



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 16 augusti 2022
(OR. en)

11800/22

**Interinstitutionellt ärende:
2022/0234 (NLE)**

**TRANS 528
MAR 152**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	11 augusti 2022
till:	Rådets generalsekretariat
Komm. dok. nr:	COM(2022) 394 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen vad gäller antagande av standarder för inlandssjöfart

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 394 final.

Bilaga: COM(2022) 394 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen vad gäller antagande av standarder för inlandssjöfart

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser beslutet om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid mötet i europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den 13 oktober 2022 och vid plenarsessionen i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) den 8 december 2022 i samband med det planerade antagandet av europeiska standarder om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2023/1) och den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2023/1).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. CCNR och Cesni

Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) är en internationell organisation med lagstiftningsbefogenheter i frågor som rör inlandssjöfart på Rhen. Fyra medlemsstater (Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna) samt Schweiz är parter i CCNR.

I den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen som undertecknades den 17 oktober 1868 i Mannheim fastställs den rättsliga ram som reglerar användningen av Rhen för inlandssjöfart och fastställs tilldelningen av CCNR. Den konvention som för närvarande är tillämplig är resultatet av en konvention om ändring av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen som antogs den 20 november 1963 och trädde i kraft den 14 april 1967. Plenarmöten hålls två gånger om året. I dessa möten deltar företrädare för medlemsstaterna i CCNR. Plenarmötet är CCNR:s beslutsfattande organ. Mötet antar Centrala kommissionens resolutioner. Varje medlemsstat har en röst och besluten fattas med enhällighet. Resolutionerna är rättsligt bindande. EU är inte medlem i CCNR.

Under 2015 antog CCNR en resolution om inrättande av en europeisk kommitté för utarbetande av gemensamma standarder på området inlandssjöfart (Comité Européen pour l'Élaboration de norms dans le Domaine de Navigation Intérieure – Cesni). Kommitténs uppdrag omfattar antagandet av tekniska standarder på olika områden, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning, enhetlig tolkning av dessa standarder och tillhörande förfaranden samt överläggningar om sjöfartssäkerhet, miljöskydd eller andra områden som har med sjöfart att göra.

Cesni består av experter som företräder CCNR:s medlemsstater och EU, och de har rösträtt på grundval av en röst per medlemsstat. EU är inte medlem av Cesni. Däremot får EU delta i Cesnis arbete, tillsammans med internationella organisationer vars uppdrag omfattar de områden som berörs av Cesni, men utan rösträtt.

2.2. Cesnis och CCNR:s planerade akter

Vid sitt möte den 13 oktober 2022 ska Cesni anta en ny utgåva av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2023/1) och en ny utgåva av den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2023/1).

ES-TRIN

Cesni färdigställde den första versionen av ES-TRIN (ES-TRIN 2015) vid sitt sammanträde den 28 september 2015. Den antogs formellt vid Cesnis plenarsammanträde den 26 november 2015. Följande ändringar av ES-TRIN antogs av Cesni:

1. ES-TRIN-standard 2017/1 av den 6 juli 2017.

2. ES-TRIN-standard 2019/1 av den 8 november 2018.
3. ES-TRIN-standard 2021/1 av den 13 oktober 2020.

ES-TRIN uppdateras regelbundet utifrån vad Cesnis arbetsgrupper kommer fram till. En regelbunden uppdatering av ES-TRIN krävs för att

- upprätthålla den höga säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten,
- följa den tekniska utvecklingen (t.ex. vad gäller brandbekämpningssystem och navigeringsutrustning), och
- säkerställa överensstämmelse med EU:s rättsliga ram.

Under 2021 och 2022 tog Cesnis experter fram den nya utgåvan av ES-TRIN 2023/1.

ES-TRIN 2023/1 innehåller flera ändringar, i synnerhet på följande områden:

- Bränslen med låg flampunkt och bränsleceller
- Flytvästar
- Efterbehandlingssystem
- Insamling av avloppsvatten
- Fasta brandbekämpningssystem för att skydda föremål
- Passagerarfartyg
- Fritidsbåtar
- Elektriska framdrivningsmotorer akter om akterpikskottet
- Reparation av motorer i drift
- Höj- och sänkbara styrhytter
- Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer
- Uppdatering av hänvisningarna till ES-RIS 2023/1
- Specialankare med minskad massa

Vid sitt möte den 13 april 2022 beslutade Cesni att förlägga antagandet av ES-TRIN-standard 2023/1 till mötet den 13 oktober 2022. Före mötet den 13 oktober 2022 kommer troligen endast formella och mindre ändringar att göras i utkastet till standarder. ES-TRIN-standard 2023/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu). Alla EU-medlemsstater har (skyddad) tillgång till ovannämnda utkast till standarder.

I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG¹, kommer ES-TRIN-standard 2023/1 att införlivas med EU-lagstiftningen.

Hänvisningar till den standard som antagits av Cesni finns i bilaga II till direktiv (EU) 2016/1629. Enligt artikel 31.1 i det direktivet ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att anpassa bilaga II för att, utan onödigt dröjsmål, uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN-standard och fastställa dess tillämpningsdag.

CCNR kommer att anta en resolution om ändring av CCNR-förordningarna för att införa en hänvisning till ES-TRIN-standard 2023/1.

För att säkerställa överensstämmelse mellan två befintliga regelverk som innehåller tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (CCNR och EU) krävs det att samma standarder föreskrivs.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118).

Både EU-lagstiftningen och CCNR-förordningarna kommer att hänvisa till ES-TRIN-standarden 2023/1 från och med den 1 januari 2024.

ES-RIS

Den första versionen av ES-RIS (ES-RIS, utgåva 2021/1) antogs formellt vid Cesnis plenarmöte den 15 april 2021 och omfattar följande tekniska standarder för RIS:

- Del I: Standard för elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart
- Del II: Standard för spårningssystem för fartyg i inlandssjöfart
- Del III: Drifts- och funktionskrav för AIS för inlandssjöfart för fartyg, testmetoder och erforderliga testresultat (standard för test av AIS för inlandssjöfart)
- Del IV: Standard för elektronisk fartygsrapportering för inlandssjöfart
- Del V: Standard för meddelanden till befälhavare

ES-RIS uppdateras regelbundet utifrån vad Cesnis arbetsgrupper kommer fram till. Regelbundna uppdateringar av ES-RIS krävs för att

- upprätthålla den höga säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten,
- följa den tekniska utvecklingen,
- säkerställa överensstämmelse med EU:s rättsliga ram och internationella krav.

Under 2021 och 2022 tog Cesnis experter fram den nya utgåvan av ES-RIS 2023/1. Olika redaktionella förbättringar har gjorts till följd av översättningsprocessen och arbetsgruppernas korrekturläsning. ES-RIS 2023/1 ändrades också i formateringen genom att dess layout, allmänna struktur och bilagor standardiserades. Numreringen av artiklar, kapitel, tabeller, diagram och kartor reviderades. Den innehåller olika förbättringar av den interna konsekvensen och samstämmigheten mellan de olika delarna av standarden. Detta resulterade i en uppdaterad övergripande struktur för ES-RIS:

- Del I: Elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart (ECDIS för inlandssjöfart).
- Del II: Spårningssystem för fartyg i inlandssjöfart
- Del III: Meddelanden till befälhavare
- Del IV: Elektronisk fartygsrapportering för inlandssjöfart
- Del V: Drifts- och funktionskrav för ECDIS för inlandssjöfart, testmetoder och erforderliga testresultat (test-delen av ECDIS för inlandssjöfart)
- Del VI: Drifts- och funktionskrav för utrustning för AIS för inlandssjöfart, testmetoder och erforderliga testresultat (testdelen för AIS för inlandssjöfart)

Vid sitt möte den 13 april 2022 beslutade Cesni att förlägga antagandet av ES-RIS 2023/1 till mötet den 13 oktober 2022. Före mötet den 13 oktober 2022 kommer troligen endast mindre ändringar att göras i utkastet till standarder. ES-RIS 2023/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu). Alla EU-medlemsstater har (skyddad) tillgång till ovannämnda utkast till standarder.

I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen²

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).

kommer ES-RIS 2023/1 att införlivas med EU-lagstiftningen. Detta kommer att anpassas i samband med den pågående översynen av direktiv 2005/44/EG, med ett planerat antagande i mitten av 2023.

CCNR kommer att anta en resolution om ändring av CCNR-förordningarna för att införa en hänvisning till ES-RIS 2023/1.

Eftersom ES-TRIN 2023/1 innehåller hänvisningar till ES-RIS 2023/1 är det viktigt att båda standarderna antas av Cesni vid dess möte den 13 oktober 2022.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Det krävs ett beslut om fastställande av unionens ståndpunkt eftersom de akter som ska antas har rättslig verkan i den mening som avses i artikel 218.9 i EUF-fördraget, särskilt med tanke på deras inverkan på ett område av EU-lagstiftning som omfattas av unionens exklusiva befogenhet enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget.

Uppdateringarna av de tekniska standarderna ES-TRIN och ES-RIS har varit föremål för intensiva förberedelser bland Cesnis experter. Ett stort antal experter från såväl den offentliga som den privata sektorn har konsulterats om detta. Följande tekniska möten har hållits under Cesnis utarbetande av standarder:

- arbetsgruppsmöten i 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 och 22–23.2.2022) och Cesni/TI (28.6–2.7.2021, 8–10.9.2021, 14–17.12.2021, 9–10.3.2022)
- Ett kommittémöte (13.4.2022).

Dessa möten gjorde det möjligt att nå en överenskommelse på expertnivå om standarderna för inlandssjöfart.

Unionens föreslagna ståndpunkt är att anta ES-TRIN 2023/1 och ES-RIS 2023/1, eftersom de underlättar den högsta säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten, följer den tekniska utvecklingen inom denna sektor och säkerställer överensstämmelse mellan kraven för fartyg och överensstämmelse mellan flodinformationstjänsterna i Europa.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet³.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som

³ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland mot rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁴.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Både Cesni och CCNR är organ som inrättats enligt ett internationellt avtal, nämligen den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen (Mannheimkonventionen)⁵.

Även om de bestämmelser som har antagits av Cesni inte är bindande i sig, kommer de att bli bindande för CCNR-medlemmarna så snart CCNR ändrar sina rättsliga ramar (bestämmelser om inspektion av fartyg på Rhen, ordningsföreskriften för Rhen) så att de hänvisar till de standarder som antagits av Cesni och gör dessa standarder bindande inom ramen för tillämpningen av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Sådana bestämmelsers bindande karaktär för CCNR-medlemmar är i själva verket fastställda i Mannheimkonventionen.

I enlighet med artikel 22 i Mannheimkonventionen har CCNR befogenhet att fastställa bindande tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Den resolution som ska antas av CCNR och som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-TRIN 2023/1, kommer att vara en rättsligt bindande akt för CCNR:s parter.

Å andra sidan och i linje med artikel 1 i Mannheimkonventionen får CCNR ändra sitt regelverk för flodinformationstjänster (RIS) för att anpassa de tekniska specifikationerna för RIS till ES-RIS 2023/1. Den resolution som ska antas av CCNR och som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-RIS 2023/1, kommer att vara en rättsligt bindande akt för CCNR:s parter. Den kommer emellertid inte att komplettera eller ändra Mannheimkonventionens institutionella ram.

De planerade akterna kommer därför att vara internationellt rättsligt bindande enligt artiklarna 1 och 22 i Mannheimkonventionen.

Dessutom är ES-TRIN 2023/1, och ES-RIS 2023/1 akter med rättslig verkan vid tillämpningen av artikel 218.9 i EUF-fördraget, eftersom de på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i EU-lagstiftningen, nämligen: Direktiv (EU) 2016/1629 och direktiv 2005/44/EC.

När det gäller ES-TRIN beror detta på att den ram som är tillämplig enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen måste beaktas vid alla ändringar av direktiv (EU) 2016/1629 och eftersom de tekniska standarder som antagits av Cesni ingår i bilaga II till direktiv 2016/1629 och måste uppdateras genom delegerade akter.

När det gäller flodinformationstjänster ges i artikel 5 i direktiv 2005/44 kommissionen befogenhet att anta tekniska riktlinjer och tekniska specifikationer som stöd för flodinformationstjänster och för att garantera driftskompatibilitet mellan dessa tjänster. I skäl 3 i direktivet fastställs att innehållet i sådana gemensamma krav och tekniska specifikationer av säkerhetsskäl och med tanke på en Europatäckande harmonisering bör bygga på det arbete som utförts inom området av relevanta internationella organisationer, i synnerhet Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) och Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece). ES-RIS 2023/1 kommer att innehålla tekniska specifikationer som behöver antas inom ramen för artikel 5 i direktiv 2005/44. Detta antagningsförfarande kommer att anpassas i samband med den pågående översynen av direktiv 2005/44/EG, med ett planerat antagande i mitten av 2023.

⁴ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland mot rådet, C-399/12, ECLI: EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

⁵ Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, senast ändrad den 20 november 1963.

Därför är det nödvändigt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar inom Cesni och CCNR för antagandet av standarder med tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och standarder för harmoniserade flodinformationstjänster.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för de föreslagna besluten är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det främsta syftet och innehållet i de planerade rättsakterna avser den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91.1 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 91.1 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen vad gäller antagande av standarder för inlandssjöfart

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, ändrad genom konventionen om ändring av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, som antogs den 20 november 1963, trädde i kraft den 14 april 1967 (*konventionen*).
- (2) I enlighet med artikel 22 i konventionen får Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (*CCNR*) anta tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart.
- (3) I enlighet med konventionen får CCNR ändra sitt regelverk för flodinformationstjänster (*RIS*) genom att hänvisa till de standarder som antagits av europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (*Cesni*) och göra dessa standarder obligatoriska inom ramen för tillämpningen av konventionen.
- (4) *Cesni* inrättades den 3 juni 2015 inom ramen för CCNR i syfte att utarbeta tekniska standarder för inlandssjöfart på olika områden, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning.
- (5) Unionens åtgärder på inlandssjöfartens område bör syfta till att säkerställa enhetlighet vid utarbetandet av de tekniska krav som ska tillämpas inom unionen, särskilt vad gäller fartyg i inlandssjöfart och flodinformationstjänster.
- (6) För att göra transporter med inlandssjöfarten effektiva och navigeringen säker är det viktigt att de tekniska kraven för fartyg och flodinformationstjänster är kompatibla och så harmoniserade som möjligt i Europas olika rättssystem. I synnerhet bör de medlemsstater som också är medlemmar i CCNR stödja beslut som harmoniserar CCNR:s bestämmelser med de bestämmelser som tillämpas i unionen.
- (7) Vid sitt nästa möte den 13 oktober 2022 förväntas *Cesni* anta den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart 2023/1 ("ES-TRIN 2023/1") och den europeiska standarden för flodinformationstjänster 2023/1 ("ES-RIS 2023/1").
- (8) ES-TRIN 2023/1 fastställer de enhetliga tekniska krav som är nödvändiga för att säkerställa säkerheten för fartyg i inlandssjöfart. Den innehåller bestämmelser om

varvsindustrin, inredning och utrustning för fartyg i inlandssjöfart, särskilda bestämmelser för vissa kategorier av fartyg som passagerarfartyg, skjutbogserade konvojer och containerfartyg, bestämmelser om utrustning för automatiska identifieringssystem, bestämmelser om identifiering av fartyg, en förlaga för intyg och register, övergångsbestämmelser samt anvisningar för tillämpningen av den tekniska standarden.

- (9) I bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629¹ anges att de tekniska kraven för farkoster är de som anges i ES-TRIN 2021/1. Kommissionen har befogenhet att uppdatera hänvisningen i bilaga II till den senaste versionen av ES-TRIN-standardens och fastställa dess tillämpningsdag. Följaktligen kommer ES-TRIN 2023/1 att påverka direktiv (EU) 2016/1629.
- (10) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart ("Cesni"), eftersom ES-TRIN-standardens 2023/1 på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629.
- (11) I ES-RIS 2023/1 fastställs enhetliga tekniska specifikationer och standarder i syfte att stödja flodinformationstjänster och säkerställa deras driftskompatibilitet. De tekniska specifikationerna och standarderna enligt ES-RIS 2023/1 överensstämmer med dem för vilka antagande krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG², särskilt på följande områden: Elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart Elektronisk fartygsrapportering Meddelanden till befälhavare Spårningssystem för fartyg och kompatibilitet med den utrustning som krävs för användningen av RIS.
- (12) De tekniska specifikationerna för flodinformationstjänster bygger på de tekniska principer som anges i bilaga II till direktiv 2005/44/EG och tar hänsyn till det arbete som relevanta internationella organisationer utför på detta område.
- (13) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni, eftersom ES-RIS 2023/1 på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen de bindande tekniska specifikationer som antagits inom ramen för direktiv 2005/44/EG.
- (14) CCNR förväntas vid en kommande plenarsession anta resolutioner som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-TRIN 2023/1 och ES-RIS 2023/1. En sådan ändring kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artiklarna 1 och 22 i konventionen. Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i CCNR.
- (15) Unionen är varken medlem i CCNR eller i Cesni. Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i de organen och som agerar samfällt.
- (16) Unionens föreslagna ståndpunkt är att anta ES-TRIN 2023/1 och ES-RIS 2023/1, eftersom de underlättar den högsta säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten, följer den

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).

tekniska utvecklingen inom denna sektor och säkerställer överensstämmelse mellan kraven för fartyg och överensstämmelse mellan flodinformationstjänsterna i Europa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni, vad gäller antagandet av ES-TRIN 2023/1 och ES-RIS 2023/1, ska vara att godkänna att de antas.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i CCNR ska vara att stödja alla förslag om att anpassa CCNR-förordningarna till ES-RIS 2023/1 och ES-RIS 2023/1.

Artikel 2

1. Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Cesni och som agerar samfällt.
2. Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i CCNR och som agerar samfällt.

Artikel 3

Smärre tekniska ändringar av den ståndpunkt som anges i artikel 1 kan överenskommas utan något ytterligare beslut av rådet.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Artikel 5

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*