EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (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 rådets beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid mötet i europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den 17 oktober 2024 och vid plenarsammanträdet i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) den 5 december 2024 i samband med det planerade antagandet av europeiska standarder om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2025/1) och den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2025/1).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. CCNR och Cesni

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 och ändrades den 14 april 1967, fastställs dels den rättsliga ram som reglerar användningen av Rhen för inlandssjöfart, dels tilldelningen av CCNR (Mannheimkonventionen). Konventionen är en efterföljare till det Rhensystem som inrättades av Wienkongressen 1815. CCNR:s medlemsstater sammanträder två gånger om året i plenarsammanträden för att fatta sina beslut. Varje medlemsstat har en röst och besluten fattas med enhällighet. Resolutionerna är rättsligt bindande. EU är inte medlem i CCNR.

År 2015 antog CCNR en resolution om att inrätta Cesni[1]. Cesnis uppdrag omfattar antagandet av tekniska standarder för inlandssjöfart, 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 från EU och CCNR:s medlemsstater. De har rösträtt på grundval av en röst per medlemsstat. Cesni tar också med EU och internationella institutioner samt expertis i sitt arbete. EU har alltid rätt att delta i Cesnis arbete utan rösträtt, tillsammans med internationella organisationer vars uppdrag omfattar de områden som berörs av Cesni. Vid sidan av dess deltaganderättigheter kan Cesni bjuda in expertis (t.ex. enskilda experter och klassificeringssällskap). Vid Cesnis plenarsammanträde fastställs slutligt de standarder som man enats om på expertnivå.

EU och CCNR har fastställt bestämmelser i fråga om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, nämligen direktiv (EU) 2016/1629[2] och bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR) samt i fråga om flodinformationstjänster (RIS) enligt definitionen i direktiv 2005/44/EG[3] och bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen. När det gäller de tekniska kraven för fartyg i inlandssjöfart hänvisar båda rättsordningarna till standarderna i Cesni – europeiska standarder för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN).

---

1 Resolution 2015-I-3, CC/R (15) 1, s.1.

2 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).

3 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).

När det gäller RIS kommer den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS) att införlivas i EU-lagstiftningen. I förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (antaget av kommissionen i januari 2024) hänvisas till ES-RIS som en standard som är tillämplig i EU. Denna strategi bekräftades av rådet vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 18 juni 2024. Hänvisningar till den senaste versionen av ES-RIS föreskrivs också i relevanta Rhenförordningar.

2.2. Cesnis och CCNR:s planerade akter

Vid sitt möte den 17 oktober 2024 ska Cesni anta en ny utgåva av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2025/1) och en ny utgåva av den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2025/1).

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.
4. ES-TRIN-standard 2023/1 av den 13 oktober 2022.

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 2023 och 2024 tog Cesnis experter fram ES-TRIN 2025/1, som är den nya utgåvan av ES-TRIN.
ES-TRIN 2025/1 innehåller flera ändringar, i synnerhet på följande områden:

- Bränslen med låg flampunkt, särskilt lagring och användning av metanol.
- Märkning av farliga områden och märkning av bränslen.
- Elektriska framdrivningssystem.
- Litiumjonackumulatorer.
- Användning av aluminium eller glasfiberförstärkt plast för konstruktion av passagerarfartyg.
- Övergivande av protokoll för motorparametrar.
- Erkännande av undantag för fältprovning för motorer.
- Påfyllningsanslutningar och lämpliga färgkoder.
- Navigations- och informationsutrustning, särskilt utrustning för AIS för inre vattenvägar.
- Anläggningar för spillvattenrening.
- Höjbara styrhytter och övergångsbestämmelser för höj- och sänkbara styrhytter.
- Automatiska trycksatta vattensprinklersystem.

- Förbindelsedelar mellan ankare och kätting.
- Sovhytter.
- Uppdatering av hänvisningarna till föreskrifterna för sjöpersonal på Rhen, till ES-RIS 2025/1 och till andra internationella standarder.

Vid sitt möte den 11 april 2024 beslutade Cesni att förlägga antagandet av ES-TRIN-standarden 2025/1 till mötet den 17 oktober 2024. Före mötet den 17 oktober 2024 kommer troligen endast formella och mindre ändringar att göras i utkastet till standarder. ES-TRIN-standarden 2025/1 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/EG[4], bör ES-TRIN-standard 2025/1 införlivas i 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-standarden och fastställa dess tillämpningsdag.
För närvarande hänvisar direktivet till ES-TRIN 2023/1. Enligt artikel 9 i Cesnis arbetsordning måste ett beslut i enlighet med artikel 218.9 i EUF-fördraget fattas innan standarder kan antas.
CCNR kommer också att anta en resolution om ändring av sina Rhenföreskrifter (särskilt RVIR). Den kommer att innehålla en hänvisning till den uppdaterade standarden ES-TRIN 2025/1.
Både EU-lagstiftningen och CCNR-förordningarna kommer att hänvisa till ES-TRIN-standarden 2025/1 från och med den 1 januari 2026.

ES-RIS

Den första versionen av ES-RIS (ES-RIS 2021/1) antogs formellt vid Cesnis plenarsammanträde den 15 april 2021. De ändrade standarderna ES-RIS 2023/1 antogs av Cesni den 13 oktober 2022.
Under 2023 och 2024 tog Cesnis experter fram ES-RIS 2025/1, som är den nya utgåvan av ES-RIS.
Formateringen av ES-RIS 2025/1 ändrades 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.
ES-RIS 2025/1 innehåller flera ändringar, i synnerhet på följande områden:
- Framtagande av del 0 som innehåller förkortningar, definitioner och hänvisningar till externa dokument.
- Fastställande av standarder för navigeringsstöd och ändring av relevanta delar av ES-RIS.
- Omnumrering av bilagorna, särskilt i de avsnitt som rör
    - standard för elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart
    - standard för spårningssystem för fartyg i inlandssjöfart

[4] 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).

- standard för elektronisk fartygsrapportering för inlandssjöfart
- standard för meddelanden till befälhavare

- Tillhandahållande av rättelser och klargöranden, men utan ändring av innehållet.

Vid sitt möte den 11 april 2024 beslutade Cesni att förlägga antagandet av ES-RIS 2025/1 till mötet den 17 oktober 2024. Före mötet den 17 oktober 2024 kommer troligen endast smärre ändringar att göras av utkastet till standarder. ES-RIS 2025/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu). Alla EU-medlemsstater har (skyddad) tillgång till ovannämnda utkast till standarder.

I förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (antaget av kommissionen i januari 2024) hänvisas till ES-RIS som en standard som är tillämplig i EU på flodinformationstjänster. Medlagstiftarna planerar ett antagande under sommaren 2025. ES-RIS 2025/1 bör därför antas så att den kan införlivas i direktiv 2005/44/EG som den senaste versionen av standarder.

CCNR kommer att anta en resolution om ändring av CCNR-förordningarna för att införa en hänvisning till ES-RIS 2025/1.

Eftersom ES-TRIN 2025/1 innehåller hänvisningar till ES-RIS 2025/1 är det viktigt att båda standarderna antas av Cesni vid dess möte den 17 oktober 2024.

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 både den offentliga och den privata sektorn har konsulterats. Tekniska möten har hållits under Cesnis utarbetande av standarder.

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

Unionens föreslagna ståndpunkt är att anta ES-TRIN 2025/1 och ES-RIS 2025/1, eftersom de säkerställer 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. RÄTTSLIG 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 avtalet[5].

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 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”[6].

4.1.2. Tillämpning i det aktuella ärendet

Även om de standarder som 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 (RVIR), polisföreskrifterna för sjöfarten på Rhen (RPNR)) 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.

Plenarmöten hålls två gånger om året. I dessa möten deltar företrädare för medlemsstaterna i CCNR. Plenarmötet är CCNR:s beslutsfattande organ. Vid mötet antas CCNR:s resolutioner. Varje medlemsstat har en röst och besluten fattas med enhällighet. Resolutionerna är rättsligt bindande.

I enlighet med artiklarna 22 och 23 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 2025/1, 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 2025/1. Den resolution som ska antas av CCNR och som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-RIS 2025/1, 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 i enlighet med artiklarna 1 och 22 i Mannheimkonventionen.

Dessutom är ES-TRIN 2025/1 och ES-RIS 2025/1 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, närmare bestämt direktiv (EU) 2016/1629 och direktiv 2005/44/EG.

När det gäller ES-TRIN-standarden beror detta på att den ram som är tillämplig enligt Mannheimkonventionen måste beaktas mot bakgrund av direktiv (EU) 2016/1629, eftersom handlingar som utfärdats enligt den rättsliga ramen för Rhen erkänns i enlighet med artikel 7 i direktiv (EU) 2016/1629. De tekniska standarder som antagits av Cesni återfinns 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

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

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

arbete som utförts inom området av relevanta internationella organisationer, i synnerhet CCNR och Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece). ES-RIS 2025/1 kommer att innehålla tekniska specifikationer som behöver antas inom ramen för artikel 5 i direktiv 2005/44. Denna antagandeprocess kommer att anpassas till den pågående processen för antagande av direktivet om ändring av direktiv 2005/44/EG som direkt hänvisar till ES-RIS, som tillämplig standard. För att skapa ett harmoniserat system för sjöfart på Rhen bör beslutet om ES-RIS i CCNR även vara att anta ES-RIS 2025/1.

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 formella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet 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 ärendet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör 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 det föreslagna beslutet bör vara artikel 91.1 i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2024/0215 (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

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, i dess ändrade lydelse av den 20 november 1963 (*avtalet*), trädde i kraft den 14 april 1967. Avtalet upprätthåller Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och det system för inlandssjöfart på Rhen som inrättades 1815. Inom ramen för CCNR inrättades europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den den 3 juni 2015 i syfte att utarbeta tekniska standarder för inlandssjöfart på olika områden, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning.

(2) I direktiv (EU) 2016/1629[1] hänvisas till de senaste Cesni-standarderna för tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart, nämligen ES-TRIN. CCNR hänvisar också till de senaste standarderna i sina Rhen-föreskrifter. Enligt artiklarna 22 och 23 i avtalet får CCNR anta bindande resolutioner för att fastställa tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart när de trafikerar Rhen. De standarder som ska antas av Cesni kommer därför att vara bindande så snart de relevanta bindande resolutionerna från CCNR hänvisar till dessa standarder.

(3) I enlighet med avtalet 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 avtalet.

(4) Cesni kommer att vid sitt sammanträde den 17 oktober 2024 anta den uppdaterade europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart 2025/1 (”ES-TRIN 2025/1”) och den europeiska standarden för flodinformationstjänster 2025/1 (”ES-RIS 2025/1”). Till följd av detta antagande avser CCNR att vid sitt plenarsammanträde den 5 december 2024 anta en resolution om ändring av Rhenföreskrifterna så att de hänvisar till ES-RIS 2025/1 och ES-RIS

[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).

2025/1. ES-TRIN 2025/1 och ES-RIS 2025/1 ersätter ES-TRIN 2023/1 och ES-RIS 2023/1 i enlighet med detta.

(5) ES-TRIN 2025/1 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 till intyg och register, övergångsbestämmelser samt anvisningar för tillämpningen av den tekniska standarden.

(6) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni och CCNR, eftersom ES-TRIN 2025/1 på ett avgörande sätt kommer att påverka innehållet i unionsrätten. Enligt artiklarna 31 och 32 i direktiv (EU) 2016/1629 ska kommissionen anta delegerade akter som hänvisar till den senaste versionen av ES-TRIN-standarden och fastställer tillämpningsdatum, förutsatt att unionens intressen inte äventyras av ändringar i Cesnis beslutsprocess.

(7) I ES-RIS 2025/1 fastställs enhetliga tekniska specifikationer och standarder i syfte att stödja RIS och säkerställa deras driftskompatibilitet. De tekniska specifikationerna och standarderna enligt ES-RIS 2025/1 överensstämmer med dem för vilka antagande krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG[7], särskilt i fråga om elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart, elektronisk fartygsrapportering, meddelanden till befälhavare, spårningssystem för fartyg och driftskompatibilitet hos den utrustning som är nödvändig för användningen av flodinformationstjänster.

(8) De tekniska specifikationerna för RIS 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.

(9) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni, eftersom ES-RIS 2025/1 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.

(10) CCNR förväntas vid ett kommande plenarsammanträde anta resolutioner som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-TRIN 2025/1 och ES-RIS 2025/1. 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.

(11) För att underlätta uppnåendet av högsta möjliga säkerhetsnivå inom inlandssjöfarten, följa den tekniska utvecklingen inom denna sektor och säkerställa överensstämmelse mellan kraven för fartyg och överensstämmelse mellan flodinformationstjänsterna i Europa är det viktigt att de tekniska kraven för fartyg och flodinformationstjänster är så harmoniserade som möjligt inom ramen för olika rättssystem i Europa. I synnerhet bör de medlemsstater som också är medlemmar i CCNR bemyndigas att stödja beslut som harmoniserar CCNR:s bestämmelser med de bestämmelser som tillämpas i unionen.

[7] 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).

(12) Unionens ståndpunkt kommer att uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Cesni och CCNR och som agerar gemensamt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni, vad gäller antagandet av ES-TRIN 2025/1 och ES-RIS 2025/1, 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 2025/1 och ES-RIS 2025/1.

Artikel 2

1. Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Cesni och som agerar gemensamt i unionens intresse.

2. Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i CCNR och som agerar gemensamt i unionens intresse.

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