



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.9.2020
COM(2020) 632 final

2020/0283 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Europejskiego
Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej
Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm w zakresie wymagań
technicznych dla statków żeglugi śródlądowej**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, które Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) ma zająć w imieniu Unii na posiedzeniu w dniu 13 października 2020 r. oraz na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w dniu 3 grudnia 2020 r., w związku z przewidywanym przyjęciem europejskich norm ustanawiających wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN 2021/1) oraz normy uzupełniającej Test Standard Inland AIS 2021/3.0.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. CKŻR i CESNI

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

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie, podpisana w dniu 17 października 1868 r. w Mannheim, ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR. Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zwana też „aktem z Mannheim”, ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR. Obecnie obowiązująca wersja konwencji jest rezultatem konwencji zmieniającej poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi na Renie, przyjętej w dniu 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. Posiedzenia plenarne odbywają się dwa razy w roku. W posiedzeniach uczestniczą przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje się na nim rezolucje Centralnej Komisji. 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, w której ustanowiono Europejski Komitet Opracowania Wspólnych Standardów w Dziedzinie Żeglugi Śródlądowej (fr. *Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure* – CESNI). Misja komitetu obejmuje przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załogi, jednolitą wykładnię przedmiotowych norm i odnośnych procedur, a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

W skład CESNI wchodzi eksperci reprezentujący państwa członkowskie CKŻR oraz UE, którym przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. Unia Europejska nie jest członkiem CESNI. Może jednak uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI wraz z organizacjami międzynarodowymi, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

2.2. Planowane akty CESNI i CKŻR

Na posiedzeniu w dniu 13 października 2020 r. CESNI ma przyjąć nową normę europejską ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN 2021/1).

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

1. norma ES-TRIN 2017/1 w dniu 6 lipca 2017 r.
2. norma ES-TRIN 2019/1 w dniu 8 listopada 2018 r.

ES-TRIN jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI.

Systematyczna aktualizacja ES TRIN jest niezbędna, aby:

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- odzwierciedlać zmiany techniczne (np. systemy gaśnicze, wyposażenie nawigacyjne);
- zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE.

W 2019 i 2020 r. eksperci CESNI przygotowali nową edycję normy ES-TRIN 2021/1.

ES-TRIN 2021/1 zawiera szereg poprawek dotyczących w szczególności następujących obszarów:

- prześwit bezpieczny, wolna burta i znaki zanurzenia (rozdz. 4);
- zmniejszenie progów poziomu hałasu generowanego przez statki zarówno w ruchu, jak i podczas postoju (art. 8.10);
- gaśnice przenośne (art. 13.03 ust. 2–4);
- akumulatory litowo-jonowe (art. 10.11);
- udostępnienie i wykorzystanie indywidualnych urządzeń chroniących przed hałasem (art. 14.09 ust. 3);
- drzwi w pomieszczeniach mieszkalnych (art. 15.02 ust. 11);
- pomieszczenie techniczne urządzeń elektrycznych na statkach pasażerskich (art. 19.07);
- wyposażenie rekreacyjnych jednostek pływających (art. 26.01 ust. 1 lit. h));
- przepisy przejściowe dotyczące:
 - stałych instalacji gaśniczych;
 - układów napędowych statków pasażerskich;
 - europejskich i międzynarodowych norm dla statków użytkowanych wyłącznie na drogach wodnych poza Renem;
- bunkrowanie skroplonego gazu ziemnego (LNG) (zał. 8 (2.8);
- wyjaśnienia dotyczące ważności świadectwa unijnego na Renie (ESI-1-1);
- uznanie specjalnej kotwicy o obniżonej masie (ESI-II-9);
- aktualizacja odniesień do norm europejskich i międzynarodowych;
- liczne poprawki redakcyjne w różnych wersjach językowych.

Norma ES-TRIN 2021/1 zostanie zaktualizowana równocześnie z normą uzupełniającą Test Standard Inland AIS 2021/3.0, do której odsyła. Norma Test Standard Inland AIS 2021/3.0 została opracowana przez ekspertów CESNI w latach 2019 i 2020. Norma ta określa wymagania operacyjne i wymagania dotyczące osiągow, metody badania i wymagane wyniki badań dla okrętowych urządzeń AIS śródlądowego. Zmieniona norma Test Standard Inland AIS

2021/3.0 odzwierciedla postęp techniczny, a także nowe ramy normatywne (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/838 z dnia 20 lutego 2019 r.¹, zalecenie ITU-R M.1371-5² i wydanie z 2018 r. normy międzynarodowej IEC 61993-2³).

Na posiedzeniu w dniu 30 kwietnia 2020 r. CESNI postanowił zaplanować przyjęcie normy ES-TRIN 2021/1 i uzupełniającej normy Test Standard Inland AIS 2021/3.0 na posiedzeniu w dniu 13 października 2020 r. Przed posiedzeniem w dniu 13 października 2020 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie formalnych i nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-TRIN 2021/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do wyżej wymienionego projektu 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/WE⁴ norma ES-TRIN 2021/1 zostanie włączona do prawa Unii.

Odesłania do norm przyjętych przez CESNI znajdują się w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629. Zgodnie z art. 31 ust. 1 wspomnianej 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.

CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą przepisy CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-TRIN 2021/1 i uzupełniającej normy Test Standard Inland AIS 2021/3.0.

Aby zapewnić spójność dwóch istniejących systemów prawnych w odniesieniu do wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej (na Renie oraz w UE), konieczne jest określenie tych samych norm. Zarówno prawo unijne, jak też przepisy CKŻR będą odsyłać do normy ES-TRIN 2021/1, począwszy od dnia 1 stycznia 2022 r.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

Decyzja – ustalająca stanowisko Unii – jest konieczna, aby zapewnić odpowiednie uwzględnienie interesów UE przy podejmowaniu decyzji dotyczących ustanowienia norm dla statków żeglugi śródlądowej.

Aktualizacja normy ES-TRIN była przedmiotem intensywnych prac przygotowawczych na szczeblu ekspertów CESNI. Przeprowadzono konsultacje w tym zakresie z dużą liczbą ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania przedmiotowej normy na szczeblu CESNI odbyły się następujące spotkania techniczne:

¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/838 z dnia 20 lutego 2019 r. w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemów śledzenia i namierzania statków oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 415/2007 (Dz.U. L 138 z 24.5.2019, s. 31).

² Zalecenie ITU-R M.1371-5 „Charakterystyka techniczna systemu automatycznego rozpoznawania statków stosującego wielokrotny dostęp z podziałem czasu w paśmie częstotliwości VHF w morskiej służbie ruchomej”.

³ Norma międzynarodowa IEC 61993-2:2018 Urządzenia i systemy nawigacji i radiokomunikacji morskiej – Systemy automatycznej identyfikacji (AIS) – Część 2: okrętowe urządzenia klasy A systemu automatycznej identyfikacji (AIS) – wymogi operacyjne i wymagania dotyczące osiągnięć, metody badania i wymagane wyniki badań.

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).

- spotkania robocze (27–28.06.2018; 26–27.09.2018; 20-21.11.2018; 5–6.03.2019; 25–26–27.06.2019; 24–25.09.2019; 19-20.11.2019; 25–26.02.2020) oraz
- posiedzenie Komitetu (30.04.2020).

Spotkania te umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczecelu ekspertów w sprawie wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.

Proponowane stanowisko Unii polega na przyjęciu normy ES-TRIN 2021/1, ponieważ utrzymuje ona najwyższy poziom bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, odzwierciedla zmiany techniczne w tym sektorze i zapewnia kompatybilność wymogów dotyczących statków 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 umowy⁵.

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

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zarówno CESNI, jak i CKŻR są instytucjami utworzonymi na mocy umowy międzynarodowej.

Pomimo że przepisy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, staną się wiążące dla członków CKŻR po zmodyfikowaniu przez CKŻR jej ram prawnych (przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie) w celu uwzględnienia normy przyjętej przez CESNI i nadania jej statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter takich przepisów dla członków CKŻR został ustanowiony w konwencji z Mannheim z dnia 17 października 1868 r.⁷.

Ponadto norma ES-TRIN 2021/1 i uzupełniająca norma Test Standard Inland AIS 2021/3.0 stanowią akty wywołujące skutki prawne do celów stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, ponieważ mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii. W istocie ramy stosowane na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie muszą być brane pod uwagę przy jakichkolwiek zmianach dyrektywy (UE) 2016/1629.

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.

⁷ Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r.

Normy techniczne przyjęte przez CESNI zostały ujęte w załączniku II do dyrektywy 2016/1629 i należy je aktualizować za pomocą aktów delegowanych.

Zgodnie z art. 22 konwencji z Mannheim CKŻR jest uprawniona do ustanawiania wiążących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej.

Rezolucja, która ma zostać przyjęta przez CKŻR, zmieniająca przepisy CKŻR w celu włączenia odesłania do normy ES-TRIN 2021/1 i normy uzupełniającej Test Standard Inland AIS 2021/3.0, będzie prawnie wiążącym aktem w odniesieniu do stron CKŻR.

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.

W związku 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 być 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 pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Podsumowanie

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm w zakresie wymagań technicznych dla statków 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 w sprawie żeglugi na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona Konwencją zmieniającą poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi na Renie, przyjętą w dniu 20 listopada 1963 r., weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r.
- (2) Zgodnie z art. 22 konwencji Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) może przyjmować wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej.
- (3) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowania wymagań technicznych stosowanych w Unii w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej, które są dopuszczone do poruszania się po unijnych wodach śródlądowych.
- (4) Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) utworzono dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach CKŻR w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (5) Dla efektywnego transportu na śródlądowych drogach wodnych ważne jest, aby wymagania techniczne dla statków w różnych systemach prawnych w Europie były jak najbardziej zgodne i zharmonizowane. W szczególności państwa członkowskie, które są także członkami CKŻR, powinny popierać decyzje harmonizujące przepisy CKŻR z przepisami stosowanymi w Unii.
- (6) Przewiduje się, że na posiedzeniu w dniu 13 października 2020 r. CESNI przyjmie europejską normę ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej („norma ES-TRIN”) 2021/1 oraz normę uzupełniającą Test Standard Inland AIS 2021/3.0.
- (7) Norma ES-TRIN 2021/1 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; wzór zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej. Norma Test standard Inland AIS 2021/3.0 określa wymagania operacyjne i wymagania dotyczące osiągnięć, metody badania i wymagane wyniki badań dla okrętowych urządzeń AIS śródlądowego.

- (8) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”), ponieważ norma ES-TRIN 2021/1 będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629.
- (9) Załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 zawiera odesłanie do wymagań technicznych dla jednostek jako wymagań określonych w normie ES-TRIN 2019/1. Komisja jest uprawniona do dostosowania tego odesłania w załączniku II do najnowszej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania. W związku z tym norma ES-TRIN 2021/1 będzie mieć wpływ na dyrektywę (UE) 2016/1629.
- (10) Na posiedzeniu w dniu 3 grudnia 2020 r. CKŻR powinna przyjąć rezolucję, która zmieni jej przepisy w celu włączenia do nich odesłania do normy ES-TRIN 2021/1 i uzupełniającej normy Test Standard Inland AIS 2021/3.0. Należy zatem również ustalić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum CKŻR.
- (11) Unia nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami tych instytucji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 13 października 2020 r., polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie europejskiej normy określającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej („norma ES-TRIN”) 2021/1 oraz normy uzupełniającej Test Standard Inland AIS 2021/3.0.
2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), podczas której podejmowane będą decyzje dotyczące wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie wymogów technicznych do wymogów normy ES-TRIN 2021/1 oraz normy uzupełniającej Test Standard Inland AIS 2021/3.0.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami CESNI, działające wspólnie.
2. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami CKŻR, działające wspólnie.

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*