



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 11.3.2021  
COM(2021) 116 final

2021/0061 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

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

DE

DE

## **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 (CESNI) am 15. April 2021 und in der Plenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 2. Juni 2021 in Bezug auf die geplante Annahme des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS, Ausgabe 2021/1) 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 EU-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. 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 Plenarsitzungen statt. An diesen Sitzungen nehmen Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten teil. Die Plenarsitzung ist das Beschlussfassungsorgan der ZKR. In ihr werden die Beschlüsse der Zentralkommission angenommen. Jeder Staat hat eine Stimme, Beschlüsse werden einstimmig gefasst. Die Beschlüsse sind rechtsverbindlich. Die EU ist kein Mitglied der ZKR.

Im Jahr 2015 nahm die ZKR einen Beschluss zur Einrichtung 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) an. 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 ZKR-Mitgliedstaaten 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. Der vorgesehene Akt des CESNI und der ZKR**

Der CESNI wird voraussichtlich auf seiner Sitzung am 15. April 2021 die erste Ausgabe des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS, Ausgabe 2021/1) annehmen.

Die Sachverständigen des CESNI haben den ES-RIS 2021/1 in den Jahren 2019 und 2020 ausgearbeitet. Es handelt sich um die erste Ausgabe der CESNI-Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste; sie ist Ausgangsbasis für künftige Überarbeitungen

des ES-RIS. Der ES-RIS 2021/1 enthält technische Spezifikationen in Bereichen, die durch die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft<sup>1</sup> und die von der Kommission gemäß Artikel 5 dieser Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte geregelt sind. Den in den Durchführungsrechtsakten enthaltenen technischen Spezifikationen liegen die technischen Vorgaben des Anhangs II der Richtlinie 2005/44/EG zugrunde; die Arbeit anerkannter internationaler Organisationen in diesem Bereich (z. B. ZKR, UNECE) wird berücksichtigt. In dieser ersten Ausgabe des ES-RIS wurden keine Änderungen am Inhalt der technischen Spezifikationen vorgenommen. Die einschlägigen Standards werden in den Teilen und Anhängen des ES-RIS wiedergegeben, wobei nicht nur auf die von der UNECE veröffentlichten Dokumente verwiesen wird. Darüber hinaus enthält der ES-RIS 2021/1 den Prüfstandard Inland-AIS 2021/3.0, der am 13. Oktober 2020 vom CESNI angenommen wurde und Gegenstand des Beschlusses (EU) 2020/1508 des Rates<sup>2</sup> ist.

Der ES-RIS 2021/1 umfasst die folgenden technischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste:

Teil I: Standard — Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt

Teil II: Standard — Schiffsverfolgungs- und -aufspürung für die Binnenschifffahrt

Teil III: Betriebs- und Leistungsanforderungen, Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse für Inland-AIS-Bordgeräte (Prüfstandard Inland-AIS)

TEIL IV: Standard — Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

Teil V: Standard — Nachrichten für die Binnenschifffahrt

Der ES-RIS wird regelmäßig aktualisiert, um der Arbeit der CESNI-Arbeitsgruppen Rechnung zu tragen. Eine regelmäßige Aktualisierung des ES-RIS ist notwendig, um

- ein hohes Maß an Sicherheit in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten;
- mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten;
- die Kompatibilität mit dem Rechtsrahmen der EU und internationalen Anforderungen sicherzustellen.

Auf seiner Sitzung vom 13. Oktober 2020 beschloss der CESNI, die Annahme des ES-RIS 2021/1 auf die Tagesordnung seiner Sitzung am 15. April 2021 zu setzen. Vor dieser Sitzung am 15. April 2021 werden voraussichtlich nur geringfügige Änderungen am Entwurf der Standards vorgenommen. Der ES-RIS 2021/1 wird auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht. Alle EU-Mitgliedstaaten haben (geschützten) Zugang zu den Entwürfen der genannten Standards.

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Beschluss (EU) 2020/1508 des Rates vom 12. Oktober 2020 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu der Annahme von Standards über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe zu vertreten ist (ABl. L 345 vom 19.10.2020, S. 6).

Die im ES-RIS 2021/1 enthaltenen technischen Spezifikationen entsprechen den technischen Spezifikationen, die bereits im Rahmen der Richtlinie 2005/44/EG<sup>3</sup> angenommen wurden.

Die ZKR wird einen Beschluss zur Änderung der ZKR-Verordnungen annehmen, um darin eine Bezugnahme auf den ES-RIS 2021/1 aufzunehmen.

Im Interesse der Kohärenz zwischen zwei bestehenden Regelwerken im Bereich der harmonisierten Binnenschifffahrtsinformationsdienste (Rhein und EU) ist es angebracht, die einschlägigen Standards anzugeleichen. Während das einschlägige EU-Recht bereits in Kraft ist, werden die ZKR-Verordnungen ab dem 25. April 2022 auf den ES-RIS 2021/1 Bezug nehmen. Dieses Datum entspricht der Frist für die Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 der Kommission, die der letzte gemäß der Richtlinie 2005/44 in Kraft getretene Durchführungsrechtsakt ist. Damit ist ein harmonisierter Zeitplan für die Umsetzung sichergestellt.

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

Der Standpunkt der Union ist erforderlich, da der Gegenstand der vorgesehenen Akte einen Bereich betrifft, der in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt, und dafür gesorgt werden muss, dass die Interessen der EU bei der Annahme von Beschlüssen über die Festlegung von Standards für harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste angemessen berücksichtigt werden. Nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV verfügt die Europäische Union über die ausschließliche externe Zuständigkeit in den Bereichen, in denen die betreffenden Standards gelten, da diese gemeinsame EU-Vorschriften beeinflussen können. Tatsächlich sieht Artikel 4 der Richtlinie 2005/44 vor, dass die Mitgliedstaaten Binnenschifffahrtsinformationsdienste entsprechend den technischen Spezifikationen einrichten, die in den von der Kommission gemäß Artikel 5 dieser Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten enthalten sind. Inhaltlich sollen die im Entwurf vorliegenden Standards vollständig an die Standards angeglichen werden, die derzeit Teil der verbindlichen technischen Spezifikationen der EU sind, die gemäß der Richtlinie 2005/44/EG angenommen wurden und in den Durchführungsverordnungen (EU) 2018/2032, (EU) 2018/1973, (EU) 2019/838 und (EU) 2019/1744 enthalten sind. In diesen Standards wird auf die technischen Spezifikationen für harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste Bezug genommen, die nach Erwägungsgrund 3 der Richtlinie 2005/44/EG bei der Annahme der verbindlichen technischen Spezifikationen gemäß Artikel 5 der genannten Richtlinie berücksichtigt werden sollten.

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

<sup>3</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/2032 der Kommission vom 20. November 2018 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 416/2007 der Kommission über die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (ABl. L 332 vom 28.12.2018, S. 1);

Durchführungsverordnung (EU) 2018/1973 der Kommission vom 7. Dezember 2018 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 909/2013 zu den technischen Spezifikationen für das System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS) gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 324 vom 19.12.2018, S. 1);

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);

Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 der Kommission vom 17. September 2019 über technische Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 164/2010 (ABl. L 273 vom 25.10.2019, S. 1).

Ausarbeitung der Standards haben die nachstehenden Fachsitzungen auf Ebene des CESNI stattgefunden:

- Arbeitsgruppensitzungen (13.-14.2.2019, 11.-12.12.2019, 1.-2.4.2020, 23.-26.6.2020, 2.-3.9.2020);
- Ausschusssitzung (13.10.2020).

Die Sachverständigen gelangten auf diesen Sitzungen zu einer Einigung über die Standards für harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste.

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union ist es, den ES-RIS 2021/1 anzunehmen, da dieser es ermöglicht, das höchste Sicherheitsniveau in der Binnenschifffahrt aufrechtzuerhalten, mit der technischen Entwicklung in dem Sektor Schritt hält und die Kompatibilität der Binnenschifffahrtsinformationsdienste in Europa gewährleistet

#### **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>4</sup>.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ schließt Akte ein, 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>5</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 ihre Vorschriften über technische Spezifikationen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste ändert, indem sie darin auf die vom CESNI angenommenen Standards Bezug nimmt und diese im Rahmen der Anwendung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte als verbindlich vorschreibt. Die verbindliche Wirkung der Verordnungen für die Rheinschifffahrt auf die ZKR-Mitglieder ergibt sich aus den Bestimmungen der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868<sup>6</sup>.

Darüber hinaus sind der ES-RIS 2021/1 und seine künftigen Überarbeitungen für die Zwecke der Anwendung des Artikels 218 Absatz 9 AEUV rechtswirksame Akte, da sie geeignet sind, den Inhalt des EU-Rechts maßgeblich zu beeinflussen. Mit Artikel 5 der Richtlinie

<sup>4</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

<sup>5</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

<sup>6</sup> Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, geändert am 20. November 1963.

2005/44/EG wird die Kommission ermächtigt, technische Leitlinien und Spezifikationen zu erlassen, um die Binnenschifffahrtsinformationsdienste zu unterstützen und ihre Interoperabilität zu gewährleisten. In Erwägungsgrund 3 der genannten Richtlinie heißt es, dass derartige gemeinsame Anforderungen und technische Spezifikationen aus Gründen der Sicherheit und im Interesse einer europaweiten Harmonisierung inhaltlich auf der von anerkannten internationalen Organisationen, insbesondere der ZKR und der UNECE, in diesem Bereich geleisteten Arbeit aufzubauen sollten.

Der ES-RIS 2021/1 wird technische Spezifikationen enthalten, die jenen entsprechen, die bisher im Rahmen des Artikels 5 der Richtlinie 2005/44/EG angenommen wurden. Die im Rahmen der Mannheimer Akte geltenden technischen Spezifikationen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste werden an die im Rahmen der Richtlinie 2005/44/EG angenommenen Spezifikationen angeglichen, und jede künftige Überarbeitung des ES-RIS 2021/1 wird sich unmittelbar auf den Unionsbesitzstand in diesem Bereich auswirken.

Der von der ZKR anzunehmende Beschluss, mit dem die ZKR-Verordnungen geändert werden, um darin eine Bezugnahme auf den ES-RIS 2021/1 aufzunehmen, ist ein für die ZKR-Parteien rechtsverbindlicher Akt. Der institutionelle Rahmen der Mannheimer Akte wird dadurch jedoch weder ergänzt noch geändert.

Daher ist der Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union im CESNI und in der ZKR zur Annahme von Standards für harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste zu vertreten ist.

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

## **4.2. Materielle Rechtsgrundlage**

### *4.2.1. Grundsätze*

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie 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 Aktes ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

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

## **4.3. Schlussfolgerung**

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

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

### über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Bezug auf die Annahme von Standards für harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste 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 am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichnete Revidierte Rheinschifffahrtsakte, geändert durch das am 20. November 1963 in Straßburg unterzeichnete Übereinkommen zur Änderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte, trat am 14. April 1967 in Kraft.
- (2) Gemäß Artikel 1 des Übereinkommens kann die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ihren Rechtsrahmen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services – RIS) ändern, indem sie auf die vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l’élaboration de Standards dans le domaine de Navigation Intérieure – CESNI) angenommenen Standards Bezug nimmt und diese Standards im Rahmen der Anwendung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte verbindlich vorschreibt.
- (3) Der CESNI wurde am 3. Juni 2015 im Rahmen der ZKR eingerichtet und damit beauftragt, in verschiedenen Bereichen technische Standards für die Binnenschifffahrt zu entwickeln, namentlich in den Bereichen Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung.
- (4) Die Maßnahmen der Union auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sollten darauf ausgerichtet sein, dass sich die in der Union geltenden Spezifikationen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste einheitlich entwickeln.
- (5) Für einen reibungslosen und sicheren Verkehr auf den Binnenwasserstraßen ist es wichtig, dass die Binnenschifffahrtsinformationsdienste kompatibel und — soweit im Rahmen der unterschiedlichen Rechtsordnungen in Europa möglich — harmonisiert sind.
- (6) Der CESNI wird voraussichtlich auf seiner Sitzung am 15. April 2021 den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS) 2021/1 annehmen.
- (7) Mit dem ES-RIS 2021/1 werden einheitliche technische Spezifikationen und Standards festgelegt, um die Binnenschifffahrtsinformationsdienste zu unterstützen und ihre

Interoperabilität zu gewährleisten. Die betreffenden technischen Spezifikationen und Standards stimmen mit denjenigen überein, die gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> angenommen werden müssen, insbesondere in folgenden Bereichen: elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt, elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme und Kompatibilität der für die Nutzung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten erforderlichen Ausrüstung.

- (8) Den technischen Spezifikationen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste liegen die technischen Vorgaben des Anhangs II der Richtlinie 2005/44/EG zugrunde; die Arbeit anerkannter internationaler Organisationen in diesem Bereich wird berücksichtigt.
- (9) Es ist angebracht, den im Namen der Union im CESNI zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da der ES-RIS 2021/1 geeignet ist, den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere die im Rahmen der Richtlinie 2005/44/EG angenommenen verbindlichen technischen Spezifikationen, maßgeblich zu beeinflussen.
- (10) Die ZKR wird voraussichtlich auf ihrer Plenarsitzung am 2. Juni 2021 einen Beschluss zur Änderung der ZKR-Verordnungen annehmen, um darin eine Bezugnahme auf den ES-RIS 2021/1 aufzunehmen. Daher ist angebracht, auch den im Namen der Union in der ZKR zu vertretenden Standpunkt festzulegen.
- (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 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 15. April 2021 zu vertretende Standpunkt ist es, der Annahme des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS) 2021/1 zuzustimmen.
- (2) Der im Namen der Union in der Plenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Bezug auf Beschlüsse über Binnenschifffahrtsinformationsdienste zu vertretende Standpunkt ist es, alle Vorschläge zur Angleichung der ZKR-Verordnungen an den ES-RIS 2021/1 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.

---

<sup>7</sup> 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).

*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*