



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 16. elokuuta 2022
(OR. en)

11800/22

Toimielinten välinen asia:
2022/0234 (NLE)

TRANS 528
MAR 152

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	11. elokuuta 2022
Vastaanottaja:	Neuvoston pääsihteeristö
Kom:n asiak. nro:	COM(2022) 394 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI Euroopan unionin puolesta sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavassa eurooppalaisessa komiteassa ja Reinin navigaation keskuskomissiossa otettavasta kannasta sisävesiliikenteen standardien hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 394 final.

Liite: COM(2022) 394 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavassa eurooppalaisessa komiteassa ja Reinin navigaation keskuskomissiossa otettavasta kannasta sisävesiliikenteen standardien hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä, jolla vahvistetaan unionin puolesta otettava kanta Euroopan sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan komitean, jäljempänä 'CESNI', 13. lokakuuta 2022 pidettävässä kokouksessa ja Reinin navigaation keskuskomission, jäljempänä 'RNKK', 8. joulukuuta 2022 pidettävässä täysistunnossa sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevan eurooppalaisen standardin (ES-TRIN 2023/1) sekä jokitiedotuspalveluja koskevan eurooppalaisen standardin (ES-RIS 2023/1) suunniteltua hyväksymistä varten.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. RNKK ja CESNI

Reinin navigaation keskuskomissio (RNKK) on kansainvälinen järjestö, jolla on sääntelyvaltaa sisävesiliikenteeseen liittyvissä kysymyksissä Reinillä. RNKK:n osapuolia ovat neljä jäsenvaltiota (Belgia, Ranska, Saksa ja Alankomaat) sekä Sveitsi.

Reinin vesiliikenteestä tehdyssä tarkistetussa yleissopimuksessa, joka allekirjoitettiin Mannheimissa 17. lokakuuta 1868, määritellään oikeudelliset puitteet Reinin käyttöön sisävesiliikenteessä ja RNKK:n tehtävät. Tällä hetkellä sovellettava yleissopimus perustuu 20. marraskuuta 1963 tehtyyn ja 14. huhtikuuta 1967 voimaan tulleeseen yleissopimukseen, jolla muutetaan Reinin vesiliikenteestä tehtyä tarkistettua yleissopimusta. Täysistunnot pidetään kahdesti vuodessa. Niihin osallistuu RNKK:n jäsenmaiden edustajia. Täysistunto on RNKK:n päätöksentekuelin. Se hyväksyy keskuskomission päätöslauselmat. Kullakin valtiolla on yksi ääni, ja päätökset tehdään yksimielisesti. Päätöslauselmat ovat oikeudellisesti sitovia. EU ei ole RNKK:n jäsen.

RNKK hyväksyi vuonna 2015 päätöslauselman sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean perustamisesta (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). CESNI:n tehtävä on hyväksyä sisävesiliikenteen teknisiä standardeja eri aloilla (erityisesti aluksiin, tietotekniikkaan ja miehistöön liittyviä), varmistaa näiden standardien ja niihin liittyvien menettelyjen yhdenmukainen tulkinta sekä tarkastella vesiliikenneturvallisuutta, ympäristönsuojelua ja muita vesiliikenteen alaan liittyviä kysymyksiä.

CESNI:n muodostavat RNKK:ta ja EU:n jäsenvaltioita edustavat asiantuntijat, jotka käyttävät äänivaltaa periaatteella yksi ääni kutakin valtiota kohti. EU ei ole CESNI:n jäsen. Se voi kuitenkin osallistua ilman äänivaltaa CESNI:n työhön sellaisten kansainvälisten järjestöjen kanssa, joiden toimenkuva kattaa CESNI:n toiminta-alat.

2.2. CESNI:n ja RNKK:n suunnitellut säädökset

CESNI:n on määrä hyväksyä kokouksessaan 13. lokakuuta 2022 uusi painos sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevasta eurooppalaisesta standardista (ES-TRIN 2023/1) sekä jokitiedotuspalveluja koskevasta eurooppalaisesta standardista (ES-RIS 2023/1).

ES-TRIN-standardi

CESNI viimeisteli ES-TRIN-standardin ensimmäisen version (ES-TRIN 2015/1) kokouksessaan 28. syyskuuta 2015, ja se hyväksyttiin muodollisesti CESNI:n täysistunnossa 26. marraskuuta 2015. CESNI on hyväksynyt seuraavat ES-TRIN-standardin muutokset:

1. ES-TRIN 2017/1, 6. heinäkuuta 2017

2. ES-TRIN 2019/1, 8. marraskuuta 2018

3. ES-TRIN 2021/1, 13. lokakuuta 2020

ES-TRIN-standardia päivitetään säännöllisesti ottaen huomioon CESNI:n työryhmien työ. ES-TRIN-standardin säännöllinen päivittäminen on tarpeen, jotta voidaan

- ylläpitää korkeaa turvallisuustasoa sisävesiliikenteessä
- seurata teknistä kehitystä (esim. sammutusjärjestelmät, navigointilaitteet)
- varmistaa yhteensopivuus EU:n oikeudellisen kehityksen kanssa.

Vuosina 2021 ja 2022 CESNI:n asiantuntijat laativat standardista uuden painoksen ES-TRIN 2023/1.

ES-TRIN 2023/1 sisältää useita muutoksia, jotka koskevat erityisesti seuraavia seikkoja:

- alhaisen leimahduspisteen polttoaineet ja polttokennot,
- pelastusliivit
- jälkikäsitteilyjärjestelmät
- jäteveden keruu
- kohteiden suojeluun tarkoitettut kiinteät palonsammutusjärjestelmät
- matkustaja-alukset
- huvialukset
- sähkötyöntövoimamoottorit peräsoppilaipion takana
- käytössä olevien moottoreiden korjaus
- ohjaushytin korkeuden säätö
- tutkalaitteet ja kääntymisnopeuden osoittimet
- standardiin ES-RIS 2023/1 tehtävien viittausten päivitys
- erikoisankkurit, joiden painoa on vähennetty.

Kokouksessaan 13. huhtikuuta 2022 CESNI päätti ottaa standardin ES-TRIN 2023/1 hyväksymisen 13. lokakuuta 2022 pidettävän kokouksen asialistalle. On odotettavissa, että standardin luonnostekstiin tehdään ainoastaan muodollisia ja vähäisiä muutoksia ennen 13. lokakuuta 2022 pidettävää kokousta. Standardi ES-TRIN 2023/1 julkaistaan asiaa koskevalla verkkosivustolla (cesni.eu). Kaikilla EU:n jäsenvaltioilla on (suojatut) käyttöoikeudet edellä mainittuihin standardiluonnoksiin.

Standardi ES-TRIN 2023/1 saatetaan osaksi EU:n lainsäädäntöä sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta 14 päivänä syyskuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629¹ mukaisesti.

Viittaukset CESNI:n hyväksymään standardiin sisältyvät direktiivin (EU) 2016/1629 liitteeseen II. Mainitun direktiivin 31 artiklan 1 kohdan mukaan komissiolla on valta antaa delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen II muuttamista siten, että viittaus tuoreimpaan ES-TRIN-standardiin ajantasaisesti viipymättä ja sen soveltamispäivä asetetaan.

RNKK antaa päätöslauselman, jolla muutetaan RNKK:n määräyksiä lisäämällä viittaus standardiin ES-TRIN 2023/1.

Kahden voimassaolevan sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevan oikeudellisen järjestelmän (RNKK ja EU) yhdenmukaisuuden varmistamiseksi niissä on tarpeen vahvistaa

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118).

amat standardit. Sekä EU:n oikeudessa että RNKK:n sääntelyssä viitataan 1. tammikuuta 2024 alkaen standardiin ES-TRIN 2023/1.

ES-RIS-standardi

ES-RIS-standardin ensimmäinen versio (ES-RIS, painos 2021/1) hyväksyttiin virallisesti CESNI:n täysistunnossa 15. huhtikuuta 2021, ja se kattaa seuraavat jokitiedotuspalveluja koskevat tekniset standardit:

- I osa: Sisävesiliikenteen elektroniset merikarttajärjestelmät
- II osa: Alusten tavanomainen paikannus ja seuranta sisävesiliikenteessä
- III osa: Sisävesiliikenteen alusten AIS-järjestelmän laitteiden toiminta- ja suorituskykyvaatimukset, testausmenetelmät ja vaaditut testitulokset (sisävesiliikenteen AIS-testistandardi)
- IV osa: Elektroninen alusten vakioilmoittautumisjärjestelmä sisävesiliikenteessä
- V osa: Laivureille tarkoitetut vakioimuotoiset ilmoitukset

ES-RIS-standardia päivitetään säännöllisesti ottaen huomioon CESNI:n työryhmien työ. ES-RIS-standardin säännöllinen päivittäminen on tarpeen, jotta voidaan

- ylläpitää korkeaa turvallisuustasoa sisävesiliikenteessä
- seurata tekniikan kehitystä
- varmistaa yhteensopivuus EU:n oikeudellisen kehyksen ja kansainvälisten vaatimusten kanssa.

Vuosina 2021 ja 2022 CESNI:n asiantuntijat laativat standardista uuden painoksen ES-RIS 2023/1. Käännösprosessin ja työryhmissä tehdyn oikolukemisen tuloksena tehtiin useita toimituksellisia parannuksia. Standardin ES-RIS 2023/1 muotoilua muutettiin myös sen ulkoasun, yleisen rakenteen ja liitteiden standardoinnin avulla. Artiklojen, lukujen, taulukoiden, kaavioiden ja karttojen numerointia tarkistettiin. Se sisältää useita parannuksia standardin eri osien sisäiseen johdonmukaisuuteen ja yhtenäisyyteen. Tämän seurauksena ES-RIS-standardin yleisrakenne päivitettiin seuraavasti:

- I osa: Sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä (sisävesien ECDIS-järjestelmä)
- II osa: Alusten paikannus ja seuranta sisävesiliikenteessä
- III osa: Laivureille tarkoitetut ilmoitukset
- IV osa: Elektroninen alusten ilmoittautumisjärjestelmä sisävesiliikenteessä
- V osa: Sisävesiliikenteen ECDIS-järjestelmän toiminta- ja suorituskykyvaatimukset, testausmenetelmät ja vaaditut testitulokset (sisävesiliikenteen ECDIS-testiosa)
- VI osa: Sisävesiliikenteen alusten AIS-järjestelmän laitteiden toiminta- ja suorituskykyvaatimukset, testausmenetelmät ja vaaditut testitulokset (sisävesiliikenteen AIS-testiosa)

Kokouksessaan 13. huhtikuuta 2022 CESNI päätti ottaa standardin ES-RIS 2023/1 hyväksymisen 13. lokakuuta 2022 pidettävän kokouksen asialistalle. On odotettavissa, että standardiluonnokseen tehdään ainoastaan vähäisiä muutoksia ennen 13. lokakuuta 2022 pidettävää kokousta. ES-RIS 2023/1 julkaistaan asiaa koskevalla verkkosivustolla (cesni.eu). Kaikilla EU:n jäsenvaltioilla on (suojatut) käyttöoikeudet edellä mainittuihin standardiluonnoksiin.

Yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä 7 päivänä syyskuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/44/EY² mukaisesti ES-RIN 2023/1 sisällytetään EU:n lainsäädäntöön. Tämä yhdennetään parhaillaan käynnissä olevaan direktiivin 2005/44/EY tarkistukseen, joka on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 puolivälissä.

RNKK antaa päätöslauselman, jolla muutetaan RNKK:n määräyksiä lisäämällä viittaus standardiin ES-RIS 2023/1.

Koska ES-TRIN 2023/1 sisältää viittauksia standardiin ES-RIS 2023/1, on tärkeää, että CESNI hyväksyy molemmat standardit kokouksessaan 13. lokakuuta 2022.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

Päätös unionin kannan vahvistamisesta on tarpeen, koska annettavilla säädöksillä on SEUT 218 artiklan 9 kohdassa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia, erityisesti kun otetaan huomioon niiden vaikutus sellaiseen EU:n lainsäädännön alaan, joka kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla.

Teknisten ES-TRIN- ja ES-RIS-standardien päivitystä on valmisteltu intensiivisesti CESNI:ssä asiantuntijatasolla. Julkisen ja yksityisen sektorin asiantuntijoita on kuultu laajasti. CESNI:n tasolla pidettiin standardin kehittämisen aikana seuraavat tekniset kokoukset:

- työryhmän kokoukset CESNI/PT (23.–24.6.2020, 22.–23.9.2020, 17.–18.11.2020, 2.–3.3.2021, 23.–24.6.2022, 16.–17.11.2021 ja 22.–23.2.2022) ja CESNI/TI (28.6.–2.7.2021, 8.–10.9.2021, 14.–17.12.2021, 9.–10.3.2022)
- komitean kokous (13.4.2022).

Näiden kokousten avulla päästiin asiantuntijatasolla yhteisymmärrykseen sisäliikenteen standardeista.

Ehdotettu unionin kanta on, että ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1 hyväksytään, koska ne edistävät sisävesiliikenteen mahdollisimman korkeaa turvallisuustasoa, ovat alan teknisen kehityksen mukaisia ja varmistavat eurooppalaisia aluksia koskevien vaatimusten yhteensopivuuden.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita*”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen osapuoli.³

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152).

³ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

Ilmaisu ”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia” kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Lisäksi se kattaa välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”.⁴

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Sekä CESNI että RNKK ovat elimiä, jotka on perustettu kansainvälisellä sopimuksella eli Reinin vesiliikenteestä tehdyllä tarkistetulla yleissopimuksella (Mannheimin yleissopimus)⁵.

Vaikka CESNI:n vahvistamat säännöt eivät sinällään ole sitovia, niistä tulee RNKK:n jäsenten kannalta sitovia heti, kun RNKK muuttaa lainsäädäntökehystään (Reinillä liikennöivien alusten tarkastamista koskevat määräykset, Reinin navigaation poliisimääräys) niin, että siinä viitataan CESNI:n hyväksymiin standardeihin, jolloin niistä tulee pakollisia Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen soveltamisessa. Tällaisen määräyksen sitova luonne RNKK:n jäsenten keskuudessa vahvistetaan Mannheimin yleissopimuksessa.

Mannheimin yleissopimuksen 22 artiklan mukaan RNKK:lla on valtuudet vahvistaa sitovia teknisiä vaatimuksia sisävesialuksille. RNKK:n hyväksymä päätöslauselma, jolla muutetaan RNKK:n määräyksiä lisäämällä niihin viittaus standardiin ES-TRIN 2023/1, on siten RNKK:n osapuolia oikeudellisesti sitova asiakirja.

Toisaalta RNKK voi Mannheimin yleissopimuksen 1 artiklan mukaan muuttaa jokitiedotuspalveluihin (RIS) liittyvää sääntelykehystään yhdenmukaistaakseen jokitiedotuspalveluihin sovellettavat tekniset eritelvät standardin ES-RIS 2023/1 kanssa. RNKK:n hyväksymä päätöslauselma, jolla muutetaan RNKK:n määräyksiä lisäämällä niihin viittaus standardiin ES-RIS 2023/1, on RNKK:n osapuolia oikeudellisesti sitova asiakirja. Sillä ei kuitenkaan täydennetä eikä muuteta Mannheimin yleissopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Suunnitellut säädökset sitovat näin sopimuspuolia kansainvälisen oikeuden nojalla Mannheimin yleissopimuksen 1 ja 22 artiklan mukaisesti.

Lisäksi ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1 ovat SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovellettaessa säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, koska ne voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, eli direktiiviin (EU) 2016/1629 ja direktiiviin 2005/44/EY.

ES-TRIN-standardin osalta tämä johtuu siitä, että Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen nojalla sovellettava kehys on otettava huomioon direktiiviin (EU) 2016/1629 tehtävissä muutoksissa ja että CESNI:n hyväksymät tekniset standardit sisältyvät direktiivin (EU) 2016/1629 liitteeseen II ja ne on saatettava ajan tasalle delegoiduilla säädöksillä.

Direktiivin 2005/44/EY 5 artiklassa komissiolle annetaan jokitiedotuspalvelujen osalta valtuudet hyväksyä teknisiä suuntaviivoja ja teknisiä eritelmiä jokitiedotuspalvelujen tukemiseksi ja näiden palvelujen yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Sen johdanto-osan 3 kappaleessa todetaan, että turvallisuuteen liittyvistä syistä ja yleiseurooppalaisen yhdenmukaistamisen mahdollistamiseksi näiden yhteisten vaatimusten ja teknisten eritelmien sisällön olisi perustuttava työhön, jota alalla ovat tehneet asiaan liittyvät kansainväliset organisaatiot, kuten Reinin navigaation keskuskomissio (RNKK) sekä YK:n Euroopan talouskomissio (UNECE). ES-RIS 2023/1 sisältää tekniset eritelvät, jotka on hyväksyttävä

⁴ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

⁵ Reinin vesiliikenteestä 17. lokakuuta 1868 tehty tarkistettu yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna 20. marraskuuta 1963.

direktiivin 2005/44/EY 5 artiklan puitteissa. Hyväksyntäprosessi yhdennetään parhaillaan käynnissä olevaan direktiivin 2005/44/EY tarkistukseen, joka on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 puolivälissä.

Tätä varten on vahvistettava unionin puolesta CESNI:ssä ja RNKK:ssa otettava kanta sisävesialusten teknisiä vaatimuksia ja yhdenmukaistettuja jokitiedotuspalveluja koskevien standardien hyväksymiseen.

Tämän vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta, eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

4.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Suunniteltujen säädösten pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

4.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavassa eurooppalaisessa komiteassa ja Reinin navigaation keskuskomissiossa otettavasta kannasta sisävesiliikenteen standardien hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Reinin vesiliikenteestä 17 päivänä lokakuuta 1868 tehty tarkistettu yleissopimus, jäljempänä 'yleissopimus', jota muutettiin 20 päivänä marraskuuta 1963 tehdyllä yleissopimuksella Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen muuttamisesta, tuli voimaan 14 päivänä huhtikuuta 1967.
- (2) Yleissopimuksen 22 artiklan mukaan Reinin navigaation keskuskomissio, jäljempänä 'RNKK', voi vahvistaa sisävesialusten teknisiä vaatimuksia.
- (3) Yleissopimuksen mukaan RNKK voi muuttaa jokitiedotuspalveluja (RIS) koskevaa sääntelykehystä viittaamalla sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean, jäljempänä 'CESNI', hyväksymiin standardeihin ja tekemällä niistä pakollisia yleissopimuksen soveltamisen yhteydessä.
- (4) CESNI perustettiin 3 päivänä kesäkuuta 2015 RNKK:n yhteyteen etenkin aluksiin, tietotekniikkaan ja miehistöön liittyvien sisävesiliikenteen teknisten standardien laatimiseksi eri aloilla.
- (5) Sisävesiliikenteen alalla toteutettavalla unionin toiminnalla olisi pyrittävä varmistamaan yhdenmukaisuus unionissa sovellettavien sisävesialuksia koskevien teknisten vaatimusten ja eritelmien laadinnassa erityisesti sisävesialusten ja jokitiedotuspalvelujen osalta.
- (6) Jotta sisävesiliikenne olisi tehokasta ja navigointi sisävesillä olisi turvallista, on tärkeää, että alusten ja jokitiedotuspalvelujen tekniset vaatimukset ovat yhteensopivat ja mahdollisimman yhdenmukaiset Euroopan eri oikeusjärjestelmissä. Erityisesti niiden EU:n jäsenvaltioiden, jotka ovat myös RNKK:n jäseniä, olisi puollettava päätöksiä, joilla RNKK:n säännöt yhdenmukaistetaan unionissa sovellettavien sääntöjen kanssa.
- (7) CESNI:n odotetaan hyväksyvän 13 päivänä lokakuuta 2022 pidettävässä kokouksessaan uuden painoksen sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevasta eurooppalaisesta standardista (ES-TRIN 2023/1) sekä jokitiedotuspalveluja koskevasta eurooppalaisesta standardista (ES-RIS 2023/1).
- (8) Standardissa ES-TRIN 2023/1 vahvistetaan sisävesialusten turvallisuuden varmistamiseen tarvittavat yhdenmukaiset tekniset vaatimukset. Se sisältää säännöksiä

laivanrakennuksesta, sisävesialusten varustamisesta ja laitteista, erityissäännöksiä tietyistä alusryhmistä kuten matkustaja-aluksista, työntökytkeistä ja säiliöaluksista, säännöksiä automaattisesta tunnistusjärjestelmästä, säännöksiä aluksen tunnistetiedoista, todistusmalleista ja rekisteristä, siirtymäsäännöksiä sekä teknisen standardin soveltamisohjeita.

- (9) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629¹ liitteessä II viitataan suoraan kulkuneuvojen teknisiin vaatimuksiin standardin ES-TRIN 2021/1 vaatimuksina. Komissiolla on valtuudet päivittää kyseinen liitteessä II oleva viittaus koskemaan ES-TRIN-standardin viimeisintä versiota ja asettaa sen soveltamisen alkamispäivä. Sen vuoksi standardi ES-TRIN 2023/1 vaikuttaa direktiiviin (EU) 2016/1629.
- (10) Tästä syystä sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavassa eurooppalaisessa komiteassa, jäljempänä 'CESNI', unionin puolesta otettava kanta on aiheellista vahvistaa, sillä ES-TRIN 2023/1 saattaa vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuteen ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629 sisältöön.
- (11) ES-RIS 2023/1 sisältää yhtenäiset tekniset eritelmät ja standardit, joilla tuetaan jokitiedotuspalveluja ja varmistetaan niiden yhteentoimivuus. Standardin ES-RIS 2023/1 tekniset eritelmät ja standardit ovat samat kuin ne, joiden osalta edellytetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/44/EY² hyväksyntää, erityisesti seuraavilla aloilla: sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä, elektroninen alusten ilmoittautumisjärjestelmä, laivureille tarkoitetut ilmoitukset, alusten paikannus- ja seurantajärjestelmät sekä jokitiedotuspalvelujen käyttöön tarvittavien laitteiden yhteensopivuus.
- (12) Tekniset eritelmät perustuvat direktiivin 2005/44/EY liitteessä II vahvistettuihin teknisiin periaatteisiin, ja niissä otetaan huomioon asiaankuuluvien kansainvälisten järjestöjen tällä alalla tekemä työ.
- (13) Sen vuoksi on aiheellista vahvistaa CESNI:ssä unionin puolesta otettava kanta, koska ES-RIS 2023/1 voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön eli direktiivin 2005/44/EY puitteissa hyväksyttyihin sitoviin teknisiin eritelmiin.
- (14) RNKK:n odotetaan hyväksyvän tulevassa täysistunnossaan päätöslauselmat, joilla muutetaan RNKK:n määräyksiä siten, että niihin sisällytetään viittaus standardeihin ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1. Tämä muutos on kansainvälisen oikeuden nojalla sitova yleissopimuksen 1 ja 22 artiklan mukaisesti. Sen vuoksi on myös aiheellista vahvistaa RNKK:ssa unionin puolesta otettava kanta.
- (15) Unioni ei ole RNKK:n eikä CESNI:n jäsen. Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä mainituissa elimissä, toimien yhdessä.
- (16) Ehdotettu unionin kanta on hyväksyä standardit ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1, koska ne edistävät sisävesiliikenteen mahdollisimman korkeaa turvallisuustasoa, ovat alan teknisen kehityksen mukaisia ja varmistavat eurooppalaisia aluksia koskevien vaatimusten yhteensopivuuden,

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. CESNI:ssä unionin puolesta otettava kanta on puoltaa standardien ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1 hyväksymistä.
2. RNKK:ssa unionin puolesta otettava kanta on kannattaa kaikkia ehdotuksia, joilla RNKK:n määräyksiä yhdenmukaistetaan standardien ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1 kanssa.

2 artikla

1. Edellä 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät yhdessä ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat CESNI:n jäseniä.
2. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät yhdessä ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat RNKK:n jäseniä.

3 artikla

Vähäisistä teknisistä muutoksista 1 artiklassa esitettyihin kantoihin voidaan sopia ilman uutta neuvoston päätöstä.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

5 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*