Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B 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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Delegierte Richtlinie (EU) 2018/970 der Kommission vom 18. April 2018	L 174	15	10.7.2018
►M2	Delegierte Verordnung (EU) 2019/1668 der Kommission vom 26. Juni 2019	L 256	1	7.10.2019
►M3	Delegierte Verordnung (EU) 2021/1308 der Kommission vom 28. April 2021	L 284	1	9.8.2021
►M4	Delegierte Verordnung (EU) 2023/2477 der Kommission vom 30. August 2023	L 2477	1	7.11.2023
►M5	Delegierte Verordnung (EU) 2025/2177 der Kommission vom 9. September 2025	L 2177	1	26.11.2025

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 181 vom 5.7.2019, S. 123 (2016/1629)

▼B

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

KAPITEL 1

ANWENDUNGSBEREICH, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ZONENEINTEILUNG DER WASSERSTRASSEN

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Richtlinie wird Folgendes festgelegt:

a) die technischen Vorschriften, die erforderlich sind, um die Sicherheit der Fahrzeuge, die auf den in Artikel 4 aufgeführten Binnenwasserstraßen verkehren, zu gewährleisten und

b) die Klassifizierung dieser Binnenwasserstraßen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für folgende Fahrzeuge:

a) Schiffe mit einer Länge (L) von 20 m oder mehr;

b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von 100 Kubikmetern oder mehr ergibt;

c) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, entweder Fahrzeuge nach Buchstaben a und b oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;

d) Fahrgastschiffe;

e) schwimmende Geräte.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

a) Fähren;

b) Militärschiffe;

c) Seeschiffe, einschließlich Seeschleppboote und -schubboote, die

i) auf Seeschifffahrtsstraßen verkehren oder sich dort befinden oder

ii) vorübergehend auf Binnengewässern verkehren,

sofern sie zumindest Folgendes mitführen:

▼B

— ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) oder ein gleichwertiges Zeugnis, ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 oder ein gleichwertiges Zeugnis und ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973/78 zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe (MARPOL),

— bei Seeschiffen, die nicht unter das SOLAS, das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 oder das MARPOL fallen, die nach dem Recht ihres Flaggenstaats erforderlichen einschlägigen Zeugnisse und Freibordmarken,

— bei Fahrgastschiffen, die nicht unter eines der im ersten Spiegelstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis über die Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) oder

— bei Sportfahrzeugen, die nicht unter eines der im ersten Spiegelstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis des Flaggenstaats, mit dem ein angemessenes Sicherheitsniveau nachgewiesen wird.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

a) „Fahrzeug“: ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;

b) „Schiff“: ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;

c) „Binnenschiff“: ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen bestimmt ist;

d) „Schleppboot“: ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;

e) „Schubboot“: ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;

f) „Fahrgastschiff“: ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Tagesausflugs- oder Kabinenschiff;

g) „schwimmendes Gerät“: eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;

h) „schwimmende Anlage“: eine schwimmende Einrichtung, die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt ist, wie eine Badeanstalt, ein Dock, eine Landebrücke, ein Bootshaus;

([1]) Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

▼B

i) „Schwimmkörper“: ein Floß sowie andere einzeln oder in Verbindungen fahrtauglich gemachte Gegenstände, soweit er nicht ein Schiff, ein schwimmendes Gerät oder eine schwimmende Anlage ist;

j) „Sportfahrzeug“: ein für Sport- oder Erholungszwecke bestimmtes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;

k) „schnelles Schiff“: ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das eine Geschwindigkeit gegen Wasser von mehr als 40 km/h erreichen kann;

l) „Wasserverdrängung“: das eingetauchte Volumen des Schiffes in Kubikmetern;

m) „Länge“ („L“): die größte Länge des Schiffskörpers in Metern, ohne Ruder und Bugspriet;

n) „Breite“ („B“): die größte Breite des Schiffskörpers in Metern, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und Ähnliches);

o) „Tiefgang“ („T“): der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers, in Metern;

p) „miteinander verbundene Binnenwasserstraßen“: Wasserstraßen eines Mitgliedstaats, die über Binnenwasserstraßen, die nach nationalem oder internationalem Recht von in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeugen befahren werden können, mit Binnenwasserstraßen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind.

Artikel 4

Klassifizierung der Binnenwasserstraßen

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die Binnenwasserstraßen der Union wie folgt klassifiziert:

a) Zonen 1, 2, 3 und 4:

i) Zonen 1 und 2: die auf der Liste in Anhang I Kapitel 1 aufgeführten Wasserstraßen;

ii) Zone 3: die auf der Liste in Anhang I Kapitel 2 aufgeführten Wasserstraßen;

iii) Zone 4: alle anderen Binnenwasserstraßen, die nach nationalem Recht von in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeugen befahren werden können.

b) Zone R: diejenigen der Wasserstraßen nach Buchstabe a, für die gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte in der am 6. Oktober 2016 geltenden Fassung des genannten Artikels ein Schiffsattest zu erteilen ist.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I im Hinblick auf die Modifizierung der Klassifizierung von Wasserstraßen — einschließlich ihrer Aufnahme oder Streichung — zu erlassen. Diese Änderungen des Anhangs I können ausschließlich auf Ersuchen des betroffenen Mitgliedstaats in Bezug auf Wasserstraßen in seinem Hoheitsgebiet vorgenommen werden.

▼B

KAPITEL 2

SCHIFFSZEUGNISSE

Artikel 5

Einhaltung der technischen und sicherheitsspezifischen Anforderungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Fahrzeuge, die auf den in Artikel 4 genannten Binnenwasserstraßen der Union verkehren, im Einklang mit den Anforderungen dieser Richtlinie gebaut und instand gehalten werden.

(2) Die Einhaltung des Absatzes 1 durch ein Fahrzeug wird durch ein gemäß dieser Richtlinie erteiltes Zeugnis nachgewiesen.

Artikel 6

Unionszeugnisse für Binnenschiffe

(1) Unionszeugnisse für Binnenschiffe werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt. Die Mitgliedstaaten prüfen bei der Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe, ob für das betreffende Fahrzeug nicht bereits ein gültiges Zeugnis gemäß Artikel 7 erteilt wurde.

(2) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach dem Muster gemäß Anhang II ausgestellt.

(3) Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis der für die Erteilung der Unionszeugnisse für Binnenschiffe zuständigen Behörden und setzt die Kommission davon — und von allen Änderungen an diesem Verzeichnis — in Kenntnis. Die Kommission unterhält ein auf dem neuesten Stand gehaltenes Verzeichnis der zuständigen Behörden auf einer geeigneten Website.

(4) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird einem Fahrzeug nach einer technischen Untersuchung erteilt, die vor seiner Indienststellung durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften der Anhänge II und V entspricht.

(5) Gegebenenfalls wird bei der in Absatz 4 des vorliegenden Artikels und in Artikel 29 vorgesehenen technischen Untersuchung oder bei einer auf Antrag des Eigners des Fahrzeuges oder seines Bevollmächtigten vorgenommenen technischen Untersuchung geprüft, ob das Fahrzeug den zusätzlichen Vorschriften des Artikels 23 Absätze 1 und 2 entspricht.

(6) Die Verfahren für die Einreichung eines Untersuchungsantrags und für die Festsetzung von Ort und Zeitpunkt der Untersuchung fallen in den Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörden, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe ausstellen. Die zuständige Behörde bestimmt die Unterlagen, die vorzulegen sind. Das Verfahren läuft so ab, dass die Untersuchung in einer angemessenen Frist nach der Antragstellung stattfinden kann.

▼B

(7) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erteilen auf Antrag des Eigners des Fahrzeuges oder seines Bevollmächtigten für ein Fahrzeug, das dieser Richtlinie nicht unterliegt, ein Unionszeugnis für Binnenschiffe, wenn dieses Fahrzeug den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

Artikel 7

Verpflichtung zur Mitführung eines Zeugnisses

Fahrzeuge, die auf den in Artikel 4 genannten Binnenwasserstraßen der Union verkehren, müssen folgende Unterlagen im Original mitführen:

a) auf den Wasserstraßen der Zone R entweder

— ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteiltes Schiffsattest oder

— ein Unionszeugnis für Binnenschiffe, das — gegebenenfalls entsprechend den Übergangsbestimmungen nach Anhang II der vorliegenden Richtlinie für auf dem Rhein (Zone R) verkehrende Fahrzeuge — bestätigt, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften nach den Anhängen II und V der vorliegenden Richtlinie — deren Gleichwertigkeit mit den aufgrund der Revidierten Rheinschifffahrtsakte festgelegten technischen Anforderungen nach den geltenden Vorschriften und Verfahren festgestellt worden ist — in vollem Umfang entspricht;

b) auf anderen Wasserstraßen ein Unionszeugnis für Binnenschiffe oder ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteiltes Schiffsattest, gegebenenfalls einschließlich zusätzlicher Unionszeugnisse für Binnenschiffe nach Artikel 8 der vorliegenden Richtlinie.

Artikel 8

Zusätzliche Unionszeugnisse für Binnenschiffe

(1) Fahrzeuge, die ein gültiges Unionszeugnis für Binnenschiffe oder ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteiltes Schiffsattest mitführen, erhalten ein zusätzliches Unionszeugnis für Binnenschiffe nach Artikel 23 der vorliegenden Richtlinie.

(2) Das zusätzliche Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach dem Muster gemäß Anhang II ausgestellt und von den zuständigen Behörden unter den für die zu befahrenden Wasserstraßen geltenden Voraussetzungen erteilt.

Artikel 9

Vorläufige Unionszeugnisse für Binnenschiffe

(1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können ein vorläufiges Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilen für

a) Fahrzeuge, die zwecks Ausstellung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe mit Zustimmung der zuständigen Behörde an einen bestimmten Ort gefahren werden sollen;

▼B

b) Fahrzeuge, deren Unionszeugnis für Binnenschiffe nach Artikel 13 und 15 oder den Anhängen II und V verloren gegangen ist oder beschädigt oder vorübergehend entzogen worden ist;

c) Fahrzeuge, deren Unionszeugnis für Binnenschiffe nach einer erfolgreichen Untersuchung noch in Bearbeitung ist;

d) Fahrzeuge, bei denen nicht alle Voraussetzungen für die Ausstellung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe gemäß den Anhängen II und V erfüllt wurden;

e) Fahrzeuge, die so beschädigt sind, dass ihr Zustand nicht mehr mit ihrem Unionszeugnis für Binnenschiffe übereinstimmt;

f) schwimmende Anlagen oder Schwimmkörper in Fällen, in denen die für Sondertransporte zuständige Behörde nach den einschlägigen schifffahrtspolizeilichen Vorschriften der Mitgliedstaaten die Erlaubnis für die Durchführung eines Sondertransports davon abhängig gemacht haben, dass ein vorläufiges Unionszeugnis für Binnenschiffe eingeholt wird;

g) Fahrzeuge, die von einer Abweichung von den Anhängen II und V nach den Artikeln 25 und 26 der vorliegenden Richtlinie profitieren, bis zur Annahme der einschlägigen Durchführungsrechtsakte.

(2) Das vorläufige Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nur erteilt, wenn die Fahrtauglichkeit des Fahrzeuges, der schwimmenden Anlage oder des Schwimmkörpers hinreichend gewährleistet erscheint. Es wird entsprechend dem Muster gemäß Anlage II ausgestellt.

(3) Das vorläufige Unionszeugnis für Binnenschiffe enthält die von der zuständigen Behörde für erforderlich gehaltenen Auflagen und ist gültig

a) in den Fällen des Absatzes 1 Buchstaben a, d, e und f für eine einmalige festgelegte Fahrt innerhalb eines angemessenen Zeitraums, der einen Monat nicht überschreiten darf;

b) in den Fällen des Absatzes 1 Buchstaben b und c für einen angemessenen Zeitraum;

c) in den Fällen des Absatzes 1 Buchstabe g für sechs Monate; das vorläufige Unionszeugnis für Binnenschiffe darf jeweils um sechs Monate verlängert werden, bis der entsprechende Durchführungsrechtsakt erlassen wurde.

Artikel 10

Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe

(1) Die Gültigkeitsdauer der für neu gebaute Fahrzeuge erteilten Unionszeugnisse für Binnenschiffe wird von der zuständigen Behörde festgelegt und beträgt höchstens

a) für Fahrgastschiffe und schnelle Schiffe: fünf Jahre;

b) für alle anderen Fahrzeuge: zehn Jahre.

Die Gültigkeitsdauer wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe vermerkt.

▼B

(2) Für Fahrzeuge, die vor Durchführung der technischen Untersuchung schon in Betrieb gewesen sind, wird die Gültigkeitsdauer des Unionszeugnisses für Binnenschiffe von der zuständigen Behörde im Einzelfall nach dem Ergebnis der Untersuchung festgelegt. Die Gültigkeitsdauer darf jedoch die vorgeschriebenen Fristen nach Absatz 1 nicht überschreiten.

Artikel 11

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe in Ausnahmefällen

Die Gültigkeitsdauer eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe kann von der zuständigen Behörde, die es erteilt oder erneuert hat, ausnahmsweise ohne technische Untersuchung um höchstens sechs Monate nach den Anhängen II und V verlängert werden. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer wird in diesem Zeugnis vermerkt.

Artikel 12

Erneuerung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

(1) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach Ablauf seiner Gültigkeitsdauer nach den in Artikel 6 festgelegten Bedingungen im Anschluss an eine technische Untersuchung, mit der geprüft wird, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften gemäß den Anhängen II und V genügt, erneuert. Unionszeugnisse für Binnenschiffe können von jeder der Kommission nach Artikel 6 Absatz 3 gemeldeten zuständigen Behörde erneuert werden.

(2) Werden Unionszeugnisse für Binnenschiffe erneuert, so gelten für die Fahrzeuge die Übergangsbestimmungen des Anhangs II unter den dort genannten Bedingungen.

Artikel 13

Ersetzung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

Jeder Mitgliedstaat legt die Voraussetzungen fest, unter denen ein gültiges Unionszeugnis für Binnenschiffe, das verloren gegangen oder beschädigt worden ist, ersetzt werden kann. Diese Voraussetzungen verlangen vom um eine Ersetzung ersuchenden Fahrzeug, dass es im Falle von Verlust eine Erklärung über den Verlust des Zeugnisses abgibt oder, im Falle von Beschädigung, dass es das beschädigte Zeugnis zurückgibt. Das Ersatzzeugnis gibt an, dass es sich um ein Duplikat handelt.

Artikel 14

Wesentliche Änderungen an oder wesentliche Instandsetzungen von Fahrzeugen

Nach jeder wesentlichen Änderung oder Instandsetzung, die die Einhaltung der technischen Vorschriften gemäß den Anhängen II und V durch das Fahrzeug in Bezug auf dessen Festigkeit, seine Fahr- oder Manövriereigenschaften oder besonderen Merkmale beeinflusst, ist das Fahrzeug der technischen Untersuchung nach Artikel 6 zu unterziehen, bevor es wieder eine Fahrt antritt.

▼B

Nach dieser Untersuchung wird das bisherige Unionszeugnis für Binnenschiffe geändert, um den veränderten technischen Merkmalen des Fahrzeuges Rechnung zu tragen, oder dieses Zeugnis wird eingezogen und ein neues erteilt. Wird das neue Zeugnis in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen erteilt, in dem das ursprüngliche Zeugnis erteilt oder erneuert worden ist, so wird die zuständige Behörde, die das Zeugnis erteilt oder erneuert hat, binnen 30 Tagen ab dem Zeitpunkt der Erteilung des neuen Zeugnisses unterrichtet.

Artikel 15

Ablehnung der Erteilung oder Erneuerung und Entziehung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

(1) Jede Entscheidung über die Ablehnung der Erteilung oder Erneuerung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe ist zu begründen. Sie wird dem Eigner des Fahrzeuges oder seinem Bevollmächtigten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Einspruchsmöglichkeiten und Einspruchsfristen mitgeteilt.

(2) Jedes gültige Unionszeugnis für Binnenschiffe kann von der zuständigen Behörde, die es erteilt oder erneuert hat, entzogen werden, wenn das Fahrzeug nicht mehr den seinem Zeugnis entsprechenden technischen Vorschriften genügt.

Artikel 16

Anerkennung von Schiffszeugnissen von Fahrzeugen aus Drittländern

Bis zum Inkrafttreten von Abkommen zwischen der Union und Drittländern über die gegenseitige Anerkennung der Schiffszeugnisse können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats Schiffszeugnisse von Fahrzeugen aus Drittländern für die Fahrt im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats anerkennen.

Artikel 17

Zeugnisregister

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden ein Register aller Zeugnisse führen, die sie gemäß den Artikeln 6, 8, 9 und 12 erteilt oder erneuert haben. Dieses Register enthält alle im Muster gemäß Anhang II aufgeführten Informationen.

KAPITEL 3

SCHIFFSKENNZEICHEN, UNTERSUCHUNGEN UND ABGEWANDELTE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

Artikel 18

Einheitliche europäische Schiffsnummer

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jedes Fahrzeug eine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) gemäß den Anhängen II und V erhält.

▼B

(2) Jedes Fahrzeug verfügt nur über eine einzige ENI, die während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges unverändert bleibt.

(3) Bei der Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe trägt die zuständige Behörde darin die ENI ein.

(4) Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis der für die Vergabe der ENI zuständigen Behörden und setzt die Kommission davon sowie von allen Änderungen an diesem Verzeichnis in Kenntnis. Die Kommission unterhält ein stets aktuelles Verzeichnis der zuständigen Behörden auf einer geeigneten Website.

Artikel 19

Europäische Schiffsdatenbank

(1) Die Kommission führt die EHDB, um Verwaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zu unterstützen sowie die Anwendung der vorliegenden Richtlinie sicherzustellen.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Mitgliedstaaten erfolgt im Einklang mit den Unionsrechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]).

Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission erfolgt im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]).

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden für jedes Fahrzeug unverzüglich Folgendes in die EHDB eingeben:

a) die Daten zur Identifizierung und Beschreibung des Fahrzeuges im Einklang mit dieser Richtlinie;

b) die Daten in Bezug auf die erteilten, erneuerten, ersetzten und entzogenen Zeugnisse sowie die zuständige Behörde, die das Zeugnis erteilt, im Einklang mit dieser Richtlinie;

c) eine digitale Kopie aller Zeugnisse, die von den zuständigen Behörden im Einklang mit dieser Richtlinie erteilt wurden;

d) die Daten zu allen abgelehnten oder laufenden Anträgen auf Zeugnisse im Einklang mit dieser Richtlinie und

([1]) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

▼B

e) alle Änderungen der unter den Buchstaben a bis d genannten Angaben.

(3) Die in Absatz 2 genannten Daten können von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Vertragsparteien der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und Drittländern, die mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Anwendung der vorliegenden Richtlinie und der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) betraut sind, zu folgenden Zwecken verarbeitet werden:

a) Anwendung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2005/44/EG;

b) Gewährleistung der Binnenschifffahrt und des Infrastrukturbetriebs;

c) Aufrechterhaltung oder Durchsetzung der Sicherheit der Schifffahrt;

d) statistische Datenerfassung.

(4) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats darf personenbezogene Daten an einen Drittstaat oder eine internationale Organisation übermitteln, sofern dies nur auf Einzelfallbasis geschieht und sofern die Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/679, insbesondere die des Kapitels V, erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Übermittlung für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Zwecke notwendig ist. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

(5) Die Kommission kann im Einzelfall personenbezogene Daten an eine Behörde eines Drittstaats oder eine internationale Organisation übermitteln oder diesen Zugang zu der EHDB gewähren, sofern die Übermittlung oder der Zugang für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Zwecke notwendig ist und die Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 erfüllt sind. Die Kommission stellt sicher, dass die Übermittlung oder der Zugang für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Zwecke notwendig ist. Die Kommission stellt sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der Kommission festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

(6) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die ein Fahrzeug betreffenden Daten aus der Datenbank gemäß Absatz 1 gelöscht werden, wenn das Fahrzeug verschrottet wird.

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 32 zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

a) die von den Mitgliedstaaten in die Datenbank einzuspeisenden Daten;

b) die gestatteten Arten des Zugangs, wobei die Kategorien der Empfänger der Daten und die Zwecke, zu denen die Daten gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels verarbeitet werden, zu berücksichtigen sind;

([1]) 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).

▼B

c) die Anweisungen zur Verwendung der Datenbank und zu ihrem Betrieb, insbesondere in Bezug auf Datensicherheitsmaßnahmen, die Eingabe und Verarbeitung von Daten und die Vernetzung der Datenbank mit den Registern gemäß Artikel 17.

Artikel 20

Durchführung technischer Untersuchungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 3 genannten zuständigen Behörden die in dieser Richtlinie genannten Erstuntersuchungen, wiederkehrende Untersuchungen, Sonderuntersuchungen und freiwilligen Untersuchungen durchführen.

(2) Diese zuständigen Behörden können ganz oder teilweise davon absehen, die technische Untersuchung bei einem Fahrzeug durchzuführen, wenn sich aus einer gültigen Bescheinigung einer gemäß Artikel 21 anerkannten Klassifikationsgesellschaft ergibt, dass das Fahrzeug ganz oder teilweise den technischen Vorschriften der Anhänge II und V entspricht.

(3) Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis seiner zuständigen Behörden, die für die Durchführung technischer Untersuchungen verantwortlich sind, und setzt die Kommission davon sowie von allen Änderungen an diesem Verzeichnis in Kenntnis. Die Kommission unterhält ein stets aktuelles Verzeichnis der zuständigen Behörden und Untersuchungskommissionen auf einer geeigneten Website.

(4) Jeder Mitgliedstaat erfüllt die besonderen Anforderungen hinsichtlich der Untersuchungskommissionen und des Antrags auf Untersuchung nach den Anhängen II und V.

Artikel 21

Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften

(1) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Anerkennung einer Klassifikationsgesellschaft, die den Kriterien des Anhangs VI entspricht, oder zum Entzug der Anerkennung nach dem Verfahren gemäß den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(2) Anträge auf Anerkennung werden der Kommission von dem Mitgliedstaat vorgelegt, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Geschäftssitz oder eine Tochtergesellschaft hat, die zur Erteilung von Bescheinigungen befugt ist, wonach das Fahrzeug gemäß dieser Richtlinie den Anforderungen der Anhänge II und V entspricht. Diesem Antrag werden alle Informationen und Unterlagen beigefügt, die zur Prüfung der Erfüllung der Kriterien für die Anerkennung erforderlich sind.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann bei der Kommission den Entzug der Anerkennung beantragen, wenn seiner Ansicht nach eine Klassifikationsgesellschaft die Kriterien nach Anhang VI nicht länger erfüllt. Dem Antrag auf Entzug der Anerkennung werden entsprechende Belege beigefügt.

(4) Klassifikationsgesellschaften, die bis zum 6. Oktober 2016 gemäß der Richtlinie 2006/87/EG anerkannt wurden, behalten ihre Anerkennung.

▼B

(5) Die Kommission veröffentlicht auf einer geeigneten Website erstmals bis zum 7. Oktober 2017 ein Verzeichnis der gemäß diesem Artikel anerkannten Klassifikationsgesellschaften und hält es auf dem neuesten Stand. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Änderungen betreffend die Namen oder Anschriften der Klassifikationsgesellschaften, deren Anerkennung sie beantragt haben, mit.

Artikel 22

Kontrolle der Einhaltung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden jederzeit kontrollieren können, ob ein Fahrzeug ein gültiges Zeugnis gemäß Artikel 7 mit sich führt und ob es die Anforderungen für die Erteilung dieses Zeugnisses erfüllt.

Werden die Anforderungen nicht eingehalten, so ergreifen die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen in Einklang mit den Absätzen 2 bis 5 des vorliegenden Artikels. Sie verlangen ferner, dass der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter alle erforderlichen Maßnahmen ergreift, um innerhalb einer von den zuständigen Behörden gesetzten Frist Abhilfe zu schaffen.

Die zuständige Behörde, die das auf dem Fahrzeug mitgeführte Zeugnis erteilt hat, wird innerhalb von sieben Tagen nach der Kontrolle von der Nichteinhaltung in Kenntnis gesetzt.

(2) Wird kein gültiges Zeugnis mitgeführt, so kann die Weiterfahrt des Fahrzeuges untersagt werden.

(3) Stellen die zuständigen Behörden bei der Kontrolle fest, dass das Fahrzeug eine offenkundige Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, die Umwelt oder die Sicherheit der Schifffahrt darstellt, so können sie die Weiterfahrt des Fahrzeuges so lange untersagen, bis die notwendigen Abhilfemaßnahmen getroffen werden.

Die zuständigen Behörden können auch verhältnismäßige Maßnahmen vorschreiben, die es ermöglichen, dass das Fahrzeug — gegebenenfalls nach durchgeführter Beförderung —, bis zu einem Ort, an dem es untersucht oder instandgesetzt wird, ohne Gefahr weitergefahren wird.

(4) Ein Mitgliedstaat, der die Weiterfahrt eines Fahrzeuges untersagt hat oder den Eigner des Fahrzeuges oder seinen Bevollmächtigten von seiner Absicht unterrichtet hat, die Weiterfahrt zu untersagen, sofern die festgestellten Mängel nicht behoben werden, unterrichtet innerhalb von sieben Tagen die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die das Zeugnis des Fahrzeuges erteilt oder zuletzt erneuert hatte, über die von ihm getroffene oder beabsichtigte Entscheidung.

(5) Jede Entscheidung, aufgrund derer im Rahmen der Durchführung dieser Richtlinie die Fahrt eines Fahrzeuges unterbrochen wird, ist genau zu begründen. Eine solche Entscheidung wird dem Beteiligten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach dem geltenden Recht vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen unverzüglich zugestellt.

Artikel 23

Abgewandelte technische Vorschriften für bestimmte Zonen

(1) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls vorbehaltlich der Anforderungen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte über die in den Anhängen II und V genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften für

▼B

Fahrzeuge erlassen, die in ihrem Hoheitsgebiet auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 verkehren. Diese zusätzlichen Vorschriften gelten nur für die in Anhang III aufgeführten Bereiche.

(2) Jeder Mitgliedstaat kann in Bezug auf Fahrgastschiffe, die in seinem Hoheitsgebiet auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen der Zone 3 verkehren, über die in den Anhängen II und V genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften aufrechterhalten. Diese zusätzlichen Vorschriften gelten nur für die in Anhang III aufgeführten Bereiche.

(3) Wenn die Anwendung der Übergangsbestimmungen nach Anhang II zu einer Einschränkung bestehender nationaler Sicherheitsstandards führen würde, kann ein Mitgliedstaat Fahrgastschiffe, die auf seinen nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren, von diesen Übergangsbestimmungen ausnehmen. Der betreffende Mitgliedstaat kann dann verlangen, dass diese Fahrgastschiffe, die auf seinen nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren, den technischen Vorschriften der Anhänge II und V ab dem 30. Dezember 2008 in vollem Umfang entsprechen.

(4) Die Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 verkehren, eine teilweise Anwendung der technischen Vorschriften der Anhänge II und V gestatten oder technische Vorschriften festlegen, die weniger streng sind als die Vorschriften dieser Anhänge. Die weniger strengen technischen Vorschriften oder die teilweise Anwendung der technischen Vorschriften gelten nur für die in Anhang IV aufgeführten Bereiche.

(5) Wendet ein Mitgliedstaat die Absätze 1, 2, 3 oder 4 an, so setzt er die Kommission davon spätestens sechs Monate vor dem geplanten Beginn der Anwendung in Kenntnis. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten davon.

Im Falle der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Genehmigung der zusätzlichen technischen Vorschriften. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(6) Die Einhaltung der abgewandelten technischen Vorschriften gemäß den Absätzen 1, 2, 3 und 4 wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe oder im zusätzlichen Unionszeugnis für Binnenschiffe angegeben.

Artikel 24

Abweichungen für bestimmte Fahrzeugkategorien

(1) Die Mitgliedstaaten können unter Aufrechterhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus bei folgenden Fahrzeugen Abweichungen von allen oder einzelnen Teilen dieser Richtlinie zulassen:

a) Fahrzeuge, die auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren;

b) Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von nicht mehr als 350 Tonnen oder nicht zur Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einer Wasserverdrängung von weniger als 100 Kubikmetern, die vor dem 1. Januar 1950 auf Kiel gelegt worden sind und die ausschließlich innerhalb ihres Hoheitsgebiets verkehren.

▼B

(2) Unbeschadet der Revidierten Rheinschifffahrtsakte können die Mitgliedstaaten innerhalb ihres Hoheitsgebiets für Fahrten in ihrem Hoheitsgebiet Abweichungen von dieser Richtlinie für Fahrzeuge zulassen, die Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet oder in Hafengebieten durchführen. Die Abweichungen und die Strecke oder das Gebiet, wofür sie zugelassen sind, sind im Zeugnis des Fahrzeuges anzugeben.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die nach den Absätzen 1 und 2 zugelassenen Abweichungen mit. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten davon.

Artikel 25

Nutzung neuer Technologien und Abweichungen für bestimmte Fahrzeuge

(1) Um Innovationen und die Nutzung neuer Technologien in der Binnenschifffahrt zu fördern, wird der Kommission die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, die Abweichungen oder die Anerkennung der Gleichwertigkeit technischer Spezifikationen für ein bestimmtes Fahrzeug gestatten in Bezug auf

a) die Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe, das die Verwendung oder das Mitführen anderer Werkstoffe, Einrichtungen oder Ausrüstungen auf einem Fahrzeug oder die Vornahme von Anordnungen oder baulichen Maßnahmen, die nicht in den Anhängen II und V aufgeführt sind, anerkennt, sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist;

b) die Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe zu Versuchszwecken für einen begrenzten Zeitraum mit technischen Neuerungen, die von den Anforderungen der Anhänge II und V abweichen, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(2) Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats geben etwaige Abweichungen und Anerkennungen von Gleichwertigkeitserklärungen nach Absatz 1 in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe an.

Artikel 26

Härtefälle

(1) Nach Ende der Geltungsdauer der Übergangsbestimmungen für technische Vorschriften nach Anhang II kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um Abweichungen von den technischen Vorschriften nach jenem Anhang, die Gegenstand dieser Übergangsbestimmungen waren, zuzulassen, wenn diese Vorschriften technisch schwierig anzuwenden sind oder ihre Anwendung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(2) Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats geben etwaige Abweichungen nach Absatz 1 in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe an.

▼B

Artikel 27

Verzeichnis typgenehmigter Ausrüstung

Die Kommission veröffentlicht auf einer geeigneten Website ein Verzeichnis der Ausrüstung, die nach den Anhängen II und V typgenehmigt wurde.

KAPITEL 4

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 28

Übergangsbestimmungen für die Verwendung von Dokumenten

▼C1

Dokumente, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2006/87/EG vor dem 6. Oktober 2018 erteilt wurden, bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

▼B

Artikel 29

Vom Anwendungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG ausgenommene Fahrzeuge

(1) Für Fahrzeuge, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG des Rates ([1]) ausgenommen waren, jedoch nach Artikel 2 Absatz 1 der vorliegenden Richtlinie von selbiger erfasst werden, wird das Unionszeugnis für Binnenschiffe nach einer technischen Untersuchung erteilt, die durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften der Anhänge II und V der vorliegenden Richtlinie entspricht. Diese technische Untersuchung wird bei Ablauf des geltenden Schiffszeugnisses und in jedem Fall spätestens bis zum 30. Dezember 2018 durchgeführt.

(2) Eine Nichteinhaltung der technischen Vorschriften der Anhänge II und V wird in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe angegeben. Sind die zuständigen Behörden der Ansicht, dass diese Unzulänglichkeiten keine offenkundige Gefahr darstellen, so dürfen die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge ihren Betrieb so lange fortsetzen, bis diejenigen Bauteile oder Bereiche des Fahrzeuges, bei denen die Nichteinhaltung dieser Vorschriften festgestellt wurde, ersetzt oder geändert worden sind; danach müssen diese Bauteile oder Bereiche den technischen Vorschriften der Anhänge II und V entsprechen.

(3) Der Ersatz bestehender Bauteile durch identische Teile oder Teile von gleichwertiger Technologie und Bauart während routinemäßig durchgeführter Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten gilt nicht als Ersatz oder Änderung im Sinne des Absatzes 2.

(4) Eine offenkundige Gefahr im Sinne des Absatzes 2 gilt insbesondere als gegeben, wenn Vorschriften hinsichtlich der Festigkeit des Baus, der Fahr- oder Manövriereigenschaften oder besonderer Merkmale des Fahrzeuges gemäß den technischen Vorschriften der Anhänge II

([1]) Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1).

▼B

und V betroffen sind. Nach den technischen Vorschriften der Anhänge II und V zulässige Abweichungen werden nicht als Unzulänglichkeiten festgehalten, die eine offenkundige Gefahr darstellen.

Artikel 30

Übergangsbestimmungen für Vorschriften vorübergehender Art gemäß der Richtlinie 2006/87/EG

Vorschriften vorübergehender Art, die nach Artikel 1.06 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG erlassen wurden, bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

Artikel 31

Anpassung der Anhänge

(1) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Anpassung von Anhang II, um unverzüglich die Bezugnahme auf die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN-Standards zu aktualisieren und den Beginn ihrer Anwendung festzulegen.

(2) Für den Fall, dass dies auf der Grundlage einer angemessenen Prüfung gerechtfertigt ist und keine maßgeblichen und auf dem neuesten Stand befindlichen internationalen Standards zur Gewährleistung einer sicheren Schifffahrt bestehen oder Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI die Interessen der Union beeinträchtigen würden, wird der Kommission abweichend von Absatz 1 die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang II zu erlassen, um geeignete technische Vorschriften vorzusehen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 32 im Hinblick auf die Anpassung der Anhänge III und IV an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zu erlassen.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 32 im Hinblick auf die Anpassung des Anhangs V zwecks Aktualisierung und Straffung von Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 32 im Hinblick auf die Anpassung des Anhangs VI zwecks Änderung der Kriterien für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt zu erlassen.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in dieser Richtlinie enthaltenen Verweise auf bestimmte Vorschriften der Anhänge II und V zu aktualisieren und somit den Änderungen an diesen Anhängen Rechnung zu tragen.

▼B

Artikel 32

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 4, 19 und 31 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 6. Oktober 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 4, 19 und 31 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 4, 19 und 31 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 33

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates ([1]) eingesetzten Ausschuss (im Folgenden „Ausschuss“) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt.

([1]) Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29).

▼B

Artikel 34

Überprüfung

Vor dem 7. Oktober 2021 unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht, in dem die Wirksamkeit der durch diese Richtlinie eingeführten Maßnahmen überprüft wird, insbesondere was die Harmonisierung der technischen Vorschriften und die Entwicklung technischer Standards für die Binnenschifffahrt anbelangt. In dem Bericht werden auch die Mechanismen für die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, die für die Binnenschifffahrt zuständig sind, überprüft. Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt, um die Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Ausarbeitung von Standards, auf die in Rechtsakten der Union Bezug genommen werden kann, weiter zu straffen. Die Kommission legt nach jeder wesentlichen Entwicklung in der Binnenschifffahrt einen derartigen Bericht vor.

Artikel 35

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 36

Änderung der Richtlinie 2009/100/EG

Die Richtlinie 2009/100/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung

„*Artikel 1*

Diese Richtlinie gilt für folgende Schiffe, die zur Güterbeförderung auf den Binnenwasserstraßen bestimmt sind, mit einer Tragfähigkeit von 20 oder mehr Tonnen:

a) Schiffe mit einer Länge (L) von weniger als 20 m und

b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von weniger als 100 Kubikmetern ergibt.

Diese Richtlinie lässt die Rheinschiffsuntersuchungsordnung und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) unberührt.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Befördern die Schiffe gefährliche Güter im Sinne des ADN, so können die Mitgliedstaaten verlangen, dass die im ADN festgelegten Anforderungen erfüllt werden. Als Nachweis hierfür können die Mitgliedstaaten die aufgrund des ADN ausgestellte Zulassungsurkunde verlangen.“

▼B

b) Absatz 5 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Besondere Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter gelten auf allen Wasserstraßen in der Gemeinschaft als erfüllt, wenn die Schiffe den Anforderungen des ADN entsprechen. Der Nachweis hierfür kann durch die Zulassungsurkunde gemäß Absatz 4 erbracht werden.“

Artikel 37

Umsetzung

(1) Unbeschadet des Artikels 40 setzen die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens 7. Oktober 2018 nachzukommen, und die ab diesem Zeitpunkt gelten. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(3) Verkehren aufgrund der nach Artikel 24 Absätze 1 und 2 zugelassenen Abweichungen keine unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge eines Mitgliedstaats auf dessen Binnenwasserstraßen, so ist dieser Mitgliedstaat nicht verpflichtet, Kapitel 2, Artikel 18 Absatz 3 und die Artikel 20 und 21 umzusetzen.

Artikel 38

Aufhebung

Die Richtlinie 2006/87/EG wird mit Wirkung vom 7. Oktober 2018 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.

Artikel 39

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 40

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, mit Ausnahme Dänemarks, Estlands, Irlands, Griechenlands, Spaniens, Zyperns, Lettlands, Maltas, Portugals, Sloweniens und Finnlands.

▼B

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

Anhang I:	Liste der in die geografischen Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes
Anhang II:	Technische Mindestvorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4
Anhang III:	Bereiche möglicher zusätzlicher technischer Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1 und 2 sowie auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen der Zone 3
Anhang IV:	Bereiche möglicher Einschränkungen der technischen Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 3 und 4
Anhang V:	Detaillierte Verfahrensvorschriften
Anhang VI:	Klassifikationsgesellschaften
Anhang VII:	Entsprechungstabelle

▼M4

ANHANG I

LISTE DER IN DIE GEOGRAFISCHEN ZONEN 1, 2 UND 3 EINGETEILTEN BINNENWASSERSTRAßEN DES UNIONSNETZES

KAPITEL 1

Zone 1

Deutschland

Ems	Von der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens seewärts bis zum Breitenparallel 53° 30′ N und dem Meridian 6° 45′ O, d. h. geringfügig seewärts des Leichterplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems ([1])

([1]) Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, sind die Bestimmungen nach Maßgabe des Artikels 32 des Ems-Dollart-Vertrags vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II, S. 602) anzuwenden.

Frankreich

Gironde von der Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und Pointe de Suzac, bis zur Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und dem östlichen Punkt der Bucht von Pontaillac.

Loire von der Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Mindin und Pointe de Penoët, bis zur Verbindungslinie zwischen dem Deichfeuer Pointe du Pointeau und dem Leuchtturm Villès-Martin in Saint-Nazaire.

Seine von der Meeresgrenze (definiert durch die Verbindungslinie zwischen Cap du Hode auf dem rechten Ufer und dem Punkt, an dem der geplante Deich unterhalb von Berville-sur-Mer auf die Küste trifft, auf dem linken Ufer) bis zu der Grenze, die durch eine Linie mit einer Peilung von 245 Grad vom Leuchtturm Sainte Adresse bis zum Schnittpunkt mit dem Greenwich-Meridian definiert ist. Von diesem Schnittpunkt aus folgt die Grenze einer Nord-Süd-Linie bis zum Schnittpunkt mit einer West-Ost-Linie vom Leuchtfeuer von Falaise des Fonds im Westen von Honfleur.

Rhônedelta

Golf von Fos: Von den Grenzen der Zone 3 im Norden und Osten bis zu der polygonalen Linie, die von dem Deichfeuer des Canal Saint-Louis über die nördliche Kardinalboje von They de la Gracieuse und die westliche Kardinalboje von Lavéra bis Pointe de Bonnieu verläuft.

Der südliche Teil des Étang de Berre zwischen Martigues (Spitze von Brise Lames) und dem Hafen von La Pointe (Ende des nördlichen Deichs).

Polen

Der Teil der Pomorska-Bucht südlich der Verbindungslinie zwischen Nordperd auf der Insel Rügen und dem Leuchtturm Niechorze.

Der Teil der Zatoka Gdańska (Danziger Bucht) südlich der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Hel und der Boje, die die Einfahrt zum Hafen von Baltijsk markiert

Schweden

See Vänern, südlich begrenzt durch das Breitenparallel, das durch die Bake von Bastugrund verläuft

See Vättern

▼M4

Brofjorden–Donsö

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 oder 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom südlichsten Punkt von Grötö über den westlichsten Punkt von Gåsö, den nördlichsten Punkt von Härmanö, Härmanö huvud (Haupt von Härmanö), Vedholmen, Danholmen, das Zentrum von Mollön, das Leuchtfeuer von Räbbehuvud, das untere Leuchtfeuer von Sankt Olov, den südöstlichsten Punkt von Flatholmen, das Leuchtfeuer Åstol, das Leuchtfeuer Marstrand, das Leuchtfeuer Sälö, das untere Leuchtfeuer von Kågholmen, das Leuchtfeuer Tynneskär, das Leuchtfeuer Buskärs Knöte und das obere Leuchtfeuer von Rivö bis zum Leuchtfeuer Rivö verläuft

Nördlicher Öregrundsgrepen

Das Gebiet zwischen dem Festland und Gräsö, das im Norden durch das Breitenparallel, das durch das Leuchtfeuer Engelska Grundet verläuft, und im Süden durch den Meridian, der durch das obere Richtfeuer von Öregrund verläuft, begrenzt ist

Söderarm–Sandhamn

Das Gebiet, durch die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Richtfeuer von Tyvö über das Leuchtfeuer Söderarm, das obere Richtfeuer des Pilothafens von Söderarm und das Leuchtfeuer Prästkobben bis zur Bake Korsö verläuft

Jungfrufjärden

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom westlichsten Punkt von Nämdö über den westlichsten Punkt von Mörtö-Bunsö bis zur Bake von Ornöhuvud verläuft

Mysingen–Landsort

Das Gebiet, das durch die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer Utö über den südlichsten Punkt von Nåttarö, das Leuchtfeuer Måsknuv und das Leuchtfeuer von Viksten bis zum Leuchtfeuer von Landsort verläuft

Landsort–Arkö

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 oder 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer von Landsort über den südlichsten Punkt von Enskär und das Leuchtfeuer von Norra Kränkan bis Marö kupa verläuft

Bucht von Valdemarsvik und Archipel Gryt

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die von der Bake Gubbö kupa über das Leuchtfeuer von Häradsskär und das Leuchtfeuer von Hägerökarten bis zum südlichsten Punkt von Kvädö verläuft

Nördlicher Kalmarsund–Västervik

Das Gebiet, das durch das Festland und durch eine Linie, die von Hallmare Skackel über das Leuchtfeuer Aleskär, das Leuchtfeuer Idö, das Leuchtfeuer Idö Stångskär, das Leuchtfeuer Strupö Ljungskär, die Position 57 20,0 N 16 48,0 O und die westliche kardinale Spierentonne von Enerumsgrund bis zum nördlichsten Punkt von Öland verläuft, sowie des Weiteren durch die Nordwestküste von Öland und im Süden durch das Breitenparallel 56° 15,00′ N begrenzt ist

Südlicher Kalmarsund

Das Gebiet zwischen dem Festland und Öland, das im Norden durch eine Linie zwischen dem Punkt Dunö (auf dem Festland) und Bejershamn (auf Öland) und im Süden durch das Breitenparallel 56° 15,00′ N begrenzt ist

▼M4

Zone 2

Tschechien

Stausee Lipno

Deutschland

Ems	Von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlass bei Halte bis zur Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens ([1])
Leda	Von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung in die Ems
Jade	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Oberfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden
Weser	Von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel mit den Nebenarmen Rekumer Loch, Rechter Nebenarm und Schweiburg
Hunte	Von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung in der Weser
Lesum	Vom Zusammenfluss von Hamme und Wümme (km 0,00) bis zur Mündung in die Weser
Elbe	Von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand) einschließlich: — Mühlenberger Loch — Ruthenstrom (von km 3,75 bis zur Mündung in die Elbe) — Nebenelben: — Hahnöfer Nebenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 635,00 und km 644,00) — Lühesander Nebenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 646,50 und km 650,50) — Bützflether Süderelbe (von km 0,69 bis zur Mündung in die Elbe) — Haseldorfer Binnenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 653,00 und km 658,00) — Pagesander Nebenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 659,00 und km 664,00) — Schwarztonnensander Nebenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 661,00 und km 664,00) — Wischhafener Süderelbe (von km 8,03 bis zur Mündung in die Elbe) — Glückstädter Nebenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 672,00 und km 676,00)

▼M4

Este	Vom Unterwasser der Schleuse Buxtehude (km 0,25) bis zur Mündung in die Elbe
Lühe	Vom Unterwasser der Au-Mühle in Horneburg (km 0,00) bis zur Mündung in die Elbe
Schwinge	Von der Nordkante der Salztorschleuse in Stade bis zur Mündung in die Elbe
Pinnau	Von der Südwestkante der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zur Mündung in die Elbe
Krückau	Von der Südwestkante der im Verlauf der Straße Wedenkamp liegenden Straßenbrücke in Elmshorn bis zur Mündung in die Elbe
Stör	Vom Pegel Rensing bis zur Mündung in die Elbe
Freiburger Hafenpriel	Von der Ostkante der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe bis zur Mündung in die Elbe
Oste	Ab 210 m oberhalb der Achse der Straßenbrücke über das Ostesperrwerk (km 69,36) bis zur Mündung in die Elbe
Meldorfer Bucht	Binnenwärts der Verbindungslinie von der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum
Eider	Von oberhalb der Einmündung des Gieselaukanals (km 22,64) bis zur Verbindunglinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek
Gieselaukanal	Von der Mündung in die Eider bis zur Mündung in den Nord-Ostsee-Kanal
Flensburger Förde	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kegnäs-Leuchtturm und Birknack und nördlich bis zur deutsch-dänischen Grenze in der Flensburger Förde
Schlei	Binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde
Eckernförder Bucht	Binnenwärts der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlands bei Dänisch Nienhof
Kieler Förde	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe
Nord-Ostsee-Kanal einschließlich Audorfer See und Schirnauer See	Von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Borgstedter See mit Enge, Flemhuder See und Achterwehrer Schifffahrtskanal

▼M4

Trave	Von der Nordwestkante der Eisenbahnhubbrücke in Lübeck mit der Pötenitzer Wiek und dem Dassower See bis zu der Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole in Travemünde
Wismarbucht einschließlich Kirchsee, Breitling, Salzhaff und Wismarer Hafengebiet	Seewärts begrenzt durch die Verbindungslinien zwischen Hohen Wieschendorf Huk und dem Leuchtfeuer Timmendorf sowie zwischen dem Leuchtfeuer Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow
Warnow und Unterwarnow mit Breitling und Nebenarmen (ohne Nebenarm westlich der Badewieseninsel)	Von der Südkante der Eisenbahnbrücke Rostock-Stralsund bis zur Verbindungslinie zwischen der Nordkante der Westmole und der Nordkante der Ostmole in Rostock-Warnemünde
Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst sowie den Inseln Bock, Hiddensee und Rügen eingeschlossen sind (einschließlich Stralsunder Hafengebiet)	Seewärts begrenzt zwischen — Halbinsel Zingst und Insel Bock: durch das Breitenparallel 54° 26′ 42″ N — Insel Bock und Insel Hiddensee: durch die Verbindungslinie von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee — Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug): durch die Verbindungslinie von der Südostspitze Neubessin zum Buger Haken
Greifswalder Bodden und Greifswalder Hafengebiet mit Ryck	Von der Ostkante der Steinbecker Brücke in Greifswald bis zur Verbindungslinie von der Ostspitze Thiessower Haken (Südperd) über die Ostspitze Insel Ruden zur Nordspitze Insel Usedom (54° 10′ 37″ N, 13° 47′ 51″ O)
Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind (Peenestrom, einschließlich Wolgaster Hafengebiet, Achterwasser, Stettiner Haff)	Östlich bis zur deutsch-polnischen Grenze im Stettiner Haff
Uecker	Von der Südwestkante der Straßenbrücke in Ueckermünde bis zur Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe

([1]) Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, sind die Bestimmungen nach Maßgabe des Artikels 32 des Ems-Dollart-Vertrags vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II, S. 602) anzuwenden.

Frankreich

Gironde von Kilometerpunkt (KP) 48,50 an der stromabwärts gelegenen Spitze der Ile de Patiras bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und Pointe de Suzac

Loire von Cordemais (KP 25) bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Mindin und Pointe de Penhoët

Seine vom Canal de Tancarville bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Cap du Hode auf dem rechten Ufer und dem Punkt, an dem der geplante Deich unterhalb von Berville-sur-Mer auf die Küste trifft, auf dem linken Ufer

Vilaine vom Arzal-Staudamm bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe du Scal und Pointe du Moustoir

Genfer See

▼M4

Ungarn

Balaton-See

Niederlande

Dollart

Ems

Wattenmeer: einschließlich der Verbindungen zur Nordsee

IJsselmeer: einschließlich Markermeer und IJmeer, aber ohne Gouwzee

Nieuwe Waterweg und Scheur

Calandkanaal westlich des Benelux-Hafens

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal und die daran angebundenen Häfen

Haringvliet und Vuile Gat: einschließlich der Wasserstraßen zwischen Goeree-Overflakkee einerseits und Voorne-Putten und Hoeksche Waard andererseits

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer und Brouwershavensche Gat: einschließlich aller Binnenwasserstraßen zwischen Schouwen-Duiveland und Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Osterschelde und Roompot: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Walcheren, Noord-Beveland und Zuid-Beveland einerseits und Schouwen-Duiveland und Tholen andererseits, mit Ausnahme des Rhein-Schelde-Kanals

Schelde und Westerschelde und Mündungsgebiet: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Zeeuwsch-Vlaanderen einerseits und Walcheren und Zuid-Beveland andererseits, mit Ausnahme des Rhein-Schelde-Kanals

Polen

Zalew Szczeciński (Stettiner Haff)

Zalew Kamieński (Camminer Haff)

Zalew Wislany (Frisches Haff)

Zatoka Pucka (Putziger Wiek)

Włocławski-Reservoir

Śniardwy-See

Niegocin-See

Mamry-See

▼M4

Schweden

Lysekil–Orust–Tjörn

Das Gebiet, das durch das Festland und durch eine Linie von Släggö in Lysekil bis Skaftölandet mit einer Peilung von 170 Grad, eine Linie vom Leuchtfeuer von Islandsberg bis Lavösund, eine Linie vom Leuchtfeuer von Lyr mit einer Peilung von 300 Grad zum Festland östlich von Mollösund, eine Linie vom südlichsten Punkt von Lyr bis Björholmen und im nördlichen Teil von Hakefjorden durch die Linie, die dem Breitenparallel 58° 01,00′ N entspricht, begrenzt ist

Südlicher Archipel Göteborg

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom westlichen Teil des Hafens von Arendal über Knippelholmen, das Leuchtfeuer Rivö, das obere Leuchtfeuer Rivö, die Bake von Känsö torn, das Leuchtfeuer von Kårholmen und das Richtfeuer Rättarens bis Askims nabbe verläuft

Öregrund–Norrtälje

Das Gebiet zwischen dem Festland und Gräsö, das im Norden durch den Meridian, der durch das obere Richtfeuer von Öregrund verläuft, und seewärts durch eine Linie zwischen Äspskäret und dem Leuchtfeuer Råstensudde, eine Linie durch Singsundet, die Brücken über Fygdströmmen und eine Linie von Dejeudden über das Leuchtfeuer Arholma bis zum Leuchtfeuer Tyvö begrenzt ist

Norrtälje–Nämdö

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 oder 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer Tyvö über das Leuchtfeuer von Idskärskobben, den westlichsten Punkt von Svartlöga, das Leuchtfeuer von Stenkobbsgrund, die Bake Korså und den westlichsten Punkt von Nämdö bis zum südlichsten Punkt von Björnö verläuft

Dalarö–Torö

Das Gebiet, das durch das Festland und durch eine Linie begrenzt ist, die von der Bake von Ornöhuvud über Klacknäset, Näset bei Ornö, den nördlichsten Punkt von Utö, das Leuchtfeuer Utö, das Leuchtfeuer von Älvsnabben, Norra Steghol-men, Yttre Gården, Valsudden auf Järflotta und Långsudden auf Järflotta bis zum östlichsten Punkt von Torö verläuft

Torö–Oxelösund

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die von der Kirche von Torö über das Leuchtfeuer Fifång, das Leuchtfeuer von Kockehällan, Lacka torn, den westlichsten Punkt von Kittelö, das Leuchtfeuer von Trutbådan, das Leuchtfeuer von Beten und die Bake von Femörehuvud bis Svartudden nördlich des oberen Leuchtfeuers von Kungshamn verläuft

Bråviken, Slätbaken und Archipel Östergötland

Das Gebiet, das durch das Festland (am westlichen Ende von Bråviken ab der Brücke Hamnbron in Norrköping, am westlichen Ende von Slätbaken ab der Schleuse von Mem) und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer von Gullängsberget über die Bake Arkö, Marö kupa, die Bake von Kupa klint, den westlichsten Punkt von Birkskär und die Bake von Gubbö kupa bis Dalaudde südlich von Orren verläuft

Mittlerer Kalmarsund

Das Gebiet, das im Westen durch das Festland, im Osten durch Öland, im Norden durch das Breitenparallel 56° 51,00′ N und im Süden durch eine Linie zwischen dem Punkt Dunö (auf dem Festland) und Bejershamn (auf Öland) begrenzt ist

▼**M4**

KAPITEL 2

Zone 3

Belgien

Seeschelde: von der Antwerpener Reede flussabwärts

Bulgarien

Donau: von km 845,650 bis km 374,100

Tschechien

Stauseen: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice und Nové Mlýny III

Sandbaggerseen: Ostrožná Nová Ves und Tovačov

Deutschland

Donau	Von Kelheim (km 2 414,72) bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Jochenstein
Rhein mit Lampertheimer Altrhein (von km 4,75 bis zum Rhein), Altrhein Stockstadt-Erfelden (von km 9,80 bis zum Rhein)	Von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze bei Millingen
Elbe (Norderelbe) mit Süderelbe und Köhlbrand	Von der Einmündung des Elbe-Seitenkanals bis zur unteren Grenze des Hamburger Hafens
Müritz	

Frankreich

Adour vom Bec du Gave bis zum Meer

Aulne von der Schleuse in Châteaulin bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Passage de Rosnoën

Blavet von Pontivy bis zur Brücke ‚Pont du Bonhomme‘

Canal de Calais

Charente von der Brücke in Tonnay-Charente bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen der Mitte des linksufrigen Leuchtfeuers stromabwärts und der Mitte des Fort-la-Pointe

Dordogne vom Zusammenfluss mit der Lidoire bis zum Bec d’Ambès

Garonne von der Brücke in Castets-en-Dorthe bis zum Bec d’Ambès

Gironde vom Bec d’Ambès bis zur quer laufenden Linie bei KP 48,50 durch die stromabwärts gelegene Spitze der Ile de Patiras

Hérault vom Hafen von Bessan bis zum Meer auf Höhe des oberen Vorstrands

▼M4

Isle vom Zusammenfluss mit der Dronne bis zum Zusammenfluss mit der Dordogne

Loire vom Zusammenfluss mit der Maine bis Cordemais (KP 25)

Marne von der Brücke in Bonneuil (KP 169 bis 900) und der Schleuse in St. Maur bis zum Zusammenfluss mit der Seine

Rhein

Nive vom Haïtze-Wehr in Ustaritz bis zum Zusammenfluss mit dem Adour

Oise von der Schleuse in Janville bis zum Zusammenfluss mit der Seine

Orb von Sérignan bis zum Meer auf Höhe des oberen Vorstrands

Rhône von der Schweizer Grenze bis zum Meer, mit Ausnahme der Petit Rhône

Saône von der Brücke ‚Pont de Bourgogne' in Chalon-sur-Saône bis zum Zusammenfluss mit der Rhône

Seine von der Schleuse in Nogent-sur-Seine bis zum Beginn des Canal de Tancarville

Sèvre Niortaise von der Schleuse in Marans an der Meeresgrenze gegenüber dem Wachhaus bis zur Mündung

Somme von unterhalb der Brücke ‚Pont de la Portelette' in Abbeville bis zum Viadukt der Bahnstrecke von Noyelles nach Saint-Valéry-sur-Somme

Vilaine von Redon (KP 89,345) bis zum Arzal-Staudamm

Lac d'Amance

Lac d'Annecy

Lac de Biscarosse

Lac de Bourget

Lac de Carcans

Lac de Cazaux

Lac du Der-Chantecoq

Lac de Guerlédan

Lac de Hourtin

Lac de Lacanau

Lac d'Orient

Lac de Pareloup

Lac de Parentis

Lac de Sanguinet

Lac de Serre-Ponçon

Lac du Temple

▼**M4**

Kroatien

Donau: von km 1 295 + 500 bis km 1 433 + 100

Fluss Drava: von km 0 bis km 198 + 600

Fluss Sava: von km 210 + 800 bis km 594 + 000

Fluss Kupa: von km 0 bis km 5 + 900

Fluss Una: von km 0 bis km 15

Ungarn

Donau: von km 1 812 bis km 1 433

Donau Moson: von km 14 bis km 0

Donau Szentendre: von km 32 bis km 0

Donau Ráckeve: von km 58 bis km 0

Fluss Tisza: von km 685 bis km 160

Fluss Dráva: von km 198 bis km 70

Fluss Bodrog: von km 51 bis km 0

Fluss Kettős-Körös: von km 23 bis km 0

Fluss Hármas-Körös: von km 91 bis km 0

Sió-Kanal: von km 23 bis km 0

Velence-See

Fertő-See

Niederlande

Rhein

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, Hafen von IJmuiden, Hafengebiet Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rhein-Kanal, Veerse Meer, Rhein-Schelde-Kanal von der Landesgrenze bis zur Einmündung in den Volkerak, Amer, Bergsche Maas, die Maas abwärts von Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (östlich des Benelux-Hafens), Hartelkanaal

Österreich

Donau: von der österreichisch-deutschen Grenze zur österreichisch-slowakischen Grenze

Inn: von der Mündung bis zum Kraftwerk Passau-Ingling

Traun: von der Mündung bis km 1,80

Enns: von der Mündung bis km 2,70

March: bis km 6,00

▼M4

Polen

Biebrza von der Mündung des Kanał Augustowski bis zur Mündung der Narwia

Brda von der Verbindung des Kanał Bydgoski (Bromberger Kanal) in Bydgoszcz (Bromberg) bis zur Mündung der Wisła (Weichsel)

Bug von der Mündung des Muchawiec bis zur Mündung der Narwia

See Dąbie bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern

Kanał Augustowski von der Verbindung mit der Biebrza bis zur Staatsgrenze, einschließlich der entlang dieser Kanalstrecke gelegenen Seen

Kanał Bartnicki vom See Ruda Woda bis zum See Bartężek

Kanał Bydgoski

Kanał Elbląski (Oberländischer Kanal) vom See Druzno bis zum See Jeziorak und zum See Szeląg Wielki, einschließlich dieser Seen und der Seen an der Kanalstrecke, und der Nebenweg in Richtung Zalewo vom See Jeziorak bis zum See Ewingi, dieser inbegriffen

Kanał Gliwicki (Gleiwitzer Kanal) zusammen mit dem Kanał Kędzierzyński

Kanał Jagielloński von der Verbindung mit dem Fluss Elbląg (Elbing) bis zur Nogat

Kanał Łączański

Kanał Ślesiński und die Seen längs dieses Kanals sowie der See Gopło

Kanał Żerański

Martwa Wisła (Tote Weichsel) von der Wisła in Przegalina bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern

Narew von der Mündung der Biebrza bis zur Mündung der Wisła, zusammen mit dem See Zegrzyński

Nogat von der Wisła bis zur Mündung im Zalew Wisłany (Frisches Haff)

Oberlauf der Noteć (Netze) vom See Gopło bis zur Verbindung mit dem Kanał Górnonotecki und der Kanał Górnonotecki sowie der Unterlauf der Noteć von der Verbindung mit dem Kanał Bydgoski bis zur Mündung der Warta (Warthe)

Nysa Łużycka (Lausitzer Neisse) von Gubin bis zur Mündung der Odra (Oder)

Odra von Racibórz (Ratibor) bis zur Verbindung mit der Odra Wschodnia (Ost-Oder), die ab dem Durchstich Klucz-Ustowo zur Regalica (Regnitz) wird, zusammen mit diesem Fluss und seinen Seitenarmen bis zum See Dąbie, sowie der Nebenweg der Odra von der Schleuse von Opatowice bis zur Schleuse in Wrocław (Breslau)

Odra Zachodnia (West-Oder) vom Wehr in Widuchowa (Odra km 704,1) bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern, zusammen mit Seitenarmen sowie dem Durchstich Klucz-Ustowo, der die Odra Wschodnia mit der Odra Zachodnia verbindet

Parnica (Parnitz) und der Durchstich Partnicki von der Odra Zachodnia bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern

▼M4

Pisa vom See Roś bis zur Mündung des Narew

Szkarpawa (Elbinger Weichsel) von der Wisła bis zur Mündung im Zalew Wisłany (Frisches Haff)

Warta vom See Ślesińskie bis zur Mündung der Odra

Masurische Seenplatte, die die Seen umfasst, welche durch die Flüsse und Kanäle verbunden sind, die eine Hauptwasserstraße vom See Roś (einschließlich) in Pisz bis zum Kanał Węgorzewski (einschließlich) in Węgorzewo bilden, zusammen mit den Seen Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tałty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty und Święcajty, einschließlich des Kanał Giżycki und des Kanał Niegociński sowie des Kanał Piękna Góra, und der Nebenweg vom See Ryńskie (einschließlich) in Ryn bis zum See Nidzkie (bis 3 km, bildet die Grenze zum Naturschutzgebiet ‚Jezioro Nidzkie'), zusammen mit den Seen Bełdany, Guzianka Mała und Guzianka Wielka

Wisła von der Mündung der Przemsza bis zur Verbindung mit dem Kanał Łączański sowie von der Mündung dieses Kanals in Skawina bis zur Mündung der Wisła in der Zatoka Dańska (Danziger Bucht), ausschließlich des Włocławski-Reservoirs

Rumänien

Donau: von der serbisch-rumänischen Grenze (km 1 075) bis zum Schwarzen Meer über den Sulina-Kanal

Donau-Schwarzmeerkanal (64,410 km Länge): von der Verbindung mit der Donau bei km 299,300 der Donau bei Cernavodă (bzw. km 64,410 des Kanals) bis zum Hafen Constanţa Süd–Agigea (km ‚0' des Kanals)

Poarta Albă–Midia Năvodari-Kanal (34,600 km Länge): von der Verbindung mit dem Donau-Schwarzmeerkanal bei km 29,410 bei Poarta Albă (bzw. km 27,500 des Kanals) bis zum Hafen Midia (km ‚0' des Kanals)

Slowakei

Donau: von km 1 880,26 bis km 1 708,20

Donau-Kanal: von km 1 851,75 bis km 1 811,00

Fluss Váh: von km 0,00 bis km 70,00

Fluss Morava: von km 0,00 bis km 6,00

Fluss Bodrog: von km 49,68 bis km 64,85

Stauseen: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Schweden

Mälarsee

Saltsjön, Häfen von Stockholm und Värmdölandet

Das Gebiet ab den Abflüssen des Mälarsees in Stockholm, Norrström, Slussen und Hammarbyslussen, das durch das Festland und die Brücke Lidingöbron und durch eine Linie, die durch das Leuchtfeuer Elfviksgrund mit einer Peilung von 135-315 Grad verläuft, eine Linie zwischen Mellangårdsholmen und Högklevsudde in Baggensfärden, Örsundet zwischen Ingarö und Fågelbrolandet, eine Linie von Rönnäsudd über das Leuchtfeuer von Tegelhällan und das Leuchtfeuer Runö bis Talatta auf Djurö, eine Linie über den Vindöström zwischen Vindö und Värmdölandet und darüber hinaus durch die Inseln in dem Gebiet begrenzt ist

▼**M4**

Södertälje-Kanal und Häfen von Södertälje	
Södertälje-Kanal und Häfen von Södertälje, nördlich begrenzt durch die Södertälje-Schleuse und südlich begrenzt durch das Breitenparallel 59° 09′ 00″ N	
Trollhätte-Kanal, Göta älv und Nordre älv	
Das Gebiet ab dem Breitenparallel, das durch die Bake von Bastugrund im südlichen Teil des Sees Vänern verläuft, bis zur Älvsborg-Brücke und dem Fluss Nordre älv bis zum Meridian 11° 45′ 00″ O	
Göta-Kanal	
Im Osten ab der Schleuse von Mem bis zur Motala-Brücke, einschließlich der Seen Asplången, Roxen und Boren, im Westen ab dem Meridian, der durch das Leuchtfeuer Rödesund Norra Yttre bei Karlsborg verläuft, bis zur Schleuse Sjötorp, einschließlich des Seensystems, durch das der Kanal verläuft	

▼**M5**

ANHANG II

TECHNISCHE MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF BINNENWASSERSTRAEN DER ZONEN 1, 2, 3 UND 4

Es gelten die im ES-TRIN 2025/1 aufgeführten technischen Vorschriften für Fahrzeuge.

▼B

ANHANG III

BEREICHE MÖGLICHER ZUSÄTZLICHER TECHNISCHER VORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONEN 1 UND 2 SOWIE AUF NICHT MITEINANDER VERBUNDENEN BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONE 3

Alle von einem Mitgliedstaat nach Artikel 23 Absätze 1 und 2 dieser Richtlinie erlassenen zusätzlichen technischen Vorschriften für Fahrzeuge, die die Binnenwasserstraßen auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaats befahren, sind auf folgende Bereiche begrenzt:

1. Begriffsbestimmungen

   — Erforderlich für das Verständnis der zusätzlichen Vorschriften

▼M1

2. Festigkeit und Stabilität

   — Verstärkung der Struktur und Stabilität

   — Zeugnis/Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft

▼B

3. Sicherheitsabstand und Freibord

   — Freibord

   — Sicherheitsabstand

4. Verschlusszustand der Öffnungen des Schiffskörpers und der Aufbauten

   — Aufbauten

   — Türen

   — Fenster und Oberlichter

   — Ladeluken

   — sonstige Öffnungen (Lüftungs-, Abgasleitungen usw.)

5. Ausrüstung

   — Anker und Ankerketten

   — Signallichter

   — Schallsignalanlagen

   — Kompass

   — Radar

   — Sende- und Empfangsanlagen

   — Rettungsmittel

   — Verfügbarkeit von Seekarten

6. Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe

   — Stabilität (Windstärke, Kriterien)

   — Rettungsmittel

   — Freibord

   — Sicherheitsabstand

   — freie Sicht

7. Verbände und Containerverkehr

   — Verbindungen Schubboot-Leichter

   — Stabilität der Fahrzeuge/Leichter, die Container befördern

▼**M1**

8. Maschinen

— Steuereinrichtungen

— Schraubenwellen und Zubehör

— Antriebsmotoren, Kupplung und Zubehör

— Vorhandensein einer Bugstrahlanlage

— Lenzsysteme und Feuerlöschanlagen

— Notstromquellen und elektrische Anlagen

— Zeugnis/Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft

▼B

ANHANG IV

BEREICHE MÖGLICHER EINSCHRÄNKUNGEN DER TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONEN 3 UND 4

Die von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 23 Absatz 4 dieser Richtlinie erlassenen eingeschränkten technischen Vorschriften für Schiffe, die ausschließlich auf Wasserstraßen der Zone 3 oder 4 auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaats verkehren, sind auf die nachstehend aufgeführten Bereiche beschränkt:

Zone 3

— Ankerausrüstung, einschließlich der Länge der Ankerketten

— Geschwindigkeit (Vorausfahrt)

— Sammelrettungsmittel

— 2-Abteilungsstatus

— freie Sicht

Zone 4

— Ankerausrüstung, einschließlich der Länge der Ankerketten

— Geschwindigkeit (Vorausfahrt)

— Rettungsmittel

— 2-Abteilungsstatus

— freie Sicht

— zweites unabhängiges Antriebssystem

▼B

ANHANG V

DETAILLIERTE VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

Artikel 2.01

Untersuchungskommissionen

1. Untersuchungskommissionen werden von den Mitgliedstaaten eingesetzt.

2. Die Untersuchungskommissionen bestehen aus einem Vorsitzenden und aus Sachverständigen.

   Als Sachverständige werden in jede Kommission mindestens berufen:

   a) ein Beamter der für die Binnenschifffahrt zuständigen Verwaltung,

   b) ein Sachverständiger für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau der Binnenschifffahrt,

▼M1

   c) ein Sachverständiger für Nautik mit Binnenschifferpatent, das zum Führen des zu untersuchenden Fahrzeuges berechtigt,

   d) ein Sachverständiger für Traditionsfahrzeuge zur Untersuchung von Traditionsfahrzeugen.

▼B

3. Der Vorsitzende und die Sachverständigen einer jeden Untersuchungskommission werden von den Behörden des Mitgliedstaats, bei dem sie errichtet ist, berufen. Sie erklären bei Übernahme ihrer Aufgaben schriftlich, dass sie diese in vollkommener Unabhängigkeit ausführen werden. Von Beamten wird eine Erklärung nicht verlangt.

4. Die Untersuchungskommissionen können zu ihrer Unterstützung nach Maßgabe der jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften besondere Sachverständige heranziehen.

Artikel 2.02

(ohne Inhalt)

Artikel 2.03

Vorführung des Fahrzeuges zur Untersuchung

1. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter führt das Fahrzeug ausgerüstet, unbeladen und gereinigt zur Untersuchung vor. Er leistet bei der Untersuchung die erforderliche Hilfe, indem er beispielsweise ein geeignetes Boot und Personal zur Verfügung stellt und die Teile des Schiffskörpers oder der Einrichtungen freilegt, die nicht unmittelbar zugänglich oder sichtbar sind.

2. Die Untersuchungskommission besichtigt bei der Erstuntersuchung das Schiff auf Helling. Die Besichtigung auf Helling kann entfallen, wenn ein Klassenzeugnis oder eine Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, wonach der Bau deren Vorschriften entspricht, vorgelegt wird oder wenn eine Bescheinigung vorgelegt wird, aus der hervorgeht, dass eine zuständige Behörde bereits zu anderen Zwecken eine Besichtigung auf Helling durchgeführt hat. Bei wiederkehrenden Untersuchungen oder Untersuchungen gemäß Artikel 14 dieser Richtlinie kann die Untersuchungskommission eine Besichtigung auf Helling verlangen.

   Die Untersuchungskommission führt Probefahrten bei der Erstuntersuchung von Motorschiffen und Verbänden sowie bei wesentlichen Änderungen an der Antriebsanlage oder an der Steuereinrichtung durch.

3. Die Untersuchungskommission kann zusätzliche Besichtigungen und Probefahrten durchführen sowie weitere Nachweise verlangen. Dies gilt auch während der Bauphase des Fahrzeuges.

▼B

Artikel 2.04

(ohne Inhalt)

Artikel 2.05

(ohne Inhalt)

Artikel 2.06

(ohne Inhalt)

Artikel 2.07

Vermerke und Änderungen im Unionszeugnis für Binnenschiffe

1. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter teilt jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel, jede neue Eichung des Fahrzeuges sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimatorts der zuständigen Behörde mit; er legt dabei dieser Behörde das Unionszeugnis für Binnenschiffe zur Eintragung der Änderung vor.

2. Alle Vermerke im Unionszeugnis für Binnenschiffe oder Änderungen desselben können von jeder zuständigen Behörde vorgenommen werden.

3. Nimmt eine zuständige Behörde eine Änderung des Unionszeugnisses für Binnenschiffe vor oder trägt sie einen Vermerk ein, so teilt sie dies der zuständigen Behörde, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt hat, mit.

Artikel 2.08

(ohne Inhalt)

Artikel 2.09

Wiederkehrende Untersuchung

1. Vor Ablauf der Gültigkeit des Unionszeugnisses für Binnenschiffe wird das Fahrzeug einer wiederkehrenden Untersuchung unterzogen.

2. Die zuständige Behörde legt gemäß dem Ergebnis dieser Untersuchung die neue Gültigkeitsdauer des Unionszeugnisses für Binnenschiffe fest.

3. Die Gültigkeitsdauer wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe vermerkt und der zuständigen Behörde, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt hat, mitgeteilt.

4. Wird statt einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer das Unionszeugnis für Binnenschiffe durch ein neues ersetzt, so wird das alte Unionszeugnis für Binnenschiffe der zuständigen Behörde, die es erteilt hat, zurückgegeben.

Artikel 2.10

Freiwillige Untersuchung

Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter kann jederzeit eine freiwillige Untersuchung verlangen.

Dem Antrag auf Untersuchung wird stattgegeben.

Artikel 2.11

(ohne Inhalt)

Artikel 2.12

(ohne Inhalt)

Artikel 2.13

(ohne Inhalt)

▼B

Artikel 2.14

(ohne Inhalt)

Artikel 2.15

Kosten

Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter trägt nach Maßgabe einer besonderen, von jedem Mitgliedstaat erlassenen Kostenordnung die durch die Untersuchung des Fahrzeuges und die Erteilung des Unionszeugnisses für Binnenschiffe entstehenden Kosten.

Artikel 2.16

Auskünfte

Die zuständige Behörde darf Personen, die ein begründetes Interesse glaubhaft machen, Einsicht in das Unionszeugnis für Binnenschiffe eines Fahrzeuges gestatten und diesen Personen Auszüge daraus oder beglaubigte Abschriften aushändigen, die als solche zu bezeichnen sind.

Artikel 2.17

Register der Unionszeugnisse für Binnenschiffe

1. Die zuständigen Behörden bewahren von jedem Unionszeugnis für Binnenschiffe, das sie erteilt haben, die Urschrift oder eine Kopie auf; in diese tragen sie alle Vermerke und Änderungen sowie Ungültigkeitserklärungen und Neuerteilungen ein. Sie aktualisieren das Register nach Artikel 17 dieser Richtlinie entsprechend.

2. Zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen zur Aufrechthaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie zur Erfüllung der Artikel 2.02 bis 2.15 dieses Anhangs sowie der Artikel 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 und 22 dieser Richtlinie wird den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte und, sofern ein gleichwertiges Datenschutzniveau sichergestellt ist, den zuständigen Behörden von Drittstaaten aufgrund von Verwaltungsvereinbarungen die Einsichtnahme in das Register nach dem Muster des Anhangs II gewährt.

Artikel 2.18

Einheitliche europäische Schiffsnummer

1. Die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) setzt sich aus acht arabischen Ziffern gemäß Anhang II dieser Richtlinie zusammen.

2. Sie wird, sofern das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Erteilung des Unionszeugnisses für Binnenschiffe noch nicht über eine ENI verfügt, dem Fahrzeug durch die zuständige Behörde des Staates, in dem es registriert wurde oder in dem sich sein Heimatort befindet, erteilt.

   Fahrzeugen, in deren Register- oder Heimatstaat die Erteilung einer ENI nicht möglich ist, wird die in das Unionszeugnis für Binnenschiffe einzutragende ENI von der zuständigen Behörde erteilt, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt.

3. Der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter beantragt bei der zuständigen Behörde die Erteilung der ENI. Ebenso ist er dafür verantwortlich, die im Unionszeugnis für Binnenschiffe eingetragene ENI auf dem Fahrzeug anbringen zu lassen.

Artikel 2.19

(ohne Inhalt)

Artikel 2.20

Benachrichtigungen

Die Mitgliedstaaten oder ihre zuständigen Behörden benachrichtigen die Kommission, die anderen Mitgliedstaaten oder die anderen zuständigen Behörden über:

▼B

a) die Namen und Anschriften der technischen Dienste, die gemeinsam mit den zuständigen nationalen Behörden für die Durchführung der in Anhang II genannten Aufgaben zuständig sind;

b) das Datenblatt nach Anhang II über die Bordkläranlagentypen, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist;

c) die zur Verwendung im Rahmen der nationalen Binnenschifffahrt der Mitgliedstaaten anerkannten Typgenehmigungen von Bordkläranlagen, die auf anderen Normen als denen in Anhang II basieren;

d) innerhalb eines Monats über jeden Entzug einer Typgenehmigung von Bordkläranlagen und über die Gründe hierfür;

e) aufgrund von Anträgen auf Verminderung der Ankermasse zugelassene Spezialanker unter Angabe der Typbezeichnung sowie der zugelassenen Verminderung der Ankermasse. Die zuständige Behörde erteilt dem Antragssteller die Zulassung frühestens drei Monate nach der Mitteilung an die Kommission unter dem Vorbehalt, dass diese keinen Einwand erhebt;

f) die Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, für die sie eine Typgenehmigung erteilt haben. Die Mitteilung umfasst die erteilte Typgenehmigungsnummer sowie die Bezeichnung des Typs, den Namen des Herstellers, den Namen des Inhabers der Typgenehmigung und den Tag der Typgenehmigung;

g) die Behörden, die für die Anerkennung der Fachfirmen, die den Einbau oder Austausch sowie die Reparatur oder Wartung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern durchführen können, zuständig sind.

▼B

ANHANG VI

KLASSIFIKATIONSGESELLSCHAFTEN

Kriterien für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften

Eine Klassifikationsgesellschaft, die nach Artikel 21 dieser Richtlinie anerkannt werden will, muss alle im Folgenden aufgeführten Kriterien erfüllen:

1. Die Klassifikationsgesellschaft kann umfassende Erfahrungen in der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Binnenschiffen belegen. Die Klassifikationsgesellschaft verfügt über umfassende Regelungen und Vorschriften für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Binnenschiffen, insbesondere für die Berechnung der Stabilität entsprechend Teil 9 der Vorschriften in der Anlage zum ADN, auf die in Anhang II verwiesen wird. Diese Regelungen und Vorschriften werden mindestens in deutscher, englischer, französischer oder niederländischer Sprache veröffentlicht und mithilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert. Die Regelungen und Vorschriften dürfen nicht im Widerspruch zum Unionsrecht oder zu geltenden internationalen Vereinbarungen stehen.

2. Die Klassifikationsgesellschaft veröffentlicht ihre Schiffsregister jährlich.

3. Die Klassifikationsgesellschaft darf nicht von Schiffseignern oder Unternehmen oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe konzipieren, bauen, ausrüsten, instand halten, betreiben oder versichern. Die Klassifikationsgesellschaft darf in Bezug auf ihre Einnahmen nicht von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein.

4. Die Klassifikationsgesellschaft hat ihren Geschäftssitz oder eine in allen Bereichen, für die sie im Rahmen der für die Binnenschifffahrt geltenden Vorschriften zuständig ist, beschluss- und handlungsfähige Tochtergesellschaft in einem der Mitgliedstaaten.

5. Die Klassifikationsgesellschaft sowie ihre Sachverständigen verfügen über einen guten Ruf in der Binnenschifffahrt; die Sachverständigen müssen sich als fachlich qualifiziert ausweisen können. Sie handeln unter der Verantwortung der Klassifikationsgesellschaft.

6. Die Klassifikationsgesellschaft verfügt über eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische sowie für Leitungs-, Hilfs-, Prüf-, Besichtigungs- und Forschungsaufgaben, die den Aufgaben und den klassifizierten Schiffen angemessen ist und darüber hinaus für die Weiterentwicklung der Fähigkeiten und des Vorschriftenwerks sorgt. Sie unterhält Besichtiger in mindestens einem Mitgliedstaat.

7. Die Klassifikationsgesellschaft arbeitet nach standesrechtlichen Grundsätzen.

8. Die Klassifikationsgesellschaft wird so geleitet und verwaltet, dass die Vertraulichkeit der von einem Mitgliedstaat geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.

9. Die Klassifikationsgesellschaft ist bereit, einem Mitgliedstaat sachdienliche Auskünfte zu erteilen.

10. Die Geschäftsführung der Klassifikationsgesellschaft legt ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich nieder und stellt sicher, dass diese Politik auf allen Ebenen der Klassifikationsgesellschaft verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.

11. Die Klassifikationsgesellschaft entwickelt ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung, setzt es um und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen und steht mit der Norm EN ISO/IEC 17020: 2004 — in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen — im Einklang. Das Qualitätssicherungssystem muss von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert sein, die von der Verwaltung des Staates, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Geschäftssitz oder eine Niederlassung nach Nummer 4 hat, anerkannt ist, und stellt unter anderem sicher, dass

▼B

a) die Regelungen und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft systematisch erstellt und fortgeschrieben werden;

b) die Regelungen und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft befolgt werden;

c) die Vorschriften für die verordnungsrechtlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Klassifikationsgesellschaft ermächtigt ist, eingehalten werden;

d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Klassifikationsgesellschaft erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;

e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen durchgeführt werden;

f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Klassifikationsgesellschaft beschäftigt werden, vorhanden ist;

g) die Vorschriften für die wichtigsten hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Klassifikationsgesellschaft ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen ausgeführt oder unmittelbar von ihnen überwacht werden;

h) die Besichtiger sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;

i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird und

j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Gesellschaft besteht.

12. Das Qualitätssicherungssystem muss von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert sein, die von der Verwaltung des Mitgliedstaates, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Sitz oder eine Niederlassung nach Nummer 4 hat, anerkannt ist.

13. Die Klassifikationsgesellschaft verpflichtet sich, ihre Vorschriften den geeigneten Richtlinien der Union anzupassen und der Kommission alle sachdienlichen Auskünfte rechtzeitig zu erteilen.

14. Die Klassifikationsgesellschaft verpflichtet sich, die bereits anerkannten Klassifikationsgesellschaften regelmäßig zu konsultieren, um die Gleichwertigkeit ihrer technischen Normen und deren Durchführung zu gewährleisten und es den Vertretern eines Mitgliedstaats und anderen Beteiligten zu gestatten, sich an der Entwicklung ihrer Regelungen und Vorschriften zu beteiligen.

▼B

ANHANG VII

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 2006/87/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
—	Artikel 3
Artikel 1	Artikel 4
—	Artikel 5
Artikel 9	Artikel 6 Absätze 1 und 3
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 6 Absätze 2 und 4
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 3	Artikel 7
Artikel 4	Artikel 8
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 9
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15
Artikel 18	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18
—	Artikel 19
Artikel 10	Artikel 20
—	Artikel 21
Artikel 17	Artikel 22
Artikel 5	Artikel 23
Artikel 6 ist mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) aufgehoben worden	—
Artikel 7 Absätze 1 bis 3	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
—	Artikel 27
—	Artikel 28
Artikel 8 Absätze 2 und 3	Artikel 29
—	Artikel 30

▼B

Richtlinie 2006/87/EG	Diese Richtlinie
Artikel 20 Absatz 1	Artikel 31
Artikel 20 Absatz 2	—
Artikel 22	—
—	Artikel 32
Artikel 19	Artikel 33
—	Artikel 34
Artikel 24	Artikel 35
Artikel 21	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 37 Absätze 1 und 2
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 37 Absatz 3
—	Artikel 38
—	Artikel 39
Artikel 25	—
Artikel 26	—
Artikel 27	Artikel 40

([1]) Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).