

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2022/1912

z dnia 29 września 2022 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w odniesieniu do przyjęcia zmienionego rozporządzenia w sprawie załóg statków na Renie

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 po Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona Konwencją zmieniającą poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi po Renie, podpisaną w dniu 20 listopada 1963 r., weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. (zwana dalej „konwencją”).
- (2) Zgodnie z art. 17 konwencji Centralna Komisja Żeglugi na Renie („CKŻR”) może przyjmować wymogi w zakresie kwalifikacji zawodowych.
- (3) Przewiduje się, że w nadchodzących miesiącach CKŻR przyjmie w drodze procedury pisemnej rezolucję zmieniającą rozporządzenie w sprawie załóg statków na Renie („RPN”) w celu uwzględnienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 ⁽¹⁾. Aby świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowy wydane zgodnie z tym rozporządzeniem były ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, RPN musi określić wymogi identyczne z wymogami tej dyrektywy.
- (4) Dyrektywa (UE) 2017/2397 akceptuje współistnienie ram prawnych Unii i CKŻR, nie można jednak naruszać jej skuteczności. Przepisy RPN, w szczególności przepisy określone w art. 3.02 ust. 1 akapit drugi, art. 5.01 ust. 6, art. 13.01 i art. 13.03, stosuje się zatem bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do unijnych śródlądowych dróg wodnych, w przypadku gdy ta dyrektywa ustanawia wymogi dotyczące tej samej kwestii. W szczególności państwa członkowskie będące członkami CKŻR mają stosować procedurę identyfikowania odcinków śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, określoną w art. 9 dyrektywy (UE) 2017/2397.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach CKŻR, ponieważ przyjęcie zmienionych RPN będzie mogło mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie dyrektywę (UE) 2017/2397.
- (6) Stanowisko Unii powinno polegać zatem na wyrażeniu zgody na przyjęcie wersji RPN zawierającej wymogi identyczne z wymogami dyrektywy (UE) 2017/2397, z zastrzeżeniem zmian określonych w załączniku do niniejszej decyzji.
- (7) Unia nie jest członkiem CKŻR. Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie będące stronami CKŻR,

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmienionej wersji rozporządzenia w sprawie załóg statków na Renie zawierającej wymogi identyczne z wymogami dyrektywy (UE) 2017/2397, z zastrzeżeniem zmian określonych w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Stanowisko określone w art. 1, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie będące członkami CKŻR, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 września 2022 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
J. SÍKELA

ZAŁĄCZNIK

W projekcie zmienionego rozporządzenia w sprawie załóg statków na Renie (RPN) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Sur le Rhin sont valables les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service et livres de bord délivrés en vertu de la directive (UE) 2017/2397, ainsi que les certificats de qualification, les livrets de service et livres de bord délivrés en vertu du présent Règlement, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées dans ladite directive.

La qualification pour une fonction à bord doit pouvoir être attestée à tout moment

- a) par le conducteur, au moyen d'un certificat de qualification de conducteur pour le type et les dimensions du bâtiment concerné ou un certificat de qualification de l'Union de conducteur, assorti le cas échéant des autorisations spécifiques nécessaires;
- b) par les autres membres d'équipage, au moyen d'un livret de service en cours de validité qui leur est délivré et qui contient un certificat de qualification ou un certificat de qualification de l'Union;
- c) par les experts en navigation à passagers et les experts en gaz naturel liquéfié, par un certificat de qualification ou un certificat de qualification de l'Union, de même par les secouristes, les porteurs d'appareil respiratoire et le personnel de sécurité à bord des bateaux transportant des marchandises dangereuses, par un certificat relatif à ces opérations spécifiques.

Par dérogation aux lettres b) et c), les membres d'équipage de navires de mer naviguant sur le Rhin, à l'exception du conducteur, peuvent attester de leur qualification en présentant un certificat délivré ou reconnu conformément à la convention STCW.”;

2) w art. 3.02 dodaje się nowy ustęp w brzmieniu:

„3. Sur le Rhin sont également valables les certificats de qualification et les attestations qui ont été délivrés ou qui sont valables en vertu du présent Règlement et qui ne sont pas couverts par le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397.”;

3) art. 5.01 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. L'autorité compétente est responsable des données de caractère général et des visas de contrôle. À cet effet, elle est en droit de demander la présentation de livres de bord, complets ou par extraits, ou d'autres justificatifs appropriés. Elle ne peut apposer le visa de contrôle que pour des voyages datant de moins de 15 mois.”;

4) art. 5.01 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Le conducteur est responsable de l'inscription des données spécifiques relatives aux voyages effectués. Le conducteur doit

- a) porter régulièrement dans le livret de service toutes les inscriptions conformément aux instructions relatives à la tenue du livret de service figurant dans les livrets de service;
- b) conserver le livret de service en lieu sûr dans la timonerie jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement;
- c) à la demande du titulaire, remettre le livret de service à ce dernier sans délai et à tout moment.”;

5) art. 13.01 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. La conduite d'un bâtiment nécessite une autorisation spécifique si, en tant que conducteur responsable, il

- a) navigue au radar;
- b) navigue sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques;
- c) navigue sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime;

- d) conduit des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible ou
- e) conduit de gros convois.”;
- 6) art. 13.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. La conduite au radar telle que prévue dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) nécessite à cet effet une autorisation spécifique.”;
- 7) art. 13.03 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. La conduite d’un bâtiment sur une voie d’eau recensée comme tronçon de voie d’eau intérieure présentant des risques spécifiques au sens du chiffre 2 ci-après nécessite à cet effet une autorisation spécifique.
2. Lorsque cela s’avère nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, les États riverains peuvent recenser des tronçons qui traversent leur propre territoire comme tronçons de voies d’eau intérieures présentant des risques spécifiques, lorsque ces risques sont dus à l’une ou plusieurs des raisons suivantes:
- a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse;
- b) les caractéristiques hydromorphologiques de la voie d’eau intérieure et l’absence, sur la voie d’eau intérieure, de services d’information sur les chenaux adéquats ou de graphiques appropriés;
- c) l’existence d’une réglementation spécifique du trafic local justifiée par des caractéristiques hydromorphologiques de la voie d’eau intérieure, ou
- d) une fréquence élevée d’accidents sur un tronçon particulier de la voie d’eau intérieure, attribuée à l’absence d’une compétence qui n’est pas couverte par l’ES-QIN, Partie I, Chapitre 2.”;

13) art. 20.03 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Les grandes ou petites patentes du Rhin délivrées ou dont la validité a été prorogée conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables dans la mesure fixée par lesdites prescriptions jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032.”;

14) art. 20.08 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Les membres de l'équipage des navires de mer naviguant sur le Rhin peuvent attester leur compétence au moyen d'un certificat délivré ou reconnu conformément à la Convention STCW. Ceci ne s'applique au conducteur que jusqu'au 17 janvier 2038 et à condition que l'activité de navigation intérieure soit effectuée au début ou à la fin d'un trajet de transport maritime.”.
