataként kerüljön be a 2005/44/EK irányelvbe.

A CCNR határozatot fog elfogadni a CCNR-rendeletek módosításáról annak érdekében, hogy az említett rendelet hivatkozzon az ES-RIS 2025/1 szabványra.

Mivel az ES-TRIN 2025/1 hivatkozásokat tartalmaz az ES-RIS 2025/1-re, fontos, hogy a CESNI 2024. október 17-i ülésén mindkét szabványt elfogadja.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az uniós álláspontot meghatározó határozatra azért van szükség, mert az elfogadandó jogi aktusok az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése értelmében joghatással bírnak, különösen az EUMSZ 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó uniós jogalkotási területre gyakorolt hatásukból kifolyólag.

A CESNI szakértőinek szintjén az ES-TRIN és az ES-RIS műszaki szabvány aktualizálását alapos előkészítés előzte meg. Számos köz- és magánszférabeli szakértővel folyt konzultáció ebben a vonatkozásban. A szabvány kialakítása során a CESNI szakértői szintjén technikai találkozókra került sor.

Ezeken a találkozókon sikerült a szakértőknek megegyezni a belvízi hajózási szabványokról.

Az Unió javasolt álláspontja az, hogy az ES-TRIN 2025/1-et és az ES-RIS 2025/1-et el kell fogadni, mivel azok szavatolják a belvízi hajózás legmagasabb szintű biztonságát, követik az ezen ágazat műszaki fejlődését, és biztosítják Európában a hajókra vonatkozó követelmények összeegyeztethetőségét és a folyami információs szolgáltatások összeegyeztethetőségét,

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak[5].

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[6].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Jóllehet a CESNI által elfogadott szabványok önmagukban nem kötelező erejűek, a CCNR tagjaira nézve azonban azok lesznek, miután a CCNR módosítja saját jogi keretét (a rajnai hajók szemleszabályzatát, a rajnai hajózásra vonatkozó rendészeti szabályzatot) oly módon, hogy az a CESNI által elfogadott szabványokra hivatkozzon, és ezeket a szabványokat a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény alkalmazásának keretében kötelezővé teszi. Az ilyen jellegű szabályozásnak a CCNR tagjaira vonatkozó kötelező jellegét a Mannheimi Egyezmény fektette le.

A szervezet évente két plenáris ülést tart. Ezeken a CCNR-tagállamok képviselői vesznek részt. A plenáris ülés a CCNR döntéshozó szerve; ez fogadja el a CCNR határozatait. Mindegyik állam egy szavazattal rendelkezik, és a határozatokat egyhangúlag hozzák meg. Ezek a határozatok jogilag kötelező erejűek.

A Mannheimi Egyezmény 22. és 23. cikkének megfelelően a CCNR hatáskörrel rendelkezik a belvízi hajókra vonatkozó kötelező műszaki követelmények megállapítására. A CCNR által elfogadandó határozat, amely az ES-TRIN 2025/1 szabványra való hivatkozás beillesztésével módosítja a CCNR-rendeleteket, tehát a CCNR részes feleire nézve jogilag kötelező erejű jogi aktus lesz.

Másrészről, és a Mannheimi Egyezmény 1. cikkével összhangban a CCNR módosíthatja a folyami információs szolgáltatásokra (RIS) vonatkozó szabályozási keretét annak érdekében, hogy a RIS-re alkalmazandó műszaki előírásokat hozzáigazítsa az ES-RIS 2025/1-hez. A CCNR által elfogadandó határozat, amely az ES-RIS 2025/1 szabványra való hivatkozás beillesztésével módosítja a CCNR-rendeleteket, a CCNR részes feleire nézve jogilag kötelező erejű jogi aktus lesz, ugyanakkor se nem egészíti ki, se nem módosítja a Mannheimi Egyezmény intézményi keretét.

Ezért a Mannheimi Egyezmény 1. és 22. cikkének megfelelően a tervezett jogi aktus a nemzetközi jog értelmében kötelező érvényű lesz.

---

5 A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

6 A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Ráadásul az ES-TRIN 2025/1 és az ES-RIS 2025/1 az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének alkalmazásában joghatással bíró jogi aktusoknak minősülnek, mivel döntően képesek befolyásolni az uniós jog, nevezetesen: az (EU) 2016/1629 irányelv és a 2005/44/EK irányelv tartalmát.

Ami az ES-TRIN szabványt illeti, ez azért van így, mert a Mannheimi Egyezmény alapján alkalmazandó keretet az (EU) 2016/1629 irányelvvel összefüggésben minden esetben figyelembe kell venni, mivel a rajnai jogi keret alapján kiállított dokumentumokat az (EU) 2016/1629 irányelv 7. cikkével összhangban ismerik el. Ezenkívül a CESNI által elfogadott műszaki szabványokat, amelyeket az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete foglal magában, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén naprakésszé kell tenni.

Ami a folyami információs szolgáltatásokat illeti, a 2005/44/EK irányelv 5. cikke felhatalmazza a Bizottságot, hogy műszaki iránymutatásokat és műszaki előírásokat fogadjon el a RIS támogatása és e szolgáltatások interoperabilitásának biztosítása érdekében. Az irányelv (3) preambulumbekezdése úgy fogalmaz, hogy biztonsági okokból és a páneurópai harmonizáció érdekében az ilyen közös követelmények és műszaki előírások tartalmának a releváns nemzetközi szervezetek, különösen a CCNR és az Egyesült Nemzetek Szövetségének Európai Gazdasági Bizottsága (UNECE) e téren végzett munkájára kell épülnie. Az ES-RIS 2025/1 a 2005/44/EK irányelv 5. cikkének keretében elfogadandó műszaki előírásokat fog tartalmazni. Ez az elfogadási folyamat összhangban lesz az ES-RIS-re, mint alkalmazandó szabványra közvetlenül hivatkozó 2005/44/EK irányelvet módosító irányelv jelenleg folyamatban lévő elfogadási folyamatával. A rajnai hajózási rendszer harmonizálása érdekében a CCNR ES-RIS-ről szóló határozat részeként az ES-RIS 2025/1-et is el kell fogadni.

Ezért meg kell határozni a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló szabványok és a harmonizált folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó szabványok elfogadását érintően a CESNI-ben és a CCNR-ben képviselendő, az Unió nevében elfogadandó álláspontot.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közös közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2024/0215 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban (CESNI) és a Rajnai Hajózási Központi Bizottságban (CCNR) a belvízi hajózási szabványok elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az 1963. október 20-i felülvizsgálattal módosított, 1868. október 17-i felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény (a továbbiakban: megállapodás) 1967. április 14-én hatályba lépett. A megállapodás fenntartja a Rajnai Hajózási Központi Bizottságot (CCNR) és az 1815-ben létrehozott rajnai belvízi hajózási rendszert. A CCNR keretében 2015. június 3-án létrejött a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) annak érdekében, hogy különféle területeken – különösen a hajók, az információtechnológia és a legénység vonatkozásában – műszaki szabványokat dolgozzon ki a belvízi hajózást érintően.

(2) Az (EU) 2016/1629 irányelv[1] a belvízi hajókra vonatkozó kötelező műszaki követelményekkel kapcsolatos legújabb CESNI-szabványokra, nevezetesen az ES-TRIN-re hivatkozik. A CCNR ezenkívül a rajnai szabályzataiban szintén hivatkozik a legfrissebb szabványokra. A megállapodás 22. és 23. cikke értelmében a CCNR kötelező erejű határozatokat fogadhat el a rajnai belvízi hajózásra vonatkozó műszaki követelmények meghatározásáról. A CESNI által elfogadandó szabványok tehát kötelező erejűek lesznek, amint a CCNR vonatkozó kötelező erejű határozataiba bekerül az ezekre a szabványokra való hivatkozás.

(3) A megállapodás értelmében a CCNR módosíthatja a folyami információs szolgáltatásokra (RIS) vonatkozó szabályozási keretét azáltal, hogy hivatkozik a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) által elfogadott szabványokra, valamint a megállapodás alkalmazása keretében kötelezővé teszi ezeket a szabványokat.

(4) 2024. október 17-i ülésén a CESNI-nek el kell fogadnia a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló 2025/1 európai szabvány új kiadását (ES-TRIN 2025/1) és a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó 2025/1 európai szabvány új kiadását (ES-RIS 2025/1). Az elfogadást követően a CCNR a 2024. december 5-i plenáris ülésén az ES-TRIN 2025/1 és az ES-RIS 2025/1 szabványra való hivatkozással

[1] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o.).

módosítani kívánja a rajnai szabályzatokat. Az ES-TRIN 2025/1 és az ES-RIS 2025/1 szabvány ennek megfelelően az ES-TRIN 2023/1 és az ES-RIS 2023/1 helyébe lép.

(5) Az ES-TRIN 2025/1 a belvízi hajók biztonságának biztosításához szükséges egységes műszaki követelményeket fekteti le. A szabvány többek között a hajógyártásról, a belvízi hajók felszereléséről és berendezéseiről szóló rendelkezéseket, az egyes hajókategóriákról (például személyhajók, tolt kötelékek és konténerszállító hajók) szóló különös rendelkezéseket, az automatikus hajóazonosítási rendszerről, a hajók azonosításáról és a hajóbizonyítvány- és nyilvántartásmintákról szóló rendelkezéseket, átmeneti rendelkezéseket, valamint a műszaki szabvány alkalmazására vonatkozó utasításokat tartalmaz.

(6) Helyénvaló meghatározni az Unió által a CESNI-ben és a CCNR-ben képviselendő álláspontot, mivel az ES-TRIN 2025/1 meghatározó módon befolyásolja majd az uniós szabályozás tartalmát. Az (EU) 2016/1629 irányelv 31. és 32. cikke előírja a Bizottság számára, hogy olyan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek az ES-TRIN szabvány legújabb változatára hivatkoznak, és meghatározzák a szabvány alkalmazásának kezdőnapját, feltéve, hogy a CESNI döntéshozatali eljárásában bekövetkezett változások nem veszélyeztetik az Unió érdekeit.

(7) Az ES-RIS 2025/1 szabvány egységes műszaki előírásokat és szabványokat állapít meg a RIS támogatása és e szolgáltatások interoperabilitásának biztosítása érdekében. Az ES-RIS 2025/1 szerinti műszaki előírások és szabványok megegyeznek azokkal a műszaki előírásokkal és szabványokkal, amelyeket a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[7] előír, különösen az alábbi területeken: a belvízi hajózás elektronikus térképmegjelenítő és információs rendszere, elektronikus hajózási adatszolgáltatás, hajóparancsnokoknak szóló hirdetmények, hajó-helyzetmegállapító és nyomon követő rendszerek, valamint a RIS használatához szükséges berendezések kompatibilitása.

(8) A RIS műszaki előírásainak a 2005/44/EK irányelv II. mellékletében meghatározott műszaki elveken kell alapulniuk, és figyelembe kell venniük a releváns nemzetközi szervezetek által ezen a téren végzett munkát.

(9) Ezért helyénvaló meghatározni az Unió által a CESNI-ben képviselendő álláspontot, mivel az ES-RIS 2025/1 szabvány meghatározó módon befolyásolhatja az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen a 2005/44/EK irányelv keretében elfogadott kötelező érvényű műszaki előírásokat.

(10) A CCNR egy soron következő plenáris ülésén várhatóan olyan állásfoglalásokat fogad el, amelyek módosítják a CNNR-rendeleteket annak érdekében, hogy azok hivatkozzanak az ES-TRIN 2025/1-re és az ES-RIS 2025/1-re. Az egyezmény 1. és 22. cikkének megfelelően a szóban forgó módosítás a nemzetközi jog értelmében kötelező érvényű lesz. Ezért az Unió által a CCNR-ben képviselendő álláspontot is helyénvaló meghatározni.

(11) A belvízi hajózás legmagasabb szintű biztonságának elősegítése, az ágazat műszaki fejlődésének követése, valamint a hajókra vonatkozó követelmények és az európai folyami információs szolgáltatások összeegyeztethetőségének biztosítása érdekében fontos, hogy a hajókra és a folyami információs szolgáltatásokra (RIS) vonatkozó műszaki követelmények az Európa-szerte eltérő jogi szabályozások keretében a lehető

[7] Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o.).

legnagyobb mértékben harmonizáltak legyenek. Azon tagállamokat, amelyek egyben a CCNR-nek is tagjai, fel kell hatalmazni arra, hogy támogassák a CCNR-szabályok és az alkalmazandó uniós szabályok harmonizálását célzó határozatokat.

(12) Az uniós álláspontot az Unió azon tagállamainak kell képviselniük az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai a CESNI-nek és a CCNR-nek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A CESNI ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió egyetért az ES-TRIN 2025/1 és az ES-RIS 2025/1 elfogadásával.

(2) A CCNR ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió támogatja a CCNR-szabályzatnak az ES-TRIN 2025/1 és az ES-RIS 2025/1 szabvánnyal való összehangolását célzó valamennyi javaslatot.

2. cikk

(1) Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai a CESNI-nek.

(2) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai a CCNR-nek.

3. cikk

Az 1. cikk szerinti álláspontokat érintő kismértékű technikai változtatások újabb tanácsi határozat nélkül is elfogadhatók.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

5. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök