



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees ja Reini laevaliikluse keskkomisjonis seoses siseveeliiklust käsitlevate standardite vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI) kohtumisel 13. oktoobril 2022 ja Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) täiskogu istungil 8. detsembril 2022 võetav seisukoht seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi (ES-TRIN 2023/1) ja jõteabeteenuste Euroopa standardi (ES-RIS 2023/1) kavandatud vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. CCNR ja CESNI

Reini laevaliikluse keskkomisjon (CCNR) on rahvusvaheline organisatsioon, millel on regulatiivne pädevus Reini siseveelaevanduse valdkonnas. CCNRi kuulub neli liidu liikmesriiki (Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaad) ning Šveits.

Reini laevaliikluse muudetud konventsiooniga, millele kirjutati alla 17. oktoobril 1868 Mannheimis, on kindlaks määratud Reini kui siseveete kasutamise õigusraamistik ja kehtestatud CCNRi ülesanded. Praegu kohaldatav konventsioon põhineb 20. novembril 1963 vastu võetud ja 14. aprillil 1967 jõustunud konventsioonil, millega muudeti Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni. Täiskogu istungeid peetakse kaks korda aastas. Neil osalevad CCNRi liikmesriikide esindajad. Täiskogu istung on CCNRi otsustusorgan. Täiskogu võtab vastu keskkomisjoni resolutsioonid. Igal riigil on üks hääel ja otsused tehakse ühehäälselt. Kõnealused resolutsioonid on õiguslikult siduvad. EL ei ole CCNRi liige.

2015. aastal võttis CCNR vastu resolutsiooni, millega asutati siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Selle pädevuses on ka vastu võtta tehnilisi standardeid eri valdkondades, eelkõige laevade, infotehnoloogia ja meeskonna kohta, neid standardeid ja vastavaid menetlusi ühtselt tõlgendada ning arutada veeliiklusohutuse, keskkonnakaitse või muid veeliiklusküsimusi.

CESNIse kuuluvad CCNRi ja ELi liikmesriike esindavad eksperdid, kellel on hääletamisel üks hääel. EL ei ole CESNI liige. Samas võib ta hääleõigust omamata CESNI töös osaleda koos rahvusvaheliste organisatsioonidega, kelle pädevusse kuuluvad CESNI tegevusvaldkonnad.

2.2. CESNI ja CCNRi kavandatavad aktid

CESNI peab 13. oktoobri 2022. aasta kohtumisel vastu võtma siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevad uued Euroopa standardid (ES-TRIN 2023/1) ja jõteabeteenuste Euroopa standardi (ES-RIS 2023/1) uue versiooni.

ES-TRIN

ES-TRINi esimene versioon (ES-TRIN 2015/1) valmis CESNI-l selle 28. septembri 2015. aasta kohtumisel. See võeti ametlikult vastu CESNI täiskogu kohtumisel 26. novembril 2015. CESNI on vastu võtnud ES-TRINi standardi järgmised muudatused:

1. standard ES-TRIN 2017/1, 6. juuli 2017;
2. standard ES-TRIN 2019/1, 8. november 2018;

3. standard ES-TRIN 2021/1, 13. oktoober 2020.

Võttes arvesse CESNI tööühmade tööd, ajakohastatakse ES-TRINi regulaarselt.

ES-TRINi regulaarne ajakohastamine on vajalik, et

- säilitada siseveeliikluse ohutuse kõrge tase;
- pidada sammu tehnika arenguga (nt tuletõrjesüsteemid, navigatsiooniseadmed);
- tagada kooskõla ELi õigusraamistikuga.

2021. ja 2022. aastal koostasid CESNI eksperdid standardi ES-TRIN 2023/1 uue versiooni.

ES-TRIN 2023/1 sisaldab mitut muudatust, eelkõige järgmistes valdkondades:

- madala leekpunktiga kütused ja kütuseelemendid,
- päästevestid,
- järeltöötlussüsteemid,
- reovee kogumine,
- püsivalt paigaldatud tulekustutussüsteemid objektide kaitseks,
- reisilaevad,
- väikelaevad,
- elektrilised tõukemootorid ahterpiigi vaheseinast tagapool,
- kasutatavate mootorite remont,
- sissetõmmatavad roolikambrid,
- radarseadmed ja pöörde nurkkiiruse näituriid,
- standardile ES-RISi 2023/1 osutavate viidete ajakohastamine,
- vähendatud massiga eriankrud.

CESNI 13. aprilli 2022. aasta kohtumisel otsustati võtta standard ES-TRIN 2023/1 vastu 13. oktoobril 2022 toimuval kohtumisel. Enne 13. oktoobril 2022 toimuvat kohtumist tehakse kavandatavas standardis eeldatavasti üksnes väikseid formaalseid muudatusi. Standard ES-TRIN 2023/1 avaldatakse vastaval veebisaidil (cesni.eu). Kõigil ELi liikmesriikidel on eespool nimetatud standardi eelnõudele (kaitstud) juurdepääs.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiivile (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ,¹ inkorporeeritakse standard ES-TRIN 2023/1 ELi õigusesse.

Viited CESNIs vastu võetud standardile on esitatud direktiivi (EL) 2016/1629 II lisas. Kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 31 lõikega 1 on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte II lisa kohandamiseks, et põhjendamatult viivitusega ajakohastada viidet standardi ES-TRIN kõige viimasele versioonile ja määrata kindlaks selle kohaldamise kuupäev.

CCNR võtab vastu resolutsiooni, millega muudetakse CCNRi eeskirju, et lisada viide standardile ES-TRIN 2023/1.

Selleks et tagada siseveelaevade tehniliste nõuete kahe olemasoleva eeskirjakogumiku (CCNRi ja ELi oma) kooskõla, on vaja ette näha ühesugused standardid. Alates 1. jaanuarist 2024 osutatakse ELi õiguses ja CCNRi eeskirjades standardile ES-TRIN 2023/1.

ES-RIS

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

ES-RISi esimene versioon (ES-RIS, väljaanne 2021/1) võeti ametlikult vastu CESNI täiskogu kohtumisel 15. aprillil 2021 ning see hõlmab järgmisi jõeteabeteenuste tehnilisi standardeid:

- I osa. Standardne siseveelaevanduse elektrooniliste kaartide kuvamis- ja teabesüsteem;
- II osa. Standardne laeva teekonna kindlaksmääramine ja jälgimine siseveelaevanduses;
- III osa. Sisevee-AISi standardile vastavate laevaseadmete kasutamise ja jõudluse nõuded, katsemeetodid ja nõutavad katsetulemused (sisevee-AISi katsestandard);
- IV osa. Standardne elektrooniline laevadest teatamine siseveelaevanduses;
- V osa. Kipritele edastatavad standardteated.

Võttes arvesse CESNI tööühikute tööd, ajakohastatakse ES-RISi regulaarselt. Standardi ES-RIS regulaarne ajakohastamine on vajalik, et

- säilitada siseveeliikluse ohutuse kõrge tase,
- pidada sammu tehnika arenguga,
- tagada kooskõla ELi õigusraamistiku ja rahvusvaheliste nõuetega.

2021. ja 2022. aastal koostasid CESNI eksperdid standardi ES-RIS 2023/1 uue versiooni. Tõlkeprotsessi ja tööühikute korrektuuri tulemusel tehti mitmeid redaktsioonilisi parandusi. Muudeti ka ES-RISi 2023/1 vormingut, standardiseerides selle kujunduse, üldise ülesehituse ja lisad. Vaadati läbi artikleid, peatükkide, tabelite, diagrammide ja graafikute numeratsioon. Muudatused hõlmavad mitmeid parandusi standardi sisemises järjepidevuses ja osadevahelises sidususes. Selle tulemusel ajakohastati ES-RISi üldist struktuuri:

- I osa. Siseveelaevanduse elektrooniliste kaartide kuvamis- ja teabesüsteemid (sisevee-ECDIS);
- II osa. Laeva teekonna kindlaksmääramine ja jälgimine siseveelaevanduses;
- III osa. Teated kipritele;
- IV osa. Elektrooniline laevadest teatamine siseveeliikluses;
- V osa. Sisevee-ECDISi standardile vastavate laevaseadmete kasutamise ja jõudluse nõuded, katsemeetodid ja nõutavad katsetulemused (sisevee-ECDISi katsetamist käsitlev osa);
- VI osa. Sisevee-AISi standardile vastavate laevaseadmete kasutamise ja jõudluse nõuded, katsemeetodid ja nõutavad katsetulemused (sisevee-AISi katsetamist käsitlev osa).

CESNI 13. aprilli 2022. aasta kohtumisel otsustati võtta standard ES-RIS 2023/1 vastu 13. oktoobril 2022 toimival kohtumisel. Enne 13. oktoobril 2022 toimuvat kohtumist tehakse kavandatavas standardis eeldatavasti üksnes väikseid muudatusi. ES-RISi standard 2023/1 avaldatakse vastaval veebisaidil (cesni.eu). Kõigil ELi liikmesriikidel on eespool nimetatud standardi eelnõudele (kaitstud) juurdepääs.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/44/EÜ (ühtlustatud jõeteabeteenuse kohta ühenduse siseveeteedel)² kohaselt inkorporeeritakse ES-RIS 2023/1 ELi õigusesse. Inkorporeerimine toimub koos direktiivi 2005/44/EÜ praegu käimasoleva läbivaatamisega, kusjuures muudatused on kavas vastu võtta 2023. aasta keskel.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste (RIS) kohta ühenduse siseveeteedel (ELT L 255, 30.9.2005, lk 152).

CCNR võtab vastu resolutsiooni, millega muudetakse CCNRi eeskirju, et lisada viide standardile ES-RIS 2023/1.

Kuna ES-TRIN 2023/1 sisaldab viiteid standardile ES-RIS 2023/1, on oluline, et CESNI võtaks mõlemad standardid vastu oma 13. oktoobri 2022. aasta koosolekul.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Otsus, millega määratakse kindlaks liidu seisukoht, on vajalik, kuna vastuvõetavatel õigusaktidel on õiguslik toime ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 tähenduses ja eelkõige arvestades nende mõju liidu õigusvaldkonnale, mis kuulub ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt liidu ainupädevusse.

ES-TRINi ja ES-RISi tehniliste standardite ajakohastusi on intensiivselt ette valmistatud CESNI ekspertide tasandil. Seoses sellega on konsulteeritud paljude era- ja avaliku sektori ekspertidega. Standardi väljatöötamise jooksul on peetud CESNI tasandil järgmisi tehnilisi kohtumisi:

- CESNI/PT töörühma koosolekud (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) ning CESNI/TI töörühma koosolekud (28.6.–2.7.2021, 8.–10.9.2021, 14.–17.12.2021, 9.–10.3.2022);
- komitee kohtumine (13.4.2022).

Nendel kohtumistel oli võimalik jõuda siseveelaevanduse standardite osas kokkuleppele ekspertide tasandil.

Liidu kavandatav seisukoht on võtta vastu standard ES-TRIN 2023/1 ja standard ES-RIS 2023/1, kuna nendega toetatakse kõrgeimat ohutustaset siseveelaevanduses, järgitakse tehnika arengut selles sektoris ja tagatakse laevadele esitatavate nõuete ning jõeteabeteenuste ühilduvus Euroopas,

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline³.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁴.

³ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁴ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Nii CESNI kui ka CCNR on rahvusvahelise lepingu, nimelt Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni (Mannheimi konventsioon)⁵ alusel loodud asutused.

Kuigi CESNIs vastu võetud eeskirjad ei ole iseenesest siduvad, muutuvad need siduvaks CCNRi liikmetele, kui CCNR kohandab oma õigusraamistikku (Reini laevakontrolli kord, Reini politsei eeskiri) nii, et selles viidatakse CESNIs vastu võetud standarditele ja muudetakse need standardid Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni kohaldamisel kohustuslikuks. Kõnealuste eeskirjade siduvus CCNRi liikmete jaoks kehtestati Mannheimi konventsiooniga.

Kooskõlas Mannheimi konventsiooni artikliga 22 on CCNRil õigus kehtestada siseveelaevadele siduvaid tehnilisi nõudeid. CCNRis vastu võetav resolutsioon, millega muudetakse CCNRi eeskirju ja lisatakse viide standardile ES-TRIN 2023/1, on seega CCNRi osaliste suhtes õiguslikult siduv akt.

Teisest küljest ja kooskõlas Mannheimi konventsiooni artikliga 1 võib CCNR muuta jõeteabeteenustega seotud õigusraamistikku, et viia jõeteabeteenuste suhtes kohaldatavad tehnilised kirjeldused vastavusse standardiga ES-RIS 2023/1. CCNRis vastu võetav resolutsioon, millega muudetakse CCNRi eeskirju ja lisatakse viide standardile ES-RIS 2023/1, on CCNRi osaliste suhtes õiguslikult siduv akt. Siiski ei täienda ega muuda see Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni institutsioonilist raamistikku.

Kavandatavad aktid on rahvusvahelise õiguse alusel siduvad kooskõlas Mannheimi konventsiooni artiklitega 1 ja 22.

Lisaks on standard ES-TRIN 2023/1 ja standard ES-RIS 2023/1 ja selle tulevased versioonid ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisel õigusliku toimega aktid, kuna need võivad otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide, täpsemalt direktiivide (EL) 2016/1629 ja 2005/44/EÜ sisu.

Standardi ES-TRIN puhul on põhjuseks asjaolu, et direktiivi (EL) 2016/1629 muudatuste tegemisel tuleb arvesse võtta Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni alusel kohaldatavat raamistikku ning et CESNI poolt vastu võetud tehnilised standardid on lisatud direktiivi (EL) 2016/1629 II lisasse ja neid tuleb ajakohastada delegeeritud õigusaktidega.

Jõeteabeteenuste puhul antakse direktiivi 2005/44/EÜ artikliga 5 komisjonile õigus võtta vastu tehnilisi suuniseid ja tehnilisi kirjeldusi jõeteabeteenuste toetamiseks ja nende teenuste koostalitlusvõime tagamiseks. Direktiivi põhjenduses 3 on märgitud, et ohutuskaalutlustel ja üleeuroopalise ühtlustamise huvides peaksid need ühised nõuded ja tehnilised kirjeldused toetuma asjakohaste rahvusvaheliste organisatsioonide, nagu Reini jõel laevajuhtimise keskkomisjoni (CCNR) ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE), poolt selles valdkonnas tehtud tööle. Standard ES-RIS 2023/1 sisaldab tehnilisi kirjeldusi, mis tuleb vastu võtta direktiivi 2005/44/EÜ artikli 5 raames. See vastuvõtmisprotsess kooskõlastatakse direktiivi 2005/44/EÜ praegu käimasoleva läbivaatamisega, kusjuures muudatused on kavas vastu võtta 2023. aasta keskel.

Seepärast tuleb kindlaks määrata CESNIs liidu nimel võetav seisukoht siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite ja ühtlustatud jõeteabeteenuste standardite vastuvõtmise kohta.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

⁵ 17. oktoobri 1868. aasta Reini laevaliikluse muudetud konventsioon, muudetud 20. novembril 1963.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatavate aktide peamine eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees ja Reini laevaliikluse keskkomisjonis seoses siseveeliiklust käsitlevate standardite vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) 17. oktoobri 1868. aasta Reini laevaliikluse muudetud konventsioon (edaspidi „konventsioon“), mida on muudetud 20. novembril 1963 vastu võetud konventsiooniga (millega muudetakse Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni), jõustus 14. aprillil 1967.
- (2) Vastavalt konventsiooni artiklile 22 võib Reini laevaliikluse keskkomisjon (edaspidi „CCNR“) vastu võtta siseveelaevade tehnilisi nõudeid.
- (3) Konventsiooni kohaselt võib CCNR muuta oma jöeteabeteenuseid (RIS) käsitlevat õigusraamistikku, viidates siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI) vastu võetud standarditele ja muutes need standardid konventsiooni kohaldamise raames kohustuslikuks.
- (4) CESNI loodi 3. juunil 2015 CCNRi raames, et välja töötada siseveeteid käsitlevad tehnilised standardid eri valdkondade jaoks, eelkõige seoses laevade, infotehnoloogia ja meeskonnaga.
- (5) Liidu tegevus siseveelaevanduse sektoris peaks olema suunatud selle tagamisele, et ühetaoliselt välja töötada liidu siseveelaevade ning jöeteabeteenuste tehnilised nõuded ja tehniline kirjeldus.
- (6) Tõhusaks transpordiks ja ohutuks laevasõiduks siseveeteedel on oluline, et laevade suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded ning jöeteabeteenused ühilduksid omavahel ja oleksid Euroopa eri õigussüsteemides võimalikult ühtlustatud. Eelkõige peaksid CCNRi liikmetest ELi liikmesriigid toetama otsuseid, millega ühtlustatakse CCNRi normid liidus kohaldatavate normidega.
- (7) CESNI võtab oma järgmisel, 13. oktoobri 2022. aasta kohtumisel eeldatavalt vastu siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi 2023/1 (edaspidi „ES-TRIN 2023/1“) ja jöeteabeteenuste Euroopa standardi 2023/1 (edaspidi „ES-RIS 2023/1“).
- (8) Standardiga ES-TRIN 2023/1 kehtestatakse siseveelaevade ohutuse tagamiseks vajalikud ühetaolised tehnilised nõuded. See sisaldab sätteid siseveelaevade ehituse, seadistamise ja varustuse kohta, erisätteid konkreetsete laevakategooriate, nt reisilaevade, tõukekaravanide ja konteinerilaevade kohta, sätteid automaatse

identifitseerimissüsteemi seadmete kohta, sätteid laevade tunnusandmete kohta ning sõidukõlblikkuse tunnistuste ja registri näidiseid, üleminekusätteid ja tehnilise standardi kohaldamise juhiseid.

- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629¹ II lisas viidatakse laevade tehnilistele nõuetele kui standardis ES-TRIN 2021/1 sätestatule. Komisjoni volitatakse ajakohastama II lisa kõnealust viidet standardi ES-TRIN kõige viimasele versioonile ja määrata kindlaks selle kohaldamise kuupäev. Seepärast mõjutab ES-TRIN 2023/1 direktiivi (EL) 2016/1629.
- (10) Seetõttu on asjakohane määrata kindlaks liidu nimel CESNI-s võetav seisukoht, kuna standard ES-TRIN 2023/1 mõjutab otsustavalt liidu õigusaktide, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629 sisu.
- (11) Standardiga ES-RIS 2023/1 sätestatakse ühtsed tehnilised kirjeldused ja standardid, et toetada jõeteabeteenuseid ja tagada nende koostalitlusvõime. Standardi ES-RIS 2023/1 kohased tehnilised kirjeldused ja standardid vastavad nendele tehnilistele kirjeldustele ja standarditele, mis tuleb vastu võtta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2005/44/EÜ,² eelkõige järgmistes valdkondades: siseveelaevanduse elektrooniliste kaartide kuvamis- ja teabesüsteem; elektrooniline laevadest teatamine; teated kipritele; laeva teekonna kindlaksmääramise ja jälgimise süsteemid ning jõeteabeteenuste kasutamiseks vajalike seadmete ühilduvus.
- (12) Jõeteabeteenuste tehnilised kirjeldused põhinevad direktiivi 2005/44/EÜ II lisas esitatud tehnilistel põhimõtetel ja neis võetakse arvesse tööd, mida asjaomased rahvusvahelised organisatsioonid on selles valdkonnas teinud.
- (13) Seetõttu on asjakohane määrata kindlaks liidu nimel CESNI-s võetav seisukoht, sest standard ES-RIS 2023/1 võib otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu, nimelt direktiivi 2005/44/EÜ raames vastu võetud siduvaid tehnilisi kirjeldusi.
- (14) CCNR võtab järgmisel täiskogu istungil eeldatavalt vastu resolutsioonid, millega muudetakse CCNRi määrusi, et lisada viide standarditele ES-TRIN 2023/1 ja ES-RIS 2023/1. Selline muudatus on rahvusvahelise õiguse alusel siduv kooskõlas konventsiooni artiklitega 1 ja 22. Seepärast on ka asjakohane määrata kindlaks CCNRis liidu nimel võetav seisukoht.
- (15) Liit ei ole ei CCNRi ega CESNI liige. Liidu seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on nende organite liikmed.
- (16) Liidu kavandatav seisukoht on võtta vastu standard ES-TRIN 2023/1 ja standard ES-RIS 2023/1, kuna nendega toetatakse kõrgeimat ohutustaset siseveelaevanduses, järgitakse tehnika arengut selles sektoris ja tagatakse laevadele esitatavate nõuete ning jõeteabeteenuste ühilduvus Euroopas,

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste (RIS) kohta ühenduse siseveeteedel (ELT L 255, 30.9.2005, lk 152).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Seisukoht, mis võetakse liidu nimel CESNIs seoses standardi ES-TRIN 2023/1 ja standardi ES-RIS 2023/1 vastuvõtmisega, on nõustuda nende vastuvõtmisega.
2. Liidu nimel CCNRI võetav seisukoht on toetada kõiki ettepanekuid, millega viiakse CCNRI eeskirjad vastavusse standardiga ES-TRIN 2023/1 ja standardiga ES-RIS 2023/1.

Artikkel 2

1. Artikli 1 lõikes 1 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt need liidu liikmesriigid, kes on CESNI liikmed.
2. Artikli 1 lõikes 2 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt need liidu liikmesriigid, kes on CCNRI liikmed.

Artikkel 3

Artiklis 1 esitatud seisukohtade väiksemates tehnilistes muudatustes võidakse kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Artikkel 5

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*