



Brüssel, den 30. September 2020  
(OR. en)

11147/20

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2020/0283 (NLE)

---

---

MAR 116  
TRANS 417

## VORSCHLAG

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 632 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die Verabschiedung von Standards mit technischen Vorschriften für Binnenschiffe

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 632 final.

---

Anl.: COM(2020) 632 final



Brüssel, den 30.9.2020  
COM(2020) 632 final

2020/0283 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die Verabschiedung von Standards mit technischen Vorschriften für Binnenschiffe**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS**

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI) am 13. Oktober 2020 und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 3. Dezember 2020 in Bezug auf die geplante Verabschiedung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels – ES-TRIN) 2021/1 und des ergänzenden Prüfstandards Inland-AIS 2021/3.0 zu vertreten ist.

### **2. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **2.1. ZRK und CESNI**

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

Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte, die am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichnet wurde, legt den Rechtsrahmen für die Nutzung des Rheins als Binnenschifffahrtsstraße und die Aufgaben der ZKR fest. Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, auch Mannheimer Akte genannt, legt den Rechtsrahmen für die Nutzung des Rheins als Binnenschifffahrtsstraße und die Aufgaben der ZKR fest. Der derzeit geltenden Fassung der Akte liegt das Übereinkommen zur Änderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zugrunde, das am 20. November 1963 verabschiedet wurde und am 14. April 1967 in Kraft trat. Zweimal jährlich finden Plenartagungen statt. An diesen Tagungen nehmen Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten teil. Die Plenartagung ist das Beschlussfassungsorgan der ZKR. Sie verabschiedet die Entschlüsse der Zentralkommission. Jeder Staat hat eine Stimme, Beschlüsse werden einstimmig gefasst. Die Entschlüsse sind rechtsverbindlich. Die EU ist kein Mitglied der ZKR.

Im Jahr 2015 verabschiedete die ZKR eine Entschlüsse zur Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI). Zu den Aufgaben dieses Ausschusses zählen die Verabschiedung technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, die einheitliche Auslegung dieser Standards und der entsprechenden Verfahren sowie Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen.

Der CESNI setzt sich aus Sachverständigen zusammen, die die stimmberechtigten Mitgliedstaaten der ZKR und der EU vertreten, wobei jeder Staat über eine Stimme verfügt. Die EU ist kein Mitglied des CESNI. Sie kann sich jedoch – ebenso wie andere internationale Organisationen, deren Aufgaben sich auf die Zuständigkeitsbereiche des CESNI erstrecken – ohne Stimmrecht an den Arbeiten des CESNI beteiligen.

#### **2.2. Die vorgesehenen Akte des CESNI und der ZKR**

Der CESNI soll in seiner Sitzung am 13. Oktober 2020 eine neue Ausgabe des Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1) verabschieden.

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

1. ES-TRIN 2017/1 am 6. Juli 2017;
2. ES-TRIN 2019/1 am 8. November 2018.

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

Eine regelmäßige Aktualisierung des ES-TRIN ist notwendig, um

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

In den Jahren 2019 und 2020 haben die Sachverständigen des CESNI die neue Ausgabe des Standards (ES-TRIN 2021/1) ausgearbeitet.

Der ES-TRIN 2021/1 enthält verschiedene Änderungen, vor allem in Bezug auf

- Sicherheitsabstand, Freibord und Tiefgangsanzeiger (Kapitel 4);
- die Senkung der beiden Geräuschgrenzwerte für fahrende und stillliegende Schiffe (Artikel 8.10);
- tragbare Feuerlöscher (Artikel 13.03 Nummern 2 bis 4);
- Lithium-Ionen-Akkumulatoren (Artikel 10.11);
- die Bereitstellung und die Nutzung individueller Gehörschutzmittel (Artikel 14.09 Nummer 3);
- Türen in Wohnungen (Artikel 15.02 Nummer 11);
- elektrische Betriebsräume auf Fahrgastschiffen (Artikel 19.07);
- Sportfahrzeuge (Artikel 26.01 Nummer 1 Buchstabe h);
- Übergangsvorschriften betreffend
  - fest eingebaute Feuerlöschsysteme;
  - Antriebssysteme von Fahrgastschiffen;
  - europäische und internationale Normen für Schiffe, die ausschließlich auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein betrieben werden;
- die Bunkerung von Flüssigerdgas (LNG) (Anlage 8 Nummer 2.8);
- Präzisierungen zur Gültigkeit des Unionszeugnisses auf dem Rhein (ESI-I-1);
- die Anerkennung eines Spezialankers mit verminderter Ankermasse (ESI-II-9);
- die Aktualisierung der Querverweise auf europäische und internationale Normen;
- zahlreiche redaktionelle Korrekturen in den verschiedenen Sprachfassungen.

Der ES-TRIN 2021/1 wird zusammen mit dem ergänzenden Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 aktualisiert und nimmt auf diesen Bezug. Der Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 wurde von Sachverständigen des CESNI in den Jahren 2019 und 2020 ausgearbeitet. Darin sind die Betriebs- und Leistungsanforderungen, die Prüfverfahren und die geforderten Prüfergebnisse für Inland-AIS-Bordgeräte festgelegt. Mit dem überarbeiteten Prüfstandard

Inland-AIS 2021/3.0 wird der technischen Entwicklung und dem neuen Rechtsrahmen (Durchführungsverordnung (EU) 2019/838 der Kommission vom 20. Februar 2019<sup>1</sup>, Empfehlung ITU-R M.1371-5<sup>2</sup> und Internationale Norm IEC 61993-2:2018<sup>3</sup>) Rechnung getragen.

Der CESNI hat in seiner Sitzung vom 30. April 2020 die Verabschiedung des ES-TRIN 2021/1 und des ergänzenden Prüfstandards Inland-AIS 2021/3.0 für die Sitzung am 13. Oktober 2020 anberaunt. Vor dieser Sitzung am 13. Oktober 2020 werden voraussichtlich nur formale und/oder geringfügige Änderungen am Entwurf des Standards vorgenommen. Der ES-TRIN 2021/1 wird auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht. Alle EU-Mitgliedstaaten haben (geschützten) Zugang zu den Entwürfen der genannten Standards.

Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG<sup>4</sup> wird der ES-TRIN 2021/1 in EU-Recht übertragen werden.

In Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird auf die vom CESNI angenommenen Standards Bezug genommen. Nach Artikel 31 Absatz 1 der genannten Richtlinie ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs II zu erlassen, um die Bezugnahme unverzüglich im Hinblick auf die neueste Ausgabe des ES-TRIN zu aktualisieren und deren Geltungsbeginn festzulegen.

Die ZKR wird eine Entschließung zur Änderung der ZKR-Verordnungen verabschieden, um darin eine Bezugnahme auf den ES-TRIN 2021/1 und den ergänzenden Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 aufzunehmen.

Im Interesse der Kohärenz zwischen zwei bestehenden Regelwerken im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (Rhein und EU) muss gewährleistet sein, dass ihnen dieselben Standards zugrunde liegen. Sowohl im EU-Recht als auch in den ZKR-Verordnungen wird ab dem 1. Januar 2022 auf den ES-TRIN 2021/1 Bezug genommen werden.

### **3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

Der Beschluss zur Festlegung des Standpunkts der Union ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Interessen der Union angemessen berücksichtigt werden, wenn Beschlüsse zur Festlegung von Standards für Binnenschiffe angenommen werden.

---

<sup>1</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/838 der Kommission vom 20. Februar 2019 über die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 (ABl. L 138 vom 24.5.2019, S. 31).

<sup>2</sup> Empfehlung ITU-R M.1371-5, Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band (Technische Merkmale für ein automatisches Identifikationssystem unter Verwendung des Zeitmehrfachzugriffs im maritimen mobilen UKW-Frequenzband).

<sup>3</sup> Internationale Norm IEC 61993-2:2018, Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems - Automatic identification systems (AIS) — Part 2: Class A shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) — Operational and performance requirements, methods of test and required test results (Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt — Automatische Identifikationssysteme (AIS) — Teil 2: Bordgeräte der Klasse A des Automatischen Identifikationssystems (AIS) — Betriebs- und Leistungsanforderungen, Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse).

<sup>4</sup> 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).

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

- Arbeitssitzungen vom 27./28.6.2018; 26./27.9.2018; 20./21.11.2018; 5./6.3.2019; 25.-27.6.2019; 24./25.9.2019; 19./20.11.2019; 25./26.2.2020 und
- die Ausschusssitzung vom 30.4.2020.

Diese Sitzungen ermöglichten eine Einigung auf Sachverständigenebene über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe.

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union ist es, den ES-TRIN 2021/1 anzunehmen, da dieser gewährleistet, dass in der Binnenschifffahrt das höchste Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird, die technischen Entwicklungen in dem Sektor nachvollzogen werden und die Kompatibilität der Vorschriften für Schiffe in Europa sichergestellt ist.

## **4. RECHTSGRUNDLAGE**

### **4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage**

#### *4.1.1. Grundsätze*

Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht Beschlüsse vor „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“.

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

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

#### *4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

Sowohl der CESNI als auch die ZKR sind Gremien, die durch eine internationale Übereinkunft eingesetzt wurden.

Auch wenn die vom CESNI verabschiedeten Regeln an sich nicht bindend sind, werden sie dennoch für Mitglieder der ZKR verbindlich, sobald die ZKR den Verweis auf den vom CESNI verabschiedeten Standard in ihr Regelwerk (Rheinschiffsuntersuchungsordnung) aufnimmt und diesen Standard 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>7</sup> verankert.

---

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

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

<sup>7</sup> Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, geändert am 20. November 1963.

Darüber hinaus sind der ES-TRIN 2021/1 und der ergänzende Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 für die Zwecke der Anwendung von Artikel 218 Absatz 9 AEUV rechtswirksame Akte, da sie geeignet sind, den Inhalt des EU-Rechts maßgeblich zu beeinflussen. Tatsächlich ist der gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte geltende Rechtsrahmen bei allen Änderungen der Richtlinie (EU) 2016/1629 zu berücksichtigen.

Die vom CESNI verabschiedeten technischen Standards sind in Anhang II der Richtlinie 2016/1629 enthalten und im Wege von delegierten Rechtsakten zu aktualisieren.

Nach Artikel 22 der Mannheimer Akte ist die ZKR befugt, verbindliche technische Vorschriften für Binnenschiffe festzulegen.

Die von der ZKR zu verabschiedende Entschließung, mit der die ZKR-Verordnungen dahin gehend geändert werden, dass eine Bezugnahme auf den ES-TRIN 2021/1 und den ergänzenden Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 aufgenommen wird, ist ein für die ZKR-Parteien rechtsverbindlicher Akt.

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

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

## **4.2. Materielle Rechtsgrundlage**

### *4.2.1. Grundsätze*

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

### *4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

Hauptzweck und Hauptgegenstand des vorgesehenen Rechtsakts ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

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

## **4.3. Schlussfolgerungen**

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

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über den im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die Verabschiedung von Standards mit technischen Vorschriften für Binnenschiffe**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, geändert durch das am 20. November 1963 angenommene Übereinkommen zur Änderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte, trat am 14. April 1967 in Kraft.
- (2) Nach Artikel 22 des Übereinkommens kann die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschieden.
- (3) Ein Tätigwerden der Union auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sollte darauf ausgerichtet sein zu gewährleisten, dass sich die in der Union geltenden technischen Vorschriften für Binnenschiffe einheitlich entwickeln.
- (4) Am 3. Juni 2015 wurde im Rahmen der ZKR der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI) eingerichtet und damit beauftragt, in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards für die Binnenschifffahrt zu entwickeln.
- (5) Für einen reibungslosen Verkehr auf den Binnenwasserstraßen ist es wichtig, dass die technischen Vorschriften für Schiffe kompatibel und — soweit im Rahmen der unterschiedlichen Rechtsordnungen in Europa möglich — harmonisiert sind. Insbesondere sollten Mitgliedstaaten, die auch Mitglieder der ZKR sind, Beschlüsse zur Angleichung der ZKR-Vorschriften an die in der Union geltenden Vorschriften unterstützen.
- (6) Der CESNI wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 13. Oktober 2020 den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels – ES-TRIN) 2021/1 und den ergänzenden Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 verabschieden.
- (7) Im ES-TRIN 2021/1 werden einheitliche technische Vorschriften festgelegt, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Der Standard enthält Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und

Containerschiffe, Bestimmungen für das automatische Schiffsidentifikationssystem, Bestimmungen für die Schiffskennzeichnung, ein Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards. Der Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 legt die Betriebs- und Leistungsanforderungen, die Prüfverfahren und die geforderten Prüfergebnisse für Inland-AIS-Bordgeräte fest.

- (8) Es ist angebracht, den im Namen der Union im CESNI zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da der ES-TRIN 2021/1 den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere die Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates, maßgeblich beeinflussen kann.
- (9) In Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates wird auf die technischen Vorschriften für Fahrzeuge Bezug genommen, die im ES-TRIN 2019/1 festgelegt sind. Die Kommission ist befugt, diese Bezugnahme in Anhang II im Hinblick auf die neueste Ausgabe des ES-TRIN zu aktualisieren und deren Geltungsbeginn festzulegen. Folglich wird der ES-TRIN 2021/1 Auswirkungen auf die Richtlinie (EU) 2016/1629 haben.
- (10) Die ZKR wird voraussichtlich in ihrer Sitzung am 3. Dezember 2020 eine Entschließung zur Änderung der ZKR-Verordnungen verabschieden, um darin eine Bezugnahme auf den ES-TRIN 2021/1 und den ergänzenden Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 aufzunehmen. Daher sollte auch der im Namen der Union in der ZKR zu vertretende Standpunkt festgelegt werden.
- (11) Die Union ist weder Mitglied der ZKR noch des CESNI. Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder dieser Gremien sind, einvernehmlich vorgetragen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

- (1) Der im Namen der Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt am 13. Oktober 2020 zu vertretende Standpunkt ist es, der Verabschiedung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) 2021/1 und des ergänzenden Prüfstandards Inland-AIS 2021/3.0 zuzustimmen.
- (2) Der im Namen der Union auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf Beschlüsse über technische Vorschriften für Binnenschiffe zu vertretende Standpunkt ist es, alle Vorschläge zur Angleichung der technischen Vorschriften an den ES-TRIN 2021/1 und den ergänzenden Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0 zu unterstützen.

#### *Artikel 2*

- (1) Der in Artikel 1 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des CESNI sind, einvernehmlich vorgetragen.
- (2) Der in Artikel 1 Absatz 2 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ZKR sind, einvernehmlich vorgetragen.

*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*