EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die Annahme von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) am 17. Oktober 2024 und in der Plenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 5. Dezember 2024 in Bezug auf die geplante Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels, ES-TRIN) 2025/1 und des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (European Standard for River Information Services, ES-RIS) 2025/1 zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. ZKR und CESNI

Die ZKR ist eine internationale Organisation mit Regelungsbefugnissen für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein. Zu den Vertragsstaaten der ZKR gehören vier Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande) und die Schweiz.

Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte, die am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichnet und am 14. April 1967 geändert wurde (Mannheimer Akte), legt den Rechtsrahmen für die Nutzung des Rheins als Binnenschifffahrtsstraße und die Aufgaben der ZKR fest. Die Akte führt die 1815 auf dem Wiener Kongress geschaffene Regelung für die Rheinschifffahrt fort. Zur Beschlussfassung treten die Mitgliedstaaten der ZKR zweimal jährlich zu Plenarsitzungen zusammen. Jeder Staat hat eine Stimme und Beschlüsse werden einstimmig gefasst. Die Beschlüsse sind rechtsverbindlich. Die EU ist kein Mitglied der ZKR.

2015 erließ die ZKR einen Beschluss zur Einrichtung des CESNI[1]. Zu dessen Aufgaben zählen die Annahme technischer Standards in der Binnenschifffahrt, insbesondere in Bezug auf Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung, die einheitliche Auslegung dieser Standards und der entsprechenden Verfahren sowie Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen.

Der CESNI setzt sich aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten der EU und der ZKR zusammen. Sie sind mit einer Stimme pro Staat stimmberechtigt. Der CESNI bezieht in seine Arbeiten aber auch die EU und internationale Organisationen sowie fachliche Expertise ein. Die EU kann sich – ebenso wie internationale Organisationen, deren Aufgaben sich auf die Zuständigkeitsbereiche des CESNI erstrecken – jederzeit ohne Stimmrecht an den Arbeiten des CESNI beteiligen. Abgesehen von diesen Beteiligungsrechten kann der CESNI fachliche Expertise einholen (einzelne Sachverständige, Klassifikationsgesellschaften usw.). In der Plenarsitzung des CESNI werden die auf Sachverständigenebene vereinbarten Standards abschließend festgelegt.

Die EU und die ZKR haben Rechtsakte im Zusammenhang mit den technischen Vorschriften für Binnenschiffe, nämlich die Richtlinie (EU) 2016/1629[2] und die

[1] Beschluss 2015-I-3, CC/R (15) 1, S. 1.

[2] Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

Rheinschiffsuntersuchungsordnung[3], sowie im Zusammenhang mit Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services, RIS) im Sinne der Richtlinie 2005/44/EG und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erlassen. Was die technischen Vorschriften für Binnenschiffe angeht, so wird in beiden Rechtsregelungen auf den ES-TRIN des CESNI verwiesen.

Was die Binnenschifffahrtsinformationsdienste angeht, so wird der Europäische Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (European Standard for River Information Services, ES-RIS) in EU-Recht übernommen. Im Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (den die Kommission im Januar 2024 angenommen hat) wird auf den ES-RIS als den in der EU geltenden Standard verwiesen. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat diesen Ansatz auf seiner Tagung vom 18. Juni 2024 bestätigt. Ein Verweis auf die aktuelle Ausgabe des ES-RIS ist auch in den einschlägigen Regelwerken für die Rheinschifffahrt vorgesehen.

2.2. Vorgesehene Akte des CESNI und der ZKR

Der CESNI wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 17. Oktober 2024 eine neue Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2025/1) und eine neue Ausgabe des ES-RIS (ES-RIS 2025/1) annehmen.

ES-TRIN

Die erste Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) wurde vom CESNI in seiner Sitzung vom 28. September 2015 fertiggestellt. Sie wurde auf der Plenartagung des CESNI vom 26. November 2015 förmlich angenommen. Die folgenden geänderten Ausgaben des ES-TRIN wurden vom CESNI angenommen:

1. ES-TRIN 2017/1 am 6. Juli 2017;
2. ES-TRIN 2019/1 am 8. November 2018;
3. ES-TRIN 2021/1 am 13. Oktober 2020;
4. ES-TRIN 2023/1 am 13. Oktober 2022;

Der ES-TRIN wird regelmäßig aktualisiert, um der Arbeit der CESNI-Arbeitsgruppen Rechnung zu tragen.

Eine regelmäßige Aktualisierung des ES-TRIN ist notwendig, um

- ein hohes Maß an Sicherheit in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten;
- der technischen Entwicklung zu folgen (z. B. in Bezug auf Feuerlöschsysteme, Navigationsgeräte);
- die Kompatibilität mit dem Rechtsrahmen der EU sicherzustellen.

In den Jahren 2023 und 2024 haben die Sachverständigen des CESNI die neue Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2025/1) ausgearbeitet.

Der ES-TRIN 2025/1 enthält verschiedene Änderungen, vor allem in Bezug auf Folgendes:

[3] Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

- Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, insbesondere Lagerung und Verwendung von Methanol;
- Kennzeichnung explosionsgefährdeter Bereiche und Kennzeichnung von Brennstoffen;
- elektrische Schiffsantriebe;
- Lithium-Ionen-Akkumulatoren;
- Verwendung von Aluminium oder faserverstärktem Kunststoff beim Bau von Fahrgastschiffen;
- Aufgabe des Motorparameterprotokolls;
- Anerkennung der Ausnahme für die Prüfung von Motoren im Betrieb;
- Füllanschlüsse und geeignete Farbcodes;
- Navigations- und Informationsgeräte, insbesondere Inland-AIS-Geräte;
- Kläranlagen;
- in der Höhe verstellbare Steuerhäuser und Übergangsbestimmungen für einziehbare Steuerhäuser;
- selbsttätige Druckwassersprühanlagen;
- Verbindungsteile zwischen Anker und Kette;
- Schlafräume;
- die Aktualisierung der Verweise auf die Rheinschifffahrtspersonalverordnung, den ES-RIS 2025/1 und andere internationale Standards.

In seiner Sitzung vom 11. April 2024 beschloss der CESNI, die Annahme des ES-TRIN 2025/1 auf die Tagesordnung seiner Sitzung am 17. Oktober 2024 zu setzen. Vor dieser Sitzung am 17. Oktober 2024 werden voraussichtlich nur noch formale und geringfügige Änderungen am Entwurf des Standards vorgenommen. Der ES-TRIN 2025/1 wird auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht. Alle EU-Mitgliedstaaten haben (geschützten) Zugang zum Entwurf des genannten Standards.

Im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG[4] sollte der ES-TRIN 2025/1 in EU-Recht übernommen werden.
In Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird auf den vom CESNI angenommenen Standard verwiesen. Nach Artikel 31 Absatz 1 der genannten Richtlinie ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs II zu erlassen, um den Verweis unverzüglich auf die neueste Ausgabe des ES-TRIN zu aktualisieren und den Beginn ihrer Anwendung festzulegen.
Derzeit wird in der genannten Richtlinie auf den ES-TRIN 2023/1 verwiesen. Nach Artikel 9 der Geschäftsordnung des CESNI kann ein Standard erst angenommen werden, nachdem ein Beschluss gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV gefasst wurde.
Die ZKR wird zudem einen Beschluss zur Änderung ihrer Regelwerke (insbesondere der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) erlassen, um darin einen Verweis auf den aktualisierten ES-TRIN 2025/1 aufzunehmen.
Sowohl im EU-Recht als auch in den Regelwerken der ZKR wird ab dem 1. Januar 2026 auf den ES-TRIN 2025/1 verwiesen.

[4] Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

ES-RIS

Die erste Ausgabe des ES-RIS (ES-RIS 2021/1) wurde vom CESNI in seiner Plenarsitzung vom 15. April 2021 förmlich angenommen. Die geänderte Ausgabe des ES-RIS (ES-RIS 2023/1) wurde vom CESNI am 13. Oktober 2022 angenommen.
In den Jahren 2023 und 2024 haben die Sachverständigen des CESNI die neue Ausgabe des ES-RIS (ES-RIS 2025/1) ausgearbeitet.
Die Formatierung des ES-RIS 2025/1 wurde geändert, wobei das Layout, die allgemeine Gliederung und die Anhänge vereinheitlicht wurden. Die Nummerierung der Artikel, Kapitel, Tabellen, Diagramme und Grafiken wurde überarbeitet. Auch in Bezug auf die innere Konsistenz und die Kohärenz zwischen den verschiedenen Teilen des Standards wurden einige Verbesserungen vorgenommen.
Der ES-RIS 2025/1 enthält verschiedene Änderungen, vor allem in Bezug auf Folgendes:
— Einfügung von Teil 0, der Abkürzungen, Begriffsbestimmungen und Verweise auf externe Dokumente enthält;
— Festlegung von Standards für Navigationshilfen und Änderung der einschlägigen Teile des ES-RIS;
— Neunummerierung der Anlagen, insbesondere in den Abschnitten, die sich auf Folgendes beziehen:
    — Standard für das Elektronische Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt;
    — Standard für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt;
    — Standard für Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt;
    — Standard für Nachrichten für die Binnenschifffahrt;
    — Korrekturen und Präzisierungen ohne inhaltliche Änderung.

In seiner Sitzung vom 11. April 2024 beschloss der CESNI, die Annahme des ES-RIS 2025/1 auf die Tagesordnung seiner Sitzung am 17. Oktober 2024 zu setzen. Vor dieser Sitzung am 17. Oktober 2024 werden voraussichtlich nur geringfügige Änderungen am Entwurf des Standards vorgenommen. Der ES-RIS 2025/1 wird auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht. Alle EU-Mitgliedstaaten haben (geschützten) Zugang zum Entwurf des genannten Standards.

Im Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (den die Kommission im Januar 2024 angenommen hat) wird auf den ES-RIS als den in der EU für Binnenschifffahrtsinformationsdienste geltenden Standard verwiesen. Die Annahme durch die beiden gesetzgebenden Organe ist für Mitte 2025 vorgesehen. Der ES-RIS 2025/1 muss also angenommen werden, damit in der Richtlinie 2005/44/EG auf die aktuelle Ausgabe des Standards verwiesen werden kann.

Die ZKR wird einen Beschluss annehmen, um die Regelwerke der ZKR durch Aufnahme eines Verweises auf den ES-RIS 2025/1 zu ändern.

Da der ES-TRIN 2025/1 Verweise auf den ES-RIS 2025/1 enthält, ist es wichtig, dass beide Standards vom CESNI in seiner Sitzung am 17. Oktober 2024 angenommen werden.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Der Beschluss zur Festlegung des Standpunkts der Union ist erforderlich, da die zu erlassenden Akte Rechtswirkung im Sinne von Artikel 218 Absatz 9 AEUV haben,

insbesondere im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf einen Bereich des Unionsrechts, der gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Aktualisierung des ES-TRIN und des ES-RIS war Gegenstand intensiver Vorbereitungen durch die Sachverständigen auf der Ebene des CESNI. In diesem Zusammenhang wurde ein breites Spektrum an Sachverständigen aus dem öffentlichen und privaten Sektor gehört. Die Fachsitzungen fanden während der Ausarbeitung des Standards auf der Ebene des CESNI statt.

Die Sachverständigen gelangten in diesen Sitzungen zu einer Einigung über die Standards für die Binnenschifffahrt.

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union ist es, den ES-TRIN 2025/1 und den ES-RIS 2025/1 anzunehmen, da sie ein Höchstmaß an Sicherheit in der Binnenschifffahrt gewährleisten, der technischen Entwicklung in diesem Sektor folgen und die Kompatibilität der Vorschriften für Schiffe und die Kompatibilität der Binnenschifffahrtsinformationsdienste in Europa sicherstellen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[5].

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend sind, aber dennoch „geeignet, den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“.[6]

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die vom CESNI angenommenen Standards sind an sich nicht verbindlich; sie werden jedoch für die Mitglieder der ZKR verbindlich, sobald die ZKR ihren Rechtsrahmen (Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung) ändert, um auf die vom CESNI angenommenen Standards zu verweisen, und damit diese Standards im Rahmen der Anwendung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte als verbindlich vorschreibt. Der verbindliche Charakter der entsprechenden Vorschriften für die ZKR-Mitglieder ist in der Mannheimer Akte verankert.

Zweimal jährlich finden Plenarsitzungen statt. An diesen Sitzungen nehmen Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten teil. Die Plenarsitzung ist das Beschlussfassungsorgan der ZKR. Sie

---

5 Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

6 Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61–64.

nimmt die Beschlüsse der ZKR an. Jeder Staat hat eine Stimme; Beschlüsse werden einstimmig gefasst. Die Beschlüsse sind rechtsverbindlich.

Im Einklang mit den Artikeln 22 und 23 der Mannheimer Akte ist die ZKR befugt, verbindliche technische Vorschriften für Binnenschiffe festzulegen. Somit ist der von der ZKR anzunehmende Beschluss, mit dem die Regelwerke der ZKR durch Aufnahme eines Verweises auf den ES-TRIN 2025/1 geändert werden, ein für die ZKR-Parteien rechtsverbindlicher Akt.

Zugleich kann die ZKR im Einklang mit Artikel 1 der Mannheimer Akte ihren Rechtsrahmen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste ändern, um die für Binnenschifffahrtsinformationsdienste geltenden technischen Spezifikationen an den ES-RIS 2025/1 anzugleichen. Der von der ZKR anzunehmende Beschluss, mit dem die Regelwerke der ZKR durch Aufnahme eines Verweises auf den ES-RIS 2025/1 geändert werden, ist ein für die ZKR-Parteien rechtsverbindlicher Akt. Der institutionelle Rahmen der Mannheimer Akte wird dadurch jedoch weder ergänzt noch geändert.

Daher werden die vorgesehenen Akte im Einklang mit den Artikeln 1 und 22 der Mannheimer Akte völkerrechtlich bindend sein.

Darüber hinaus sind der ES-TRIN 2025/1 und der ES-RIS 2025/1 für die Zwecke der Anwendung des Artikels 218 Absatz 9 AEUV rechtswirksame Akte, da sie geeignet sind, den Inhalt des EU-Rechts maßgeblich zu beeinflussen, namentlich die Richtlinie (EU) 2016/1629 und die Richtlinie 2005/44/EG.

In Bezug auf den ES-TRIN besteht der Grund darin, dass der Rechtsrahmen der Mannheimer Akte im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/1629 zu berücksichtigen ist, da nach dem Rheinschifffahrtsrecht anerkannte Dokumente gemäß Artikel 7 der genannten Richtlinie anerkannt werden. Darüber hinaus sind die vom CESNI angenommenen technischen Standards in Anhang II der Richtlinie 2016/1629 enthalten und müssen im Wege delegierter Rechtsakte aktualisiert werden

Was die Binnenschifffahrtsinformationsdienste angeht, so ist die Kommission gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG befugt, zur Förderung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste und zur Gewährleistung ihrer Interoperabilität technische Leitlinien und Spezifikationen zu erlassen. Nach Erwägungsgrund 3 der genannten Richtlinie sollten aus Gründen der Sicherheit und im Interesse einer europaweiten Harmonisierung derartige gemeinsame Anforderungen und technische Spezifikationen inhaltlich auf der von anerkannten internationalen Organisationen, insbesondere der ZKR und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), in diesem Bereich geleisteten Arbeit aufbauen. Der ES-RIS 2025/1 wird technische Spezifikationen enthalten, die gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG angenommen werden müssen. Dieses Annahmeverfahren wird mit dem derzeit laufenden Verfahren der Annahme der Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG, in der unmittelbar auf den ES-RIS als geltenden Standard verwiesen wird, abgestimmt. Im Interesse einer harmonisierten Rheinschifffahrtsregelung sollte auch der Beschluss der ZKR über den ES-RIS darin bestehen, den ES-RIS 2025/1 anzunehmen.

Daher ist der Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union im CESNI und in der ZKR hinsichtlich der Annahme von Standards mit technischen Vorschriften für Binnenschiffe und von Standards für harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste zu vertreten ist.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und -inhalt des vorgesehenen Aktes ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 91 Absatz 1 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 Absatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

2024/0215 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die Annahme von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der durch die Revision vom 20. Oktober 1963 geänderten Fassung (im Folgenden „Übereinkommen“) trat am 14. April 1967 in Kraft. Das Übereinkommen sorgt für den Fortbestand der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Regelung für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein, die 1815 eingeführt wurde. Am 3. Juni 2015 wurde im Rahmen der ZKR der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l’Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) eingerichtet, um in verschiedenen Bereichen technische Standards für die Binnenschifffahrt zu entwickeln, insbesondere in Bezug auf Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung.

(2) In der Richtlinie (EU) 2016/1629[1] wird auf den neuesten CESNI-Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, den ES-TRIN, verwiesen. Auch die ZKR verweist in ihren Regelwerken für die Rheinschifffahrt auf den neuesten Standard. Gemäß den Artikeln 22 und 23 des Übereinkommens kann die ZKR verbindliche Beschlüsse zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe auf dem Rhein erlassen. Die vom CESNI anzunehmenden Standards werden daher verbindlich sein, sobald in den einschlägigen verbindlichen Beschlüssen der ZKR auf diese Standards verwiesen wird.

(3) Im Einklang mit dem Übereinkommen kann die ZKR ihren Rechtsrahmen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services, RIS) ändern, indem sie auf die vom CESNI angenommenen Standards verweist und diese Standards im Rahmen der Anwendung des Übereinkommens verbindlich vorschreibt.

(4) Der CESNI wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 17. Oktober 2024 den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels, ES-

[1] Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

TRIN) 2025/1 und den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (European Standard for River Information Services, ES-RIS) 2025/1 annehmen. Nach der Annahme beabsichtigt die ZKR, in ihrer Plenarsitzung am 5. Dezember 2024 einen Beschluss zur Änderung der Regelwerke für die Rheinschifffahrt zu erlassen, um darin auf den ES-TRIN 2025/1 und den ES-RIS 2025/1 zu verweisen. Der ES-TRIN 2025/1 und der ES-RIS 2025/1 ersetzen den ES-TRIN 2023/1 und den ES-RIS 2023/1.

(5) Im ES-TRIN 2025/1 werden einheitliche technische Vorschriften festgelegt, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Der Standard enthält Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und die Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe, Bestimmungen für das automatische Identifikationssystem, Bestimmungen für die Schiffskennzeichnung, ein Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.

(6) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im CESNI und in der ZKR zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da der ES-TRIN 2025/1 den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich beeinflussen wird. Gemäß den Artikeln 31 und 32 der Richtlinie (EU) 2016/1629 ist die Kommission verpflichtet, delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen auf die neueste Ausgabe des ES-TRIN verwiesen und der Beginn ihrer Anwendung festgelegt wird, sofern die Interessen der Union nicht durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI beeinträchtigt werden.

(7) Mit dem ES-RIS 2025/1 werden einheitliche technische Spezifikationen und Standards zur Förderung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste und zur Gewährleistung ihrer Interoperabilität festgelegt. Die technischen Spezifikationen und Standards des ES-RIS 2025/1 entsprechen den technischen Spezifikationen und Standards, die gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[7] angenommen werden müssen, insbesondere in folgenden Bereichen: elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt, elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme und Kompatibilität der für die Nutzung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten erforderlichen Ausrüstung.

(8) Die technischen Spezifikationen für die Binnenschifffahrtsinformationsdienste beruhen auf den technischen Vorgaben des Anhangs II der Richtlinie 2005/44/EG und tragen der Arbeit anerkannter internationaler Organisationen in diesem Bereich Rechnung.

(9) Es ist daher angebracht, den im Namen der Union im CESNI zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da der ES-RIS 2025/1 geeignet ist, den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere die gemäß der Richtlinie 2005/44/EG angenommenen verbindlichen technischen Spezifikationen, maßgeblich zu beeinflussen.

(10) Die ZKR wird voraussichtlich in einer der nächsten Plenarsitzungen Beschlüsse annehmen, mit denen die Regelwerke der ZKR durch Aufnahme eines Verweises auf den ES-TRIN 2025/1 und den ES-RIS 2025/1 geändert werden. Gemäß den Artikeln 1 und 22 des Übereinkommens wird diese Änderung völkerrechtlich bindend sein.

---

[7] Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

Daher ist es auch angebracht, den im Namen der Union in der ZKR zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

(11) Um ein Höchstmaß an Sicherheit in der Binnenschifffahrt zu ermöglichen, der technischen Entwicklung in diesem Sektor zu folgen und die Kompatibilität der Vorschriften für Schiffe und die Kompatibilität der Binnenschifffahrtsinformationsdienste in Europa zu gewährleisten, ist es wichtig, dass die technischen Vorschriften für Schiffe und die Binnenschifffahrtsinformationsdienste im Rahmen der unterschiedlichen Rechtsregelungen in Europa so weit wie möglich harmonisiert werden. Insbesondere sollten Mitgliedstaaten, die auch Mitglieder der ZKR sind, befugt sein, Beschlüsse zur Harmonisierung der ZKR-Vorschriften mit den in der Union geltenden Vorschriften zu unterstützen.

(12) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des CESNI und der ZKR sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der im Namen der Union im CESNI hinsichtlich der Annahme des ES-TRIN 2025/1 und des ES-RIS 2025/1 zu vertretende Standpunkt ist es, ihrer Annahme zuzustimmen.

(2) Der im Namen der Union in der ZKR zu vertretende Standpunkt ist es, alle Vorschläge zur Angleichung der Regelwerke der ZKR an den ES-TRIN 2025/1 und den ES-RIS 2025/1 zu unterstützen.

Artikel 2

(1) Der Standpunkt in Artikel 1 Absatz 1 wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des CESNI sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.

(2) Der Standpunkt in Artikel 1 Absatz 2 wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ZKR sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.

Artikel 3

Geringfügige technische Änderungen der in Artikel 1 genannten Standpunkte können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Artikel 5

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin