



Brüssel, den 27.10.2015  
COM(2015) 549 final

2015/0255 (NLE)

Vorschlag für einen

### **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bezüglich der Verabschiedung einer Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe zu vertreten ist**

## BEGRÜNDUNG

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

Dieser Vorschlag der Kommission bezieht sich darauf, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Europäischen Union in der Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) am 26. November 2015 und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Bezug auf eine europäische Norm zu vertreten ist, in der die technischen Anforderungen für Binnenschiffe festgelegt werden sollen.

#### **1.1. CESNI**

Auf ihrer Frühjahrsplenartagung am 3. Juni 2015 nahm die ZKR den Beschluss CCNR 2015-I-3 an, mit dem ein Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) eingerichtet wurde. Zu den Aufgaben dieses Ausschusses zählt die Verabschiedung technischer Normen auf verschiedenen Gebieten, insbesondere in Bezug auf Schiffe, Informationstechnologie und Schiffspersonal sowie die einheitliche Auslegung dieser Normen und der entsprechenden Verfahren und Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen.

Im CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der EU durch Sachverständige vertreten.

Die Vertragsstaaten der ZKR (Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Belgien und die Schweiz) sowie die übrigen Mitgliedstaaten der EU sind stimmberechtigt und haben jeweils eine Stimme pro Staat. Die EU ist weder Vertragsstaat der ZKR noch des CESNI. Sie kann sich jedoch, ebenso wie andere internationale Organisationen, die sich mit Themen befassen, die das CESNI betreffen, an den Arbeiten des CESNI ohne Stimmrecht beteiligen.

Der CESNI verabschiedet Normen einstimmig mit den Stimmen der ZKR und der anwesenden EU-Mitgliedstaaten. Wird kein Einvernehmen darüber erzielt, die Verabschiedung einer Norm auf die Tagesordnung zu setzen, beschließt der CESNI mit Zweidrittelmehrheit der Stimmen der bei der Sitzung anwesenden Mitglieder. Anschließend verabschiedet der CESNI Normen einstimmig mit den Stimmen der ZKR und der anwesenden EU-Mitgliedstaaten. Sobald eine Norm verabschiedet wurde, erhält sie eine eigene Referenznummer und wird veröffentlicht.

In der Ausarbeitung technischer Anforderungen für Binnenschiffe verfügt die ZKR über langjährige Erfahrungen. Der CESNI, der im Rahmen der ZKR und mit Beteiligung aller EU-Mitgliedstaaten eingerichtet wurde, verfügt damit über die erforderliche fachliche Kompetenz und geografische Reichweite für die Festlegung von Normen, die für das gesamte Netz der Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union gelten.

#### **1.2. Die europäische Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe**

Die vorbereitenden Arbeiten für eine einheitliche technische Norm für Binnenschiffe, die sowohl innerhalb der EU als auch in den Staaten der ZKR Anwendung finden wird, wurden von der gemeinsamen Arbeitsgruppe eingeleitet, die bereits die Umsetzung der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates<sup>1</sup> unterstützt.

---

<sup>1</sup> ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe hat die bereits im EU-Recht bestehenden technischen Vorschriften mit den Anforderungen der ZKR verglichen und einheitliche Lösungen für die Bereiche ausgearbeitet, in denen noch Unterschiede bestehen.

Der CESNI setzt die Arbeiten der gemeinsamen Arbeitsgruppe fort und hat sich zum Ziel gesetzt, eine Norm für die technischen Anforderungen für Binnenschiffe zu verabschieden.

In dieser Norm werden einheitliche technische Anforderungen festgelegt, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Sie beinhaltet Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten (wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe), Bestimmungen über Schiffskennzeichnung, Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung der technischen Norm. Auf seiner Sitzung vom 28. September 2015 beschloss der CESNI einstimmig, die europäische Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe auf seiner Sitzung am 26. November 2015 zu verabschieden. Am 6. November 2015 wird die Norm auf der vom CESNI organisierten Sitzung, bei der nur formale und geringfügige Änderungen vorgenommen werden dürften, im Hinblick auf ihre Verabschiedung endgültig angenommen. Die Norm wird auf der Website des CESNI ([cesni.eu](http://cesni.eu)) veröffentlicht.

Die Norm wird nach ihrer Verabschiedung zwar nicht verbindlich sein, doch der ZKR und anderen internationalen Organisationen als Referenz dienen, so dass die Norm im Einklang mit deren jeweiligen Rechtsrahmen angewendet werden kann.

Nach Verabschiedung der Norm durch den CESNI wird die ZKR ihr Regelwerk (Rheinschiffsuntersuchungsordnung) durch Verweise auf die CESNI-Norm anpassen und beschließen, diese Norm auf der Plenartagung des ZKR verbindlich vorzuschreiben.

## **2. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION**

Mit der Richtlinie [2006/87/EG](#) wird gewährleistet, dass Unionszeugnisse für Binnenschiffe für solche Fahrzeuge ausgestellt werden, die den in Anhang II dieser Richtlinie festgelegten technischen Vorschriften für Binnenschiffe genügen und deren Gleichwertigkeit mit den technischen Vorschriften, die in der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegt sind, festgestellt wurde.

Die nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilten Schiffsatteste und die Unionszeugnisse für Binnenschiffe gelten unter dem Gesichtspunkt der technischen Anforderungen für Schiffe als gleichwertig, zumal sich die technischen Anforderungen des EU-Rechtsrahmens hauptsächlich auf die technischen Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung stützen.

Außerdem ist nach Artikel 20 der Richtlinie [2006/87/EG](#) zu gewährleisten, dass bei jeder Änderung, mit der Anhang II an den technischen Fortschritt oder Entwicklungen in diesem Bereich, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), ergeben, angepasst werden soll, die Gleichwertigkeit der auf der Grundlage der jeweiligen Rechtsrahmen ausgestellten Atteste bzw. Zeugnisse gewahrt bleibt, damit ein gleichwertiges Sicherheitsniveau erhalten bleibt.

Damit kann sich jede Entwicklung, die sich aus Änderungen der technischen Vorschriften im Rahmen der ZKR ergibt, auf die Richtlinie [2006/87/EG](#) auswirken.

Ferner hat die Kommission am 10. September 2013 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe angenommen, mit der die geltende Richtlinie 2006/87/EG<sup>2</sup> im Rahmen des NAIADES-II-Pakets<sup>3</sup> aufgehoben werden soll. In den Erwägungsgründen dieses Vorschlags wird darauf verwiesen, dass die Beibehaltung von zwei unterschiedlichen Regelungen (der ZKR und der EU) für die technischen Vorschriften für Schiffe, die jeweils nach eigenen Regeln und Verfahren angewandt werden, schwierig ist und weder Rechtssicherheit noch Sicherheit gewährleistet.

Das Legislativverfahren für den vorstehend genannten Vorschlag ist sowohl im Rat als auch im Europäischen Parlament weit fortgeschritten. Über die Notwendigkeit der Straffung der technischen Regeln für die Binnenschifffahrt herrscht großes Einvernehmen, zumal unnötige Überschneidungen vermieden werden sollen. Daher fand der Vorschlag, zur Erreichung dieses Ziels in die künftige Richtlinie einen Verweis auf die unter der Federführung der ZKR ausgearbeitete technische Norm aufzunehmen, breite Zustimmung.

Das Europäische Parlament unterstützte den Vorschlag der Kommission in seinem Standpunkt in erster Lesung vom 15. April 2014 umfassend.

Auf der Tagung des Rates (Verkehr) vom 11. Juni 2015 wurde eine allgemeine Ausrichtung festgelegt, in der die Formulierungen des Kommissionsvorschlags im Sinne einer größeren Klarheit umstrukturiert wurden. So sieht die allgemeine Ausrichtung vor, Anhang II des Vorschlags, der die technischen Vorschriften enthält, durch einen Verweis auf die unter der Federführung der ZKR ausgearbeitete Norm zu ersetzen.

Die interinstitutionellen Verhandlungen, bei denen eine Einigung in erster Lesung erzielt werden soll, sind noch nicht abgeschlossen.

Somit ist die Verabschiedung der Norm unter der Federführung der ZKR auch im Hinblick auf die künftige Entwicklung des EU-Regelwerks auf diesem Gebiet von Bedeutung.

### **3. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN MIT DEN INTERESSENTRÄGERN**

Die technische Norm war Gegenstand intensiver Vorbereitungen auf EU- und ZKR-Ebene. In diesem Zusammenhang wurden Sachverständige unterschiedlichster Fachrichtungen des öffentlichen und privaten Sektors gehört. Während der Ausarbeitung der Norm haben die nachstehenden Fachsitzungen stattgefunden:

- Auf der Ebene der gemeinsamen Arbeitsgruppe von EU und ZKR: Sitzungen vom 17. bis 20. Februar 2014, vom 3. bis 5. Juni 2014, vom 9. bis 11. September 2014, vom 9. bis 11. Dezember 2014, vom 17. bis 19. Februar 2015, vom 16. bis 18. Juni 2015 und am 22. und 23. September 2015.
- Auf der Ebene der ZKR: Sitzungen des Schiffsuntersuchungsausschusses (RV) am 9. April 2014, 15. April 2014 und 22. April 2015, sowie Sitzungen des vorbereitenden Ausschusses (PRE) am 11. Juni 2014, 8. Oktober 2014, 3. Dezember 2014, 25. März 2015 und 3. Juni 2015.

<sup>2</sup> Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates (ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1).

<sup>3</sup> COM(2013) 622 final vom 10.9.2013 – Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

– Auf der Ebene des CESNI: Sitzung am 28. September 2015.

Weitere Fachsitzungen sind geplant für den 21.-22. Oktober 2015 und den 6. November 2015.

Diese Sitzungen ermöglichen eine Einigung unter den Sachverständigen über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe.

#### **4. NOTWENDIGKEIT EINES BESCHLUSSES NACH ARTIKEL 218 ABSATZ 9 AEUV**

In Artikel 218 Absatz 9 AEUV heißt es: *„Der Rat erlässt auf Vorschlag der Kommission ... einen Beschluss ... zur Festlegung der Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat.“*

Hinsichtlich der Anwendbarkeit von Artikel 218 Absatz 9 AEUV muss das in diesem Artikel festgelegte Verfahren eingehalten werden, sofern die darin festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Diese Voraussetzungen sind: a) Der betreffende Bereich fällt in die Zuständigkeit der Union, b) der Standpunkt der Union wird in einem Gremium zum Ausdruck gebracht, das durch eine internationale Vereinbarung eingesetzt wurde, wenn dieses Gremium aufgefordert ist, c) Rechtsakte zu verabschieden, die Rechtswirkung haben. In ständiger Rechtsprechung wurde festgestellt, dass die Mitgliedschaft der Europäischen Union in dem betreffenden Gremium keine Voraussetzung für die Anwendung von Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist.

Es liegt in diesem Fall auf der Hand, dass die technischen Vorschriften für Binnenschiffe nicht nur in die Zuständigkeit der Union fallen (Sicherheit der Schifffahrt), sondern auch dass die EU ihre Zuständigkeit durch die Annahme der Richtlinie 2006/87/EG ausgeübt hat und dass die technischen Anforderungen für Binnenschiffe überwiegend durch gemeinsame EU-Vorschriften geregelt werden.

Sowohl der CESNI als auch die ZKR erfüllen das zweite Kriterium, da es sich bei ihnen um Gremien handelt, die durch eine internationale Vereinbarung eingesetzt wurden.

Auch wenn die vom CESNI verabschiedeten Regeln an sich nicht bindend sind, werden sie selbstverständlich für Mitglieder der ZKR verbindlich, sobald die ZKR in ihr Regelwerk (Rheinschiffsuntersuchungsordnung) den Verweis auf die vom CESNI verabschiedete Norm aufnimmt und diese Norm im Zusammenhang mit der Anwendung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte als verbindlich vorschreibt. Der verbindliche Charakter einer solchen Vorschrift für die ZKR-Mitglieder ist in der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868<sup>4</sup> festgelegt.

Darüber hinaus geht aus der ständigen Rechtsprechung des EuGH klar hervor, dass ein nicht bindender Rechtsakt einer internationalen Organisation für die Zwecke der Anwendung von Artikel 218 Absatz 9 AEUV als ein Rechtsakt mit Rechtswirkung gelten kann, wenn dieser Rechtsakt geeignet ist, entscheidenden Einfluss auf den Inhalt der von der EU verabschiedeten Rechtsakte zu nehmen. Wie vorstehend erläutert, muss der für die Revidierte Rheinschiffahrtsakte geltende Rechtsrahmen bei allen Änderungen der Richtlinie 2006/87/EG berücksichtigt werden. Zudem ist vorgesehen, die vom CESNI verabschiedeten technischen Vorschriften für Binnenschiffe in das EU-Recht einzubinden.

Daher muss der Rat gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts erlassen, der im Namen der EU erstens im CESNI vor Verabschiedung einer

---

<sup>4</sup> Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, geändert am 20. November 1963.

Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe und zweitens in der ZKR vor Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zu vertreten ist.

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bezüglich der Verabschiedung einer Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe zu vertreten ist**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sollten darauf ausgerichtet sein, die Entwicklung einheitlicher technischer Vorschriften für Binnenschiffe, die in der Union anzuwenden sind, zu gewährleisten.
- (2) Der Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 3. Juni 2015 eingerichtet und damit beauftragt, technische Normen für Binnenwasserstraßen in verschiedenen Regelungsbereichen, insbesondere in den Bereichen Schiffe, Informationstechnologie und Schiffspersonal auszuarbeiten.
- (3) Es wird davon ausgegangen, dass der CESNI auf seiner Sitzung am 26. November 2015 eine Norm über technische Anforderungen für Binnenschiffe verabschiedet. Auf ihrer Plenartagung wird die ZKR in ihr Regelwerk (Rheinschiffsuntersuchungsordnung) den Verweis auf diese Norm aufnehmen und sie im Zusammenhang mit der Anwendung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte verbindlich vorschreiben.
- (4) In dieser Norm werden einheitliche technische Anforderungen festgelegt, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Sie beinhaltet Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten (wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe), Bestimmungen über Schiffskennzeichnung, Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung der technischen Norm. Mit der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> wird gewährleistet, dass Unionszeugnisse für Binnenschiffe für solche Fahrzeuge ausgestellt werden, die den in Anhang II dieser Richtlinie festgelegten technischen Anforderungen für Binnenschiffe genügen, deren Gleichwertigkeit mit den technischen Vorschriften der Revidierten Rheinschifffahrtsakte festgestellt wurde.

---

<sup>5</sup> ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

Ferner hat die Kommission am 10. September 2013 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG<sup>6</sup> angenommen, mit dem die Entwicklungen bei der Anwendung dieser technischen Vorschriften für Binnenschiffe berücksichtigt werden sollen, die sich aus der Arbeit internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben.

- (5) Daher wird die Norm über die technischen Anforderungen für Binnenschiffe, die unter der Federführung der ZKR verabschiedet werden soll, Auswirkungen auf die Richtlinie 2006/87/EG sowie die absehbare Entwicklung des EU-Rechts auf diesem Gebiet haben.
- (6) Die Union ist weder Mitglied der ZKR noch des CESNI. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union bezüglich dieser Norm in diesen Gremien zu vertreten.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

1. Der im Namen der Union in der Sitzung des CESNI am 26. November 2015 zu vertretende Standpunkt ist die Zustimmung zur Annahme der europäischen Norm über technische Anforderungen für Binnenschiffe.
2. Der im Namen der Union auf der Plenartagung der ZKR zu vertretende Standpunkt ist die Zustimmung zur Aufnahme des Verweises auf die vom CESNI verabschiedete europäische Norm über technische Anforderungen für Binnenschiffe in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

#### *Artikel 2*

1. Der in Artikel 1 Absatz 1 festgelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder des CESNI sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
2. Der in Artikel 1 Absatz 2 festgelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder der ZKR sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.

#### *Artikel 3*

Geringfügige Änderungen des in Artikel 1 genannten Standpunkts können ohne eine Änderung des Standpunkts vereinbart werden.

#### *Artikel 4*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

---

<sup>6</sup> COM(2013) 622 final.



Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*