COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (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 în domeniul navigației interioare

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia Consiliului de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunii Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară („CESNI”) din 17 octombrie 2024 și în cadrul sesiunii plenare a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin („CCNR”), care va avea loc la 5 decembrie 2024, în legătură cu adoptarea preconizată a standardelor europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2025/1) și a standardului european „Servicii de informații fluviale” (ES-RIS 2025/1).

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 la CCNR.

Convenția revizuită privind navigația pe Rin, semnată la 17 octombrie 1868 la Mannheim și modificată la 14 aprilie 1967, definește cadrul juridic care reglementează utilizarea Rinului drept cale navigabilă interioară și stabilește atribuțiile CCNR (Convenția de la Mannheim). 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 nu se numără printre membrii CCNR.

În 2015, CCNR a adoptat o rezoluție de creare a CESNI[1]. Misiunea acestuia 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 și a procedurilor corespunzătoare, precum și deliberări privind siguranța navigației, protecția mediului sau alte domenii ale navigației.

CESNI este alcătuit din experți din statele membre ale UE și CCNR. Membrii săi au drept de vot pe baza unui sistem de un vot pentru fiecare stat. Cu toate acestea, CESNI integrează în activitatea sa și instituțiile UE și internaționale și face apel la experți. UE nu dispune de drept de vot, dar poate participa întotdeauna la activitatea CESNI, alături de alte organizații internaționale a căror misiune acoperă domeniile vizate de CESNI. Pe lângă aceste drepturi de participare, CESNI poate invita părți care dețin calificarea adecvată (experți individuali, societăți de clasificare etc.). Sesiunea plenară a CESNI finalizează standardele care au fost convenite la nivel de experți.

UE și CCNR prevăd reglementări în contextul cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, și anume Directiva (UE) 2016/1629[2] și regulamentele privind inspecția navelor pe Rin (RVIR), precum și pentru serviciile de informații fluviale (RIS), astfel cum sunt definite în Directiva 2005/44/CE[3] și în regulamentele privind inspecția navelor pe Rin. În ceea ce

---

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

2 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).

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).

privește 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 ceea ce privește RIS, standardul european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS) va fi încorporat în legislația UE. Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (adoptată de Comisie în ianuarie 2024) menționează ES-RIS ca standard aplicabil în UE. Această abordare a fost confirmată de Consiliu în cadrul TTE din 18 iunie 2024. Trimiterea la cea mai actuală versiune a ES-RIS este prevăzută, de asemenea, în regulamentele relevante privind Rinul.

2.2. Actele CESNI și CCNR avute în vedere

La reuniunea sa din 17 octombrie 2024, CESNI urmează să adopte o nouă ediție a standardelor europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (ES-TRIN 2025/1) și o nouă ediție a standardului european „Servicii de informații fluviale” (ES-RIS 2025/1).

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 CESNI din 26 noiembrie 2015. CESNI a adoptat următoarele modificări 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

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 2023 și 2024, experții CESNI au elaborat noua ediție a ES-TRIN, ES-TRIN 2025/1.

ES-TRIN 2025/1 cuprinde diverse modificări care vizează în special următoarele domenii:

- combustibilii cu punct de aprindere scăzut, în special depozitarea și utilizarea metanolului,
- marcarea zonelor periculoase și etichetarea combustibililor,
- sistemele electrice de propulsie,
- acumulatorii litiu-ion,
- utilizarea de materiale plastice ranforsate cu aluminiu sau fibre pentru construcția navelor de pasageri,
- abandonarea protocolului privind parametrii motorului,

- recunoașterea exceptării de la testarea în condiții reale de utilizare pentru motoare,
- racordurile de alimentare și codurile de culoare adecvate,
- echipamentele de navigație și informare, în special echipamentele AIS interior,
- stațiile de epurare a apelor uzate,
- timoneriile escamotabile și dispozițiile tranzitorii pentru timoneriile retractabile,
- sistemele de pulverizare automată a apei sub presiune,
- piesele de articulare între ancoră și lanț,
- cabinele de dormit,
- actualizarea trimiterilor la regulamentele privind personalul navigant de pe Rin, la ES-RIS 2025/1 și la alte standarde internaționale.

În cadrul reuniunii sale din 11 aprilie 2024, CESNI a decis să programeze adoptarea standardului ES-TRIN 2025/1 cu ocazia reuniunii din 17 octombrie 2024. Înaintea acestei reuniuni din 17 octombrie 2024, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări formale și minore. Standardul ES-TRIN 2025/1 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/CE[4], standardul ES-TRIN 2025/1 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 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.
În prezent, directiva menționată face trimitere la ES-TRIN 2023/1. Articolul 9 din Regulamentul de procedură al CESNI permite adoptarea de standarde numai după adoptarea unei decizii în conformitate cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.
CCNR va adopta, de asemenea, o rezoluție de modificare a Regulamentelor sale privind navigația pe Rin (în particular a RVIR). Aceasta va include o trimitere la versiunea actualizată a ES-TRIN 2025/1.
Atât legislația UE, cât și Regulamentele CCNR vor face trimitere la ES-TRIN 2025/1 începând de la 1 ianuarie 2026.

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. Standardele modificate ES-RIS 2023/1 au fost adoptate de CESNI la 13 octombrie 2022.
În cursul anilor 2023 și 2024, experții CESNI au elaborat noua ediție a ES-RIS, ES-RIS 2025/1.
ES-RIS 2025/1 a suferit modificări în ceea ce privește formatarea, cu o standardizare a formatului, structurii generale și anexelor sale. Numerotarea articolelor, a capitolelor, a tabelelor, a diagramelor și a graficelor a fost revizuită. Au fost aduse diverse îmbunătățiri în ceea ce privește consecvența internă și coerența dintre diferitele părți ale standardului.

[4] 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).

ES-RIS 2025/1 cuprinde diverse modificări care vizează în special următoarele domenii:
– crearea părții 0, care conține abrevieri, definiții, trimiteri la documente externe
– stabilirea de standarde pentru asistența de navigație și modificarea părților relevante ale ES-RIS
– renumerotarea anexelor, în special în secțiunile referitoare la:
- standardul privind sistemele de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară
- standardul privind urmărirea și reperarea navelor pentru navigația interioară
- standardul privind rapoartele electronice transmise de nave în navigația interioară
- standardul privind notificările transmise comandanților de nave
– efectuarea de corecturi și prezentarea de clarificări, dar fără modificări ale conținutului.

În cadrul reuniunii sale din 11 aprilie 2024, CESNI a decis să programeze adoptarea ES-RIS 2025/1 cu ocazia reuniunii din 17 octombrie 2024. Înaintea acestei reuniuni din 17 octombrie 2024, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări minore. Standardul ES-RIS 2025/1 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.

Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (adoptată de Comisie în ianuarie 2024) menționează ES-RIS ca standard aplicabil în UE pentru serviciile de informații fluviale. Adoptarea de către colegiuitori este prevăzută pentru jumătatea anului 2025. Prin urmare, este necesară adoptarea ES-RIS 2025/1 pentru a îl include în Directiva 2005/44/CE ca cea mai actuală versiune a standardelor.

CCNR va adopta o rezoluție de modificare a regulamentelor CCNR pentru a include o trimitere la standardul ES-RIS 2025/1.

Întrucât ES-TRIN 2025/1 conține trimiteri la ES-RIS 2025/1, este important ca ambele standarde să fie adoptate de CESNI în cadrul reuniunii sale din 17 octombrie 2024.

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.

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. Reuniunile tehnice au avut loc în cursul elaborării standardului, la nivelul CESNI.

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 este adoptarea ES-TRIN 2025/1 și a ES-RIS 2025/1, deoarece ele asigură 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 respectivul acord[5].

Conceptul 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 un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”[6].

4.1.2. Aplicarea la cazul în speță

Deși standardele 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 (RVIR), reglementările poliției privind navigația pe Rin (RPNR)] 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.

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 CCNR. Fiecare stat dispune de un vot, iar deciziile sunt luate în unanimitate. Aceste rezoluții sunt obligatorii din punct de vedere juridic.

În conformitate cu articolele 22 și 23 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 2025/1, 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 2025/1. Rezoluția care urmează să fie adoptată de CCNR și care va modifica regulamentele CCNR, pentru a include o trimitere la ES-RIS 2025/1, 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.

---

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

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

În plus, ES-TRIN 2025/1 și ES-RIS 2025/1 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 standardul ES-TRIN, acest lucru se întâmplă deoarece cadrul aplicabil în temeiul Convenției de la Mannheim trebuie să fie luat în considerare în contextul Directivei (UE) 2016/1629, dat fiind că documentele eliberate în temeiul cadrului juridic al Rinului sunt recunoscute în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2016/1629. În plus, standardele tehnice adoptate de CESNI sunt incluse în anexa II la Directiva 2016/1629 și trebuie actualizate prin intermediul unor acte delegate.

În ceea ce privește serviciile de informații fluviale, articolul 5 din Directiva 2005/44 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 CCNR și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU). ES-RIS 2025/1 va conține specificații tehnice care vor trebui adoptate în cadrul articolului 5 din Directiva 2005/44. Acest proces de adoptare va fi aliniat la actualul proces de adoptare a directivei de modificare a Directivei 2005/44/CE, care se referă direct la ES-RIS, ca standard aplicabil. În vederea realizării unui regim armonizat de navigație pe Rin, decizia luată în cadrul CCNR în privința ES-RIS ar trebui să prevadă și adoptarea ES-RIS 2025/1.

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.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse 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. Dacă 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 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.

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.

2024/0215 (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 în domeniul navigației interioare

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 octombrie 1963 (denumit în continuare „acordul”), a intrat în vigoare la 14 aprilie 1967. Acordul menține Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin („CCNR”) și regimul navigației interioare pe Rin instituit în 1815. La 3 iunie 2015 a fost creat, în cadrul CCNR, 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) Directiva (UE) 2016/1629[1] se referă la cele mai recente standarde CESNI privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară, și anume ES-TRIN. CCNR face trimitere, de asemenea, la cele mai recente standarde în regulamentele sale privind navigația pe Rin. În temeiul articolelor 22 și 23 din acord, CCNR poate adopta rezoluții obligatorii de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară în domeniul navigației interioare pe Rin. Prin urmare, 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 acordului, 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 contextul aplicării acordului.

(4) CESNI urmează să adopte Standardul european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară 2025/1 („ES-TRIN 2025/1”) actualizat și Standardul european „Servicii de informații fluviale” 2025/1 („ES-RIS 2025/1”) cu ocazia sesiunii sale din 17 octombrie 2024. În urma acestei adoptări, CCNR intenționează să adopte, cu ocazia sesiunii sale plenare din 5 decembrie 2024, o rezoluție de modificare

[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).

a regulamentelor privind navigația pe Rin pentru a face trimitere la ES-TRIN 2025/1 și la ES-RIS 2025/1. ES-TRIN 2025/1 și ES-RIS 2025/1 înlocuiesc ES-TRIN 2023/1, respectiv ES-RIS 2023/1.

(5) ES-TRIN 2025/1 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.

(6) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI și CCNR, întrucât ES-TRIN 2025/1 va influența decisiv conținutul legislației Uniunii. Articolele 31 și 32 din Directiva (UE) 2016/1629 impun Comisiei să adopte acte delegate care să facă trimitere la cea mai recentă versiune a standardului ES-TRIN și să stabilească data aplicării acestuia, cu condiția ca interesele Uniunii să nu fie compromise de modificările procesului decizional al CESNI.

(7) ES-RIS 2025/1 stabilește specificații și standarde tehnice uniforme pentru a sprijini serviciile RIS și a asigura interoperabilitatea acestora. Specificațiile și standardele tehnice din cadrul ES-RIS 2025/1 corespund specificațiilor și standardelor tehnice a căror adoptare este impusă de Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului[7], în special în următoarele domenii: sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară, rapoartele electronice transmise de nave, notificările transmise comandanților de nave, sistemele de urmărire și reperare a navelor și compatibilitatea echipamentelor necesare pentru utilizarea RIS.

(8) 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.

(9) Este deci oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI, întrucât ES-RIS 2025/1 va avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume specificațiile tehnice obligatorii adoptate în cadrul Directivei 2005/44/CE.

(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 2025/1 și la ES-RIS 2025/1. 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.

(11) 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. În particular, statele membre care sunt totodată membre ale CCNR ar trebui să fie autorizate să sprijine deciziile de armonizare a normelor CCNR cu normele aplicate în Uniune.

---

[7] 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).

(12) 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 trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CESNI în ceea ce privește adoptarea ES-TRIN 2025/1 și a ES-RIS 2025/1 este de a fi de acord cu adoptarea acestora.

2. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CCNR este de a sprijini toate propunerile vizând armonizarea regulamentelor CCNR cu ES-TRIN 2025/1 și cu ES-RIS 2025/1.

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 în interesul Uniunii.

2. Poziția menționată la articolul 1 alineatul (2) 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 se adresează statelor membre.

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele