KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 3.9.2024 r.
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia norm dotyczących żeglugi śródlądowej

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji Rady ustalającej stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 17 października 2024 r. oraz na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w dniu 5 grudnia 2024 r. w związku z przewidywanym przyjęciem europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2025/1) oraz europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2025/1).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. CKŻR i CESNI

CKŻR jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego na Renie. Stronami CKŻR są cztery państwa członkowskie (Belgia, Francja, Niemcy i Niderlandy) oraz Szwajcaria.

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie, podpisana dnia 17 października 1868 r. w Mannheim i zmieniona w dniu 14 kwietnia 1967 r., ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR (konwencja z Mannheim). Jest ona kontynuacją systemu prawnego żeglugi reńskiej ustanowionego podczas Kongresu Wiedeńskiego w 1815 r. Na potrzeby podejmowania decyzji państwa członkowskie CKŻR zbierają się dwa razy w roku na posiedzeniach plenarnych. Każde państwo ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. Rezolucje te są prawnie wiążące. Unia Europejska nie jest członkiem CKŻR.

W 2015 r. CKŻR przyjęła rezolucję ustanawiającą CESNI[1]. Zadania tego komitetu obejmują: przyjmowanie norm technicznych w żegludze śródlądowej, dotyczących zwłaszcza statków, technologii informacyjnej i załóg, dokonywanie jednolitej wykładni przedmiotowych norm i odnośnych procedur, a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

W skład CESNI wchodzą eksperci z państw członkowskich UE i CKŻR. Mają oni prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. CESNI włącza jednak w swoje prace również instytucje unijne i międzynarodowe, a także uwzględnia wiedzę fachową. UE może zawsze uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI, podobnie jak inne organizacje międzynarodowe, których misja obejmuje obszary działania CESNI. Oprócz tych uprawnionych uczestników CESNI może zapraszać podmioty posiadające wiedzę specjalistyczną (ekspertów indywidualnych, instytucje klasyfikacyjne itp.). Na sesji plenarnej CESNI finalizuje się prace nad normami uzgodnionymi na szczeblu ekspertów.

UE i CKŻR określiły przepisy w kontekście wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, a mianowicie dyrektywę (UE) 2016/1629[2] oraz regulacje dotyczące inspekcji statków na Renie (RVIR), a także usług informacji rzecznej (RIS) zdefiniowanych

[1] Rezolucja 2015-I-3, CC/R (15) 1, s. 1.

[2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

w dyrektywie 2005/44/WE[3] oraz regulacjach dotyczących inspekcji statków na Renie. W odniesieniu do wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oba systemy prawne odnoszą się do norm CESNI – europejskich norm ustanawiających wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN).

Jeśli chodzi o RIS, europejska norma dotycząca usług informacji rzecznej (ES-RIS) zostanie włączona do prawa UE. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (przyjęty przez Komisję w styczniu 2024 r.) zawiera odesłanie do ES-RIS jako normy mającej zastosowanie w UE. Podejście to zostało potwierdzone przez Radę na posiedzeniu Rady ds. TTE w dniu 18 czerwca 2024 r. Odesłanie do najbardziej aktualnej wersji ES-RIS przewidziano również w odpowiednich regulacjach dotyczących Renu.

2.2. Planowane akty CESNI i CKŻR

Na posiedzeniu w dniu 17 października 2024 r. CESNI ma przyjąć nową edycję europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2025/1) oraz nową edycję europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2025/1).

ES-TRIN
Pierwszą wersję normy ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) sfinalizowano na posiedzeniu CESNI w dniu 28 września 2015 r. Formalnie przyjęto ją na posiedzeniu CESNI w dniu 26 listopada 2015 r. CESNI przyjął następujące zmiany normy ES-TRIN:

1. normę ES-TRIN 2017/1 w dniu 6 lipca 2017 r.;
2. normę ES-TRIN 2019/1 w dniu 8 listopada 2018 r.;
3. normę ES-TRIN 2021/1 w dniu 13 października 2020 r.
4. normę ES-TRIN 2023/1 w dniu 13 października 2022 r.

ES-TRIN jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI.
Systematyczna aktualizacja normy ES-TRIN jest niezbędna, aby:

- - zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- - odzwierciedlać zmiany techniczne (np. w przypadku systemów gaśniczych, wyposażenia nawigacyjnego);
- - zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE.

W latach 2023–2024 eksperci CESNI przygotowali nową edycję ES-TRIN, tj. ES-TRIN 2025/1.
Norma ES-TRIN 2025/1 zawiera szereg poprawek, które regulują w szczególności następujące kwestie:

- paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, w szczególności magazynowanie i stosowanie metanolu;
- znakowanie obszarów niebezpiecznych i oznakowanie paliw;

[3] Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

- elektryczne układy napędowe;
- akumulatory litowo-jonowe;
- wykorzystanie aluminium lub tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem do budowy statków pasażerskich;
- odejście od protokołu parametrów silnika;
- uznawanie zwolnienia z badań w terenie w odniesieniu do silników;
- połączenia do napełniania i odpowiednie kody kolorystyczne;
- sprzęt nawigacyjny i sprzęt do przesyłania informacji, w szczególności urządzenia AIS śródlądowego;
- oczyszczalnie ścieków;
- podnoszone sterówki i przepisy przejściowe dotyczące sterówek o regulowanej wysokości;
- automatyczne ciśnieniowe instalacje tryskaczowe;
- łączniki pomiędzy kotwicą a łańcuchem;
- kabiny sypialne;
- aktualizacja odesłań do regulacji dotyczących załóg statków na Renie, do normy ES-RIS 2025/1 oraz do innych norm międzynarodowych.

Na posiedzeniu w dniu 11 kwietnia 2024 r. CESNI postanowił o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-TRIN 2025/1 na posiedzeniu w dniu 17 października 2024 r. Przed posiedzeniem w dniu 17 października 2024 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie formalnych i nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-TRIN 2025/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do projektu wyżej wymienionej normy.

Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE[4] norma ES-TRIN 2025/1 powinna zostać włączona do prawa Unii.
Odesłanie do normy przyjętej przez CESNI znajduje się w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629. Zgodnie z art. 31 ust. 1 tej dyrektywy Komisja przyjmuje akty delegowane, aby dokonać zmian załącznika II w celu aktualizacji, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.
Obecnie wspomniana dyrektywa zawiera odesłanie do normy ES-TRIN 2023/1. Art. 9 regulaminu wewnętrznego CESNI zezwala na przyjmowanie norm dopiero po podjęciu decyzji zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE.
CKŻR przyjmie również rezolucję zmieniającą regulacje dotyczące Renu (w szczególności RVIR). Będzie to obejmować odesłanie do zaktualizowanej normy ES-TRIN 2025/1.
Zarówno prawo unijne, jak też regulacje CKŻR będą odsyłać do normy ES-TRIN 2025/1, począwszy od dnia 1 stycznia 2026 r.

ES-RIS

Pierwsza wersja normy ES-RIS (ES-RIS, wydanie 2021/1) została formalnie przyjęta na posiedzeniu plenarnym CESNI w dniu 15 kwietnia 2021 r. Zmieniona norma ES-RIS 2023/1 została przyjęta przez CESNI 13 października 2022 r.
W latach 2023–2024 eksperci CESNI przygotowali nową edycję ES-RIS, tj. ES-RIS 2025/1.

[4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

W normie ES-RIS 2025/1 wprowadzono zmiany w formatowaniu wraz ze standaryzacją układu, ogólnej struktury i załączników. Zmieniono numerację artykułów, rozdziałów, tabel, schematów i wykresów. Dokonano różnych ulepszeń w zakresie wewnętrznej spójności oraz zgodności między poszczególnymi częściami normy.
Norma ES-RIS 2025/1 zawiera szereg poprawek dotyczących w szczególności następujących kwestii:
– utworzenie części 0 zawierającej skróty, definicje i odniesienia do dokumentów zewnętrznych;
– ustanowienie norm dotyczących pomocy nawigacyjnej i zmiana odpowiednich części ES-RIS;
– zmiana numeracji załączników, w szczególności w sekcjach dotyczących:
- standardowego systemu obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej;
- standardowego systemu śledzenia i namierzania statków w żegludze śródlądowej;
- standardowego elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej;
- standardowych komunikatów dla kierowników statków;
– wprowadzenie poprawek i wyjaśnień, ale bez zmian co do treści.

Na posiedzeniu w dniu 11 kwietnia 2024 r. CESNI postanowił o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-RIS 2025/1 na posiedzeniu w dniu 17 października 2024 r. Przed posiedzeniem w dniu 17 października 2024 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-RIS 2025/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do projektu wyżej wymienionej normy.

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (przyjęty przez Komisję w styczniu 2024 r.) zawiera odesłanie do ES-RIS jako normy mającej zastosowanie w UE w zakresie usług informacji rzecznej. Planowane przyjęcie przez współprawodawców przewidziano na połowę 2025 r. W związku z tym istnieje potrzeba przyjęcia normy ES-RIS 2025/1 w celu włączenia jej do dyrektywy 2005/44/WE jako najbardziej aktualnej wersji norm.

CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-RIS 2025/1.

Ponieważ ES-TRIN 2025/1 zawiera odesłania do ES-RIS 2025/1, ważne jest, aby obie te normy zostały przyjęte przez CESNI na posiedzeniu w dniu 17 października 2024 r.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

Decyzja ustalająca stanowisko Unii jest wymagana, ponieważ akty, które mają zostać przyjęte, mają skutki prawne do celów art. 218 ust. 9 TFUE, a w szczególności ze względu na ich wpływ na dziedzinę prawodawstwa Unii, która podlega wyłącznej kompetencji Unii zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE.

Aktualizacje norm technicznych ES-TRIN i ES-RIS były przedmiotem intensywnych prac przygotowawczych na szczeblu ekspertów CESNI. Przeprowadzono w tym zakresie konsultacje z dużą liczbą ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania przedmiotowej normy na szczeblu CESNI odbyły się spotkania techniczne.

Spotkania te umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczeblu ekspertów w sprawie norm dotyczących żeglugi śródlądowej.

Proponowane stanowisko Unii polega na przyjęciu norm ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1, ponieważ zapewniają one utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, odzwierciedlają zmiany techniczne w tym sektorze i zapewniają kompatybilność wymogów dotyczących usług informacji rzecznej w Europie,

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy[5].

Pojęcie „akty mające skutki prawne" obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii"[6].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszym przypadku

Mimo że normy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, staną się one wiążące dla członków CKŻR po zmodyfikowaniu przez CKŻR jej ram prawnych (regulacji dotyczących inspekcji statków na Renie (RVIR), regulacji porządkowych dotyczących Renu (RPNR)) poprzez odesłanie do norm przyjętych przez CESNI i nadanie im statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter takich regulacji dla członków CKŻR został faktycznie ustanowiony w konwencji z Mannheim.

Posiedzenia plenarne odbywają się dwa razy w roku. Uczestniczą w nich przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje się na nim rezolucje CKŻR. Każde państwo ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. Rezolucje te są prawnie wiążące.

Zgodnie z art. 22 i 23 konwencji z Mannheim CKŻR jest uprawniona do określania wiążących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej. Rezolucja, która ma zostać przyjęta przez CKŻR, zmieniająca regulacje CKŻR w celu włączenia odesłania do normy ES-TRIN 2025/1, będzie zatem prawnie wiążącym aktem w odniesieniu do stron CKŻR.

Z drugiej strony i zgodnie z art. 1 konwencji z Mannheim CKŻR może zmienić swoje ramy regulacyjne dotyczące usług informacji rzecznej („RIS") w celu dostosowania specyfikacji technicznych mających zastosowanie do RIS do normy ES-RIS 2025/1. Rezolucja, która ma zostać przyjęta przez CKŻR, zmieniająca regulacje CKŻR w celu włączenia odesłania do normy ES-RIS 2025/1, będzie prawnie wiążącym aktem w odniesieniu do stron CKŻR. Nie uzupełni ona jednak ani nie zmieni ram instytucjonalnych konwencji z Mannheim.

---

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

[6] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014: 2258, pkt 61–64.

Planowane akty będą zatem wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i 22 konwencji z Mannheim.

Co więcej, normy ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1 to akty wywołujące skutki prawne do celów stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, ponieważ mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie: dyrektywę (UE) 2016/1629 i dyrektywę 2005/44/WE.

Jeżeli chodzi o normę ES-TRIN, wynika to z faktu, że ramy mające zastosowanie na mocy konwencji z Mannheim należy uwzględnić w kontekście dyrektywy (UE) 2016/1629, ponieważ dokumenty wydane na podstawie ram prawnych dla Renu są uznawane zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/1629. Co więcej, normy techniczne przyjęte przez CESNI zostały ujęte w załączniku II do dyrektywy 2016/1629 i należy je aktualizować za pomocą aktów delegowanych.

Jeżeli chodzi o usługi informacji rzecznej, art. 5 dyrektywy 2005/44 uprawnia Komisję do przyjmowania wytycznych technicznych i specyfikacji technicznych na potrzeby RIS oraz zapewnienia interoperacyjności tych usług. W motywie 3 dyrektywy stwierdza się, że ze względów bezpieczeństwa oraz w interesie ogólnoeuropejskiej harmonizacji treść takich wspólnych wymagań i specyfikacji technicznych powinna opierać się na dorobku wypracowanym w tej dziedzinie przez właściwe organizacje międzynarodowe, takie mianowicie jak CKŻR oraz Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Norma ES-RIS 2025/1 będzie obejmować specyfikacje techniczne, które należy przyjąć w trybie art. 5 dyrektywy 2005/44. Proces ich przyjęcia ten zostanie powiązany z trwającą obecnie procedurą przyjmowania dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE, która bezpośrednio odnosi się do ES-RIS jako mającej zastosowanie normy. Na potrzeby zharmonizowanego systemu żeglugi na Renie decyzja, jaką należy podjąć w CKŻR w kwestii ES-RIS, powinna również dotyczyć przyjęcia normy ES-RIS 2025/1.

Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach CESNI i CKŻR w odniesieniu do przyjęcia norm dotyczących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oraz norm w zakresie zharmonizowanych usług informacji rzecznej.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszym przypadku

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Konkluzja

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 91 ust. 1 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

2024/0215 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia norm dotyczących żeglugi śródlądowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 października 1963 r. („Umowa”), weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. Umowa utrzymuje Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CKŻR) oraz system żeglugi śródlądowej na Renie ustanowiony w 1815 r. W ramach CKŻR dnia 3 czerwca 2015 r. utworzono Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w celu opracowania norm technicznych dotyczących śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.

(2) Dyrektywa (UE) 2016/1629[1] zawiera odesłanie do najnowszej normy CESNI dotyczącej wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, a mianowicie do normy ES-TRIN. CKŻR również odsyła do najnowszych norm zawartych w regulacjach dotyczących Renu. Zgodnie z art. 22 i 23 Umowy CKŻR może przyjmować wiążące rezolucje ustanawiające wymogi techniczne dotyczące statków żeglugi śródlądowej na Renie. Normy, które mają zostać przyjęte przez CESNI, będą zatem wiążące, gdy odpowiednie wiążące rezolucje CKŻR będą odsyłać do tych norm.

(3) Zgodnie z Umową CKŻR może zmodyfikować swoje ramy regulacyjne dotyczące usług informacji rzecznej („RIS”) poprzez odesłanie do norm przyjętych przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”) i wprowadzenie obowiązku przestrzegania tych norm w ramach stosowania Umowy.

(4) CESNI ma przyjąć zaktualizowaną europejską normę ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej 2025/1 („ES-TRIN 2025/1”) oraz europejską normę w zakresie usług informacji rzecznej 2025/1 („ES-RIS 2025/1”) na posiedzeniu w dniu 17 października 2024 r. Po jej przyjęciu, na sesji plenarnej w dniu 5 grudnia 2024 r. CKŻR zamierza przyjąć rezolucję zmieniającą regulacje dotyczące Renu w celu zawarcia odniesienia do norm ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1. Normy

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1 zastępują odpowiednio normy ES-TRIN 2023/1 i ES-RIS 2023/1.

(5) Norma ES-TRIN 2025/1 określa jednolite wymagania techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statków żeglugi śródlądowej. Zawiera ona: przepisy dotyczące budowy statków żeglugi śródlądowej, ich wyposażenia i urządzeń; specjalne przepisy dotyczące poszczególnych kategorii statków, takich jak statki pasażerskie, zestawy pchane i kontenerowce; przepisy dotyczące wyposażenia automatycznych systemów identyfikacji statków; przepisy dotyczące identyfikacji statków; wzory zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.

(6) Należy ustalić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum CESNI i CKŻR, ponieważ przyjęcie normy ES-TRIN 2025/1 będzie miało decydujący wpływ na treść prawa Unii. Art. 31 i 32 dyrektywy (UE) 2016/1629 zobowiązują Komisję do przyjęcia aktów delegowanych odsyłających do najnowszej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania, pod warunkiem że zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii.

(7) Norma ES-RIS 2025/1 określa jednolite specyfikacje techniczne i normy w celu wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności. Przedmiotowe specyfikacje techniczne i normy wynikające z normy ES-RIS 2025/1 odpowiadają specyfikacjom technicznym i normom, których przyjęcie jest wymagane na mocy dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[7], w szczególności w następujących dziedzinach: system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej, elektroniczne raportowanie statków, komunikaty dla kierowników statków, systemy śledzenia i namierzania statków oraz zgodność sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS.

(8) Specyfikacje techniczne dla RIS opierają się na zasadach technicznych określonych w załączniku II do dyrektywy 2005/44/WE i uwzględniają prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez odpowiednie organizacje międzynarodowe.

(9) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CESNI, ponieważ ES-RIS 2025/1 będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na wiążące specyfikacje techniczne przyjmowane w ramach dyrektywy 2005/44/WE.

(10) Na zbliżającej się sesji plenarnej CKŻR ma przyjąć rezolucje, które zmienią regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do norm ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1. Tego rodzaju zmiana będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i art. 22 konwencji. Należy zatem również ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CKŻR.

(11) W celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej, śledzenia rozwoju technicznego w tym sektorze oraz zapewnienia zgodności wymogów dotyczących statków i kompatybilności usług informacji rzecznej w Europie ważne jest, aby wymogi techniczne dotyczące statków i usług informacji rzecznej zostały w jak największym stopniu zharmonizowane w ramach różnych systemów prawnych w Europie. W szczególności państwa członkowskie, które są

[7] Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

także członkami CKŻR, powinny być upoważnione do wspierania decyzji harmonizujących przepisy CKŻR z przepisami stosowanymi w Unii.

(12) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami CESNI i CKŻR,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CESNI w odniesieniu do przyjęcia norm ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1, polega na wyrażeniu zgody na ich przyjęcie.

2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CKŻR, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie regulacji CKŻR do norm ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, wyrażają działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami CESNI.

2. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, wyrażają działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami CKŻR.

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez konieczności przyjęcia przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący