



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (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 (CESNI) und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Bezug auf die Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2027/1), des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2027/1) und eines Entwurfs zur Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 15. Oktober 2026 und in der Plenarsitzung der ZKR am 3. Dezember 2026 oder in einer späteren Sitzung in Bezug auf die geplante Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels, ES-TRIN) 2027/1 und des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (European Standard for River Information Services, ES-RIS) 2027/1 zu vertreten ist.

Mit dem Vorschlag wird auch der Standpunkt der Union zu einer Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) festgelegt, die von der ZKR in ihrer Plenarsitzung am 3. Dezember 2026 oder in einer späteren Sitzung angenommen werden soll, um die Regelung für die Rheinschifffahrt an die Anforderungen von Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 anzugleichen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. ZKR und CESNI

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

Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte, die am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichnet wurde und in der durch die Revision vom 20. November 1963 geänderten Fassung am 14. April 1967 in Kraft trat (Mannheimer Akte), legt den Rechtsrahmen für die Nutzung des Rheins als Binnenschifffahrtsstraße und die Aufgaben der ZKR fest. Die Mannheimer Akte führt die im Jahr 1815 auf dem Wiener Kongress geschaffene Regelung für die Rheinschifffahrt fort. Zur Beschlussfassung treten die Mitgliedstaaten der ZKR zweimal jährlich zu Plenarsitzungen zusammen. Jeder Staat hat eine Stimme und Beschlüsse werden einstimmig gefasst. Die Beschlüsse sind rechtsverbindlich.

Die EU und die ZKR unterhalten eine Zusammenarbeit, die sich unter anderem auf die Verwaltungsvereinbarung vom 22. Mai 2013 stützt. Durch die Verwaltungsvereinbarung von 2013 sollen Synergien gestärkt und dafür gesorgt werden, dass die Maßnahmen der beiden Organisationen besser aufeinander abgestimmt sind und sich gegenseitig verstärken. Die Zusammenarbeit erstreckt sich im Einklang mit den Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) auf technische Vorschriften und Informationstechnologie für Binnenschiffe sowie auf die Modernisierung des Rechtsrahmens für die Berufsqualifikationen von Arbeitnehmern im Bereich der Binnenschifffahrt. Die beiden Organisationen haben die Einführung eines Mechanismus für die Entwicklung und Annahme von Standards vereinbart, auf die anschließend in ihren jeweiligen Regelungsrahmen verwiesen werden kann. Mit diesem harmonisierten Ansatz soll

sichergestellt werden, dass die Binnenschifffahrt auf allen Binnenwasserstraßen der EU und der ZKR nach denselben Regeln durchgeführt wird.

Vor diesem Hintergrund erließ die ZKR im Jahr 2015 einen Beschluss zur Einrichtung des CESNI¹. Zu den Aufgaben des CESNI zählen die Annahme technischer Standards im Bereich der Binnenschifffahrt, insbesondere in Bezug auf Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung, die einheitliche Auslegung dieser Standards und der entsprechenden Verfahren sowie Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen.

Der CESNI setzt sich aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten der ZKR und der EU, d. h. der 27 EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz, zusammen. Die Mitgliedstaaten der ZKR und der EU nehmen mit Stimmrecht teil, wobei jeder Staat über eine Stimme verfügt. Die EU wird durch die Europäische Kommission vertreten und kann sich – wie andere internationale Organisationen, deren Auftrag sich auf die betreffenden Bereiche erstreckt – ohne Stimmrecht an der Arbeit des CESNI beteiligen.

Die EU und die ZKR haben jeweils die folgenden Rechtsrahmen geschaffen, die für diesen Beschluss von besonderer Bedeutung sind: i) technische Vorschriften für Binnenschiffe durch die Richtlinie (EU) 2016/1629² für die EU und durch die RheinSchUO für die ZKR sowie ii) Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (River Information Services, RIS) durch die Richtlinie 2005/44/EG³ in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung für die EU sowie durch die RheinSchUO und die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) für die Rheinschifffahrt.

In Bezug auf erstere, d. h. die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, wird in beiden Rechtsregelungen auf den ES-TRIN des CESNI verwiesen.

In Bezug auf letztere, d. h. die RIS, wurde der ES-RIS durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. November 2025 zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft⁴ und insbesondere Anhang III dieser Richtlinie in den Rechtsrahmen der EU eingebunden. Daher ist der ES-RIS derzeit im Rahmen der Richtlinie 2005/44/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung im Rechtsrahmen der EU enthalten.

Der Verweis auf die aktuellste Ausgabe des ES-TRIN und des ES-RIS ist auch in den einschlägigen Regelwerken der ZKR vorgesehen, zu denen die RheinSchUO und die RheinSchPV zählen.

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

² Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³ Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

⁴ ABl. L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>.

2.2. Vorgesehene Akte des CESNI und der ZKR

2.2.1. Sitzung am 15. Oktober 2026

Der CESNI wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 15. Oktober 2026 eine neue Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2027/1) und eine neue Ausgabe des ES-RIS (ES-RIS 2027/1) annehmen.

In Bezug auf die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN):

Die erste Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) wurde vom CESNI in seiner Sitzung vom 28. September 2015 fertiggestellt. Sie wurde in der Plenarsitzung des CESNI vom 26. November 2015 förmlich angenommen.

Der im November 2015 angenommene ES-TRIN wurde anschließend auf der Grundlage der Arbeit der CESNI-Arbeitsgruppen mehrfach vom CESNI geändert. Insbesondere wurden folgende Ausgaben des ES-TRIN angenommen:

1. ES-TRIN 2017/1 am 6. Juli 2017;
2. ES-TRIN 2019/1 am 8. November 2018;
3. ES-TRIN 2021/1 am 13. Oktober 2020;
4. ES-TRIN 2023/1 am 13. Oktober 2022;
5. ES-TRIN 2025/1 am 17. Oktober 2024.

Eine regelmäßige Aktualisierung des ES-TRIN ist notwendig, um

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

In den Jahren 2025 und 2026 haben die Sachverständigen des CESNI die neue Ausgabe des ES-TRIN, den ES-TRIN 2027/1, ausgearbeitet.

Der ES-TRIN 2027/1 wird verschiedene Änderungen in Bezug auf Folgendes enthalten:

- Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, insbesondere die Lagerung und Verwendung von gasförmigem Wasserstoff;
- Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (Track Guidance Assistants for Inland Navigation, TGAIN), Aufmerksamkeitsüberwachungssysteme und die Umstrukturierung der Bestimmungen für Navigations- und Informationsgeräte (Anlage 5 des ES-TRIN 2027/1);
- elektronische Geräte, Systeme und Netzwerke;
- einheitliche Tabelle der Übergangsbestimmungen;
- Übergangsbestimmungen für elektrische Antriebssysteme und Mantelrohr-Systeme;
- Sprühschaumfeuerlöscher;
- Aktualisierung der Verweise auf den ES-RIS 2027/1 und auf internationale Standards;
- redaktionelle Korrekturen.

In seiner Sitzung vom 16. April 2026 beschloss der CESNI, die Annahme des ES-TRIN 2027/1 auf die Tagesordnung seiner Sitzung am 15. Oktober 2026 zu setzen. Vor dieser Sitzung am 15. Oktober 2026 werden voraussichtlich nur noch nicht wesentliche, geringfügige Änderungen am Entwurf des Standards vorgenommen. Der ES-TRIN 2027/1 wird auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht.

Gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 soll der ES-TRIN 2027/1 in das EU-Recht aufgenommen werden. In Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird auf den vom CESNI angenommenen Standard verwiesen. Nach Artikel 31 Absatz 1 der genannten Richtlinie erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs II, um den Verweis unverzüglich auf die neueste Ausgabe des ES-TRIN zu aktualisieren und den Beginn ihrer Anwendung festzulegen.

Derzeit wird in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 auf den ES-TRIN 2025/1 verwiesen. Nach Artikel 9 der Geschäftsordnung des CESNI kann ein Standard erst angenommen werden, wenn ein Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV in Schriftform vorliegt.

In Bezug auf RIS (ES-RIS):

Die erste Ausgabe des ES-RIS (ES-RIS 2021/1) wurde vom CESNI am 15. April 2021 förmlich angenommen. Die geänderte Ausgabe ES-RIS 2023/1 wurde am 13. Oktober 2022 und ES-RIS 2025/1 am 17. Oktober 2024 vom CESNI angenommen.

In den Jahren 2025 und 2026 haben die Sachverständigen des CESNI die neue Ausgabe des ES-RIS, den ES-RIS 2027/1, ausgearbeitet.

Der ES-RIS 2027/1 wird folgende wesentliche Änderungen gegenüber der vorherigen Ausgabe enthalten:

- Aufnahme von Anforderungen und Tests für die Verwendung von TGAIn in Teil I und V;
- Neustrukturierung der PAXLST-Nachricht und der ERIRSP-Nachricht in den Anlagen zu Teil III;
- Teststandard für anwendungsspezifische Meldungen (ASM) in Teil V;
- Aufnahme neuer Codes für die Nachrichten für die Binnenschifffahrt sowie die Hinzufügung der ukrainischen Sprache für diese Codes in Teil IV.

Darüber hinaus wurden einige geringfügige oder eher technische Änderungen in den ES-RIS 2027/1 aufgenommen, um den technischen Entwicklungen und den Bedürfnissen der Delegationen und der Nutzer Rechnung zu tragen.

In seiner Sitzung vom 16. April 2026 beschloss der CESNI, die Annahme des ES-RIS 2027/1 auf die Tagesordnung seiner Sitzung am 15. Oktober 2026 zu setzen. Vor dieser Sitzung am 15. Oktober 2026 werden voraussichtlich nur noch nicht wesentliche, geringfügige Änderungen am Entwurf des Standards vorgenommen. Der ES-RIS 2027/1 wird auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht.

Gemäß Richtlinie 2005/44/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung wird der ES-RIS in das EU-Recht aufgenommen. Gemäß Anhang III der geänderten Richtlinie 2005/44/EG sind die technischen Spezifikationen für RIS in der aktuellsten Fassung des ES-RIS festgelegt, die vom CESNI angenommen wurde.

Die ZKR wird einen Beschluss annehmen, um die Regelwerke der ZKR durch Aufnahme eines Verweises auf den ES-RIS 2027/1 zu ändern.

Da der ES-TRIN 2027/1 Verweise auf den ES-RIS 2027/1 enthält, ist es wichtig, dass beide Standards vom CESNI in seiner Sitzung am 15. Oktober 2026 angenommen werden. Aus demselben Grund müssen beide Standards ab demselben Datum – dem 1. Januar 2028 – gelten.

2.2.2. Sitzung am 3. Dezember 2026

ES-TRIN 2027/1 und ES-RIS 2027/1

Im Hinblick auf die bevorstehenden Aktualisierungen des ES-TRIN und des ES-RIS unterrichtete die ZKR die Kommission über ihre Absicht, in ihrer Plenarsitzung am 3. Dezember 2026 Beschlüsse zur Änderung der einschlägigen Regelwerke der ZKR anzunehmen. Mit den Änderungen werden insbesondere die Verweise auf den ES-TRIN 2027/1 in der RheinSchUO aktualisiert. Darüber hinaus müssen insbesondere die RheinSchUO und die RheinSchPV, bei der es sich um die Verkehrsregeln für den Rhein handelt, geändert werden, damit darin auf den ES-RIS 2027/1 verwiesen wird.

Sowohl im EU-Recht als auch in den Regelwerken der ZKR werden die CESNI-Standards ab dem 1. Januar 2028 für anwendbar erklärt, wodurch ein einheitlicher Rechtsrahmen in der gesamten EU und in den Vorschriften für den Rhein aufrechterhalten wird.

Die Europäische Schiffsdatenbank (European Hull Database, EHDB)

Die ZKR hat die Kommission ferner über ihre Absicht unterrichtet, in ihrer Plenarsitzung am 3. Dezember 2026 oder in einer späteren Sitzung eine Änderung der RheinSchUO anzunehmen, mit der die Regelung für die Rheinschifffahrt an die Anforderungen von Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 angepasst werden soll.

Gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 führt die Kommission die EHDB, um Verwaltungsmaßnahmen, mit denen die Sicherheit gewährleistet und die Schifffahrt erleichtert werden soll, zu unterstützen sowie die wirksame Anwendung dieser Richtlinie sicherzustellen. Seit dem Jahr 2025 ist die neue Version der Datenbank (EHDB2) voll funktionsfähig.

Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/1629 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die zuständigen Behörden für jedes Fahrzeug Folgendes in die EHDB eingeben: i) die Daten zur Identifizierung und Beschreibung des Fahrzeuges, ii) die Daten in Bezug auf die erteilten, erneuerten, ersetzten und entzogenen Zeugnisse und iii) eine digitale Kopie aller Zeugnisse, die von den zuständigen Behörden im Einklang mit dieser Richtlinie erteilt wurden.

Um die vollständige und wirksame Nutzung der EHDB2 zu gewährleisten, müssen auch die entsprechenden Daten über Schiffe, die im Besitz von gemäß dem Rechtsrahmen für den Rhein ausgestellten Zeugnissen sind, in die Datenbank eingegeben werden.

Durch die Änderung der RheinSchUO soll daher die Regelung für die Rheinschifffahrt an die Anforderungen von Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 angepasst werden. Die Änderung sieht die Übermittlung der in der Richtlinie festgelegten Daten zur Identifizierung von Schiffen, die im Besitz eines Rheinschiffsattests sind, an die EHDB vor. Durch die weitere Angleichung der Vorschriften für die Datenübermittlung wird sichergestellt, dass die EHDB Informationen über mehr als die Hälfte der europäischen Binnenschifffahrtsflotte enthält. Mit dieser Angleichung, die die enge Zusammenarbeit zwischen der Union und der ZKR widerspiegelt, soll unter Berücksichtigung der gegenseitigen Anerkennung von

Unionszeugnissen und Rheinschiffahrtszeugnissen auch ein hohes Maß an Harmonisierung zwischen den jeweiligen Rechtsrahmen beibehalten werden.

Der Entwurf zur Änderung der RheinSchUO lautet wie folgt:

« Article 2.19 Base de données européenne sur les bateaux

6. La collecte, le traitement et l'accès aux données conservées dans la base de données européenne des bateaux (EHDB) visée à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629, ainsi que les types d'accès autorisés et les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, sont effectués conformément au règlement délégué de la Commission (UE) 2020/474. »

(„Artikel 2.19 Europäische Schiffsdatenbank

(6) Die Erfassung, die Verarbeitung und der Zugang zu den in der Europäischen Schiffsdatenbank (EHDB) gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 gespeicherten Daten sowie die die gestatteten Arten des Zugangs und die Anweisungen zur Verwendung der Datenbank und zu ihrem Betrieb erfolgen im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2020/474 der Kommission.“)

Die Aufnahme von RheinSchUO-Schiffen in die EHDB wird mehrere Vorteile mit sich bringen, einschließlich

1. eines leichteren Zugangs zu Schiffsdaten: Die nationalen Behörden der EU werden leichter Zugang zu Schiffsdaten haben, wodurch ihre Arbeit erleichtert und die Effizienz ihrer Inspektionen und Überwachungstätigkeiten verbessert wird;
2. der erhöhten Sicherheit der Schifffahrt: Durch den Zugang zu einem umfassenden und harmonisierten Datensatz werden die Behörden besser in der Lage sein, potenzielle Sicherheitsrisiken zu erkennen und zu mindern, wodurch letztlich die Sicherheit der Rheinschiffahrt erhöht wird.

2.3. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union betrifft erstens die Annahme von Standards in Bezug auf die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und RIS durch den CESNI sowie die Annahme von Beschlüssen durch die ZKR, mit denen ihr Rechtsrahmen durch die Aufnahme der CESNI-Standards in denselben an das entsprechende Unionsrecht angeglichen wird. Zweitens betrifft der vorgeschlagene Standpunkt der Union die Anpassung des Rechtsrahmens der ZKR an Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629. In beiden Fällen besteht das Ziel darin, die kontinuierliche und harmonisierte Aktualisierung des Rechtsrahmens für die Binnenschifffahrt in der Europäischen Union und der Regelung für die Rheinschifffahrt sicherzustellen.

Die Annahme der CESNI-Standards stellt ein wiederkehrendes Element des Rechtsrahmens der Union für die Binnenschifffahrt dar. Sowohl die Richtlinie (EU) 2016/1629 als auch die Richtlinie 2005/44/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung enthalten Verweise auf die neuesten CESNI-Standards, wodurch sichergestellt wird, dass die geltenden technischen Vorschriften für Binnenschiffe und die RIS-Anforderungen auf dem neuesten Stand bleiben und den technologischen Entwicklungen und Betriebserfahrungen Rechnung tragen. Die Union hat sich aktiv für die Einrichtung des CESNI als gemeinsamer

europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards für die Binnenschifffahrt eingesetzt. Die Kommission beteiligt sich an der Arbeit des CESNI, und die Standards werden von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten der EU und der ZKR gemäß den von der Union festgelegten politischen Zielen und gesetzgeberischen Prioritäten entwickelt. Beschlüsse im CESNI werden von den teilnehmenden Staaten, d. h. den EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz, einstimmig gefasst, wodurch sichergestellt wird, dass die Standards auf der Basis eines breiten Konsenses entwickelt und alle einschlägigen Interessen berücksichtigt werden. Dieser breite Konsens wurde auf der Arbeitsebene von Untergruppen erzielt und muss in der CESNI-Plenarsitzung formalisiert werden.

Ebenso dient die regelmäßige Angleichung des Rechtsrahmens der ZKR für technische Vorschriften für Schiffe und RIS an das Unionsrecht dem gemeinsamen Ziel, eine einheitliche Rechtsgrundlage für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und im gesamten zusammenhängenden europäischen Binnenwasserstraßennetz beizubehalten. Durch eine solche Angleichung wird sichergestellt, dass im Rahmen der Regelwerke der ZKR tätige Schiffe Anforderungen unterliegen, die den nach Unionsrecht geltenden Anforderungen gleichwertig sind, und umgekehrt, und es wird die Interoperabilität der administrativen und technischen Systeme verbessert.

Darüber hinaus wird die geplante Integration von nach der RheinSchUO zugelassenen Schiffen in die EHDB den Mitgliedstaaten, die keine Mitglieder der ZKR sind, den Zugang zu Schiffsinformationen erleichtern und dadurch zur Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt beitragen. Beschlüsse der ZKR, mit denen ihre Vorschriften lediglich an die entsprechenden Rechtsvorschriften der Union angeglichen werden, werden ebenfalls von den in der ZKR vertretenen Mitgliedstaaten und der Schweiz einstimmig angenommen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt sollte daher darin bestehen, die vorgeschlagene Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2027/1) und des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2027/1) sowie die entsprechende von der ZKR anzunehmende Änderung der Regelwerke der ZKR zu unterstützen. Darüber hinaus sollte die Änderung der RheinSchUO zur Aufnahme von Schiffen, die im Rahmen der RheinSchUO betrieben werden, in den EHDB unterstützt werden.

Der vorgeschlagene Standpunkt steht voll und ganz im Einklang mit der Politik der Union im Bereich der Binnenschifffahrt und trägt zu den Zielen bei, ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, die Digitalisierung und Interoperabilität der Binnenschifffahrt zu fördern, den freien Verkehr von Schiffen zu erleichtern und gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten europäischen Binnenwasserstraßennetz zu wahren. Er steht im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 und der Richtlinie 2005/44/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung.

Ein Standpunkt der Union ist erforderlich, da die vom CESNI angenommenen Standards und die entsprechenden von der ZKR angenommenen Beschlüsse zur Angleichung die gemeinsamen Vorschriften der Union beeinträchtigen oder deren Tragweite im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV verändern könnten.

Artikel 31 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/1629 und Anhang III der geänderten Richtlinie 2005/44/EG enthalten einen Verweis auf die aktuellsten Fassungen des einschlägigen CESNI-Standards. Daher wird sich der Beschluss im CESNI unmittelbar auf die oben genannten Richtlinien auswirken. Durch die Angleichung der RheinSchUO an Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird eine Ausweitung der Schiffe, die in der EHDB registriert werden sollen, vorgenommen.

2.4. Verfahrensrechtliche Grundlage

Der CESNI ist eine Einrichtung, die als Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards unter der Schirmherrschaft der ZKR, einer internationalen Organisation auf der Grundlage der Mannheimer Akte, eingerichtet wurde.

Der ES-TRIN 2027/1 und der ES-RIS 2027/1, die der CESNI gemäß der Mannheimer Akte annehmen soll, werden für die Union Rechtswirkung entfalten. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen, namentlich die Richtlinie (EU) 2016/1629 und die Richtlinie 2005/44/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung. Dies liegt daran, dass in Artikel 31 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/1629 und in Anhang III der geänderten Richtlinie 2005/44/EG auf die aktuellste Ausgabe des einschlägigen CESNI-Standards verwiesen wird. Die Annahme des ES-TRIN 2027/1 und des ES-RIS 2027/1 im CESNI wird sich also unmittelbar auf die oben genannten Richtlinien auswirken, da diese die aktuellsten Standards sein werden.

Die Annahme des ES-TRIN 2027/1 und des ES-RIS 2027/1, die durch die ZKR gemäß der Mannheimer Akte erfolgen soll, wird auch für die Union Rechtswirkung entfalten, da sie gemäß Artikel 23 der Mannheimer Akte völkerrechtlich bindend und geeignet sind, den Inhalt der genannten Richtlinien maßgeblich zu beeinflussen. Insbesondere sind nach der RheinSchUO zugelassene Schiffe gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/1629 berechtigt, Binnenwasserstraßen der Union zu befahren. Die Anerkennung von nach der RheinSchUO ausgestellten Schiffsattesten beruht auf der Prämisse, dass diese Schiffe technische Anforderungen erfüllen, die den im Unionsrecht festgelegten Anforderungen gleichwertig sind (siehe Erwägungsgrund 5 der Richtlinie (EU) 2016/1629). Sollte die ZKR den ES-TRIN 2027/1 nicht annehmen, würde folglich das Ziel der Richtlinie (EU) 2016/1629 untergraben, einen gemeinsamen technischen Rahmen für die Binnenschifffahrt aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus würden Mitgliedstaaten, die auch Vertragsparteien der ZKR sind, unterschiedlichen rechtlichen Verpflichtungen nach dem Unionsrecht und dem Rechtsrahmen der ZKR unterliegen.

Ebenso werden die Einrichtung und der Betrieb von RIS im Rahmen der ZKR durch die RheinSchUO und die RheinSchPV geregelt. Artikel 1 der geänderten Richtlinie 2005/44/EG schreibt jedoch die Einführung harmonisierter RIS in der gesamten Union vor. Unterschiedliche technische Standards für RIS im Rahmen der Regelung für die Rheinschifffahrt würden daher das Ziel gefährden, harmonisierte, interoperable und nahtlose Binnenschifffahrtsinformationsdienste im gesamten europäischen Binnenwasserstraßennetz zu gewährleisten.

Der institutionelle Rahmen der Mannheimer Akte wird durch den vorgesehenen Akt weder ergänzt noch geändert. Die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist somit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

2.5. Materielle Rechtsgrundlage

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

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

2.6. 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 (CESNI) und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Bezug auf die Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2027/1), des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2027/1) und eines Entwurfs zur Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der durch die Revision vom 20. November 1963 geänderten Fassung (im Folgenden „Übereinkommen“) trat am 14. April 1967 in Kraft. Das Übereinkommen sorgt für den Fortbestand der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Regelungen für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein, die im Jahr 1815 eingeführt wurden. Am 3. Juni 2015 wurde im Rahmen der ZKR der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) eingerichtet, um in verschiedenen Bereichen technische Standards für die Binnenschifffahrt zu entwickeln, insbesondere in Bezug auf Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung.
- (2) Gemäß den Artikeln 22 und 23 des Übereinkommens kann die ZKR verbindliche Beschlüsse zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe auf dem Rhein erlassen. Die vom CESNI anzunehmenden Standards werden verbindlich sein, sobald in den einschlägigen verbindlichen Beschlüssen der ZKR auf diese Standards verwiesen wird.
- (3) Gemäß dem Übereinkommen kann die ZKR ihren Rechtsrahmen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services, RIS) ändern, indem sie auf die vom CESNI angenommenen Standards verweist und diese Standards im Rahmen der Anwendung des Übereinkommens verbindlich vorschreibt.
- (4) Der CESNI wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 16. Oktober 2026 den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels, ES-TRIN) 2027/1 und den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (European Standard for River Information Services, ES-RIS) 2027/1 annehmen. Im Anschluss an diese Annahme beabsichtigt die

ZKR, in ihrer Plenarsitzung am 3. Dezember 2026 Beschlüsse zur Änderung ihres Rechtsrahmens, insbesondere der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), anzunehmen, um darin auf den ES-TRIN 2027/1 und den ES-RIS 2027/1 zu verweisen. Der ES-TRIN 2027/1 und der ES-RIS 2027/1 werden den ES-TRIN 2025/1 und den ES-RIS 2025/1 ersetzen.

- (5) Im ES-TRIN 2027/1 werden einheitliche technische Vorschriften festgelegt, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Der Standard enthält Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und die Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe, Bestimmungen für das automatische Identifikationssystem, Bestimmungen für die Schiffskennzeichnung, ein Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.
- (6) Der ES-TRIN 2027/1 wird im Falle seiner Annahme Rechtswirkung für die Mitgliedstaaten entfalten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, und den Inhalt der Unionsvorschriften maßgeblich beeinflussen. Gemäß den Artikeln 31 und 32 der Richtlinie (EU) 2016/1629 aktualisiert die Kommission unverzüglich die Bezugnahme auf die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN und legt den Beginn ihrer Anwendung fest, sofern gemäß Artikel 31 Absatz 2 dieser Richtlinie die Interessen der Union nicht durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI beeinträchtigt werden.
- (7) Mit dem ES-RIS 2027/1 werden einheitliche technische Spezifikationen und Standards zur Förderung der Binnenschiffahrtinformationsdienste und zur Gewährleistung ihrer Interoperabilität festgelegt. Die technischen Vorschriften und Standards gemäß ES-RIS 2027/1 bieten Vorschriften für das elektronische Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschiffahrt, elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt, Nachrichten für die Binnenschiffahrt, Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme und Kompatibilität der für die Nutzung von Binnenschiffahrtinformationsdiensten erforderlichen Ausrüstung.
- (8) Die Richtlinie 2005/44/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/2482 geänderten Fassung bezieht sich auf die neueste Ausgabe des ES-RIS, die vom CESNI angenommen wurde.
- (9) Der ES-RIS 2027/1 wird im Falle seiner Annahme Rechtswirkung für die Mitgliedstaaten entfalten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, und den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich beeinflussen.
- (10) Die ZKR wird voraussichtlich in einer der nächsten Plenarsitzungen Beschlüsse annehmen, mit denen die Regelwerke der ZKR durch Aufnahme eines Verweises auf den ES-TRIN 2027/1 und den ES-RIS 2027/1 geändert werden. Gemäß den Artikeln 1 und 22 des Übereinkommens wird diese Änderung völkerrechtlich bindend sein.
- (11) Ferner ist vorgesehen, dass die ZKR in ihrer Plenarsitzung im Dezember 2026 oder in einer späteren Plenarsitzung die RheinSchUO ändert, um die Regelung für die Rheinschiffahrt an Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 anzugleichen. Mit dieser Änderung soll die Verpflichtung eingeführt werden, einschlägige Daten über Schiffe, die im Besitz von gemäß der RheinSchUO ausgestellten Zeugnissen sind, an die von der Kommission geführte Europäische Schiffsdatenbank (European Hull Database, EHDB) zu übermitteln; die Änderung wird im Falle ihrer Annahme Rechtswirkung für die Mitgliedstaaten entfalten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind.

- (12) Um ein Höchstmaß an Sicherheit in der Binnenschifffahrt zu ermöglichen, der technischen Entwicklung in diesem Sektor zu folgen und die Kompatibilität der Vorschriften für Schiffe und die Kompatibilität der Binnenschifffahrtswegweisedienste in Europa zu gewährleisten, ist es wichtig, dass die technischen Vorschriften für Schiffe und die Binnenschifffahrtswegweisedienste im Rahmen der unterschiedlichen Rechtsregelungen in Europa so weit wie möglich harmonisiert werden.
- (13) Es ist daher notwendig, den im Namen der Union im CESNI und in der ZKR sowie in der Plenarsitzung der ZKR zu vertretenden Standpunkt hinsichtlich der Änderung der RheinSchUO festzulegen.
- (14) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des CESNI und der ZKR sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Der im Namen der Union im CESNI hinsichtlich der Annahme des ES-TRIN 2027/1 und des ES-RIS 2027/1 zu vertretende Standpunkt ist es, ihrer Annahme zuzustimmen.
2. Der im Namen der Union in der ZKR zu vertretende Standpunkt ist es, alle Vorschläge zur Angleichung der Regelwerke der ZKR an den ES-TRIN 2027/1 und den ES-RIS 2027/1 zu unterstützen.
3. Der Geltungsbeginn des ES-TRIN 2027/1 und des ES-RIS 2027/1 ist der 1. Januar 2028.
4. Der im Namen der Union in der ZKR zu vertretende Standpunkt ist es, die Änderung der RheinSchUO zu unterstützen, durch die sie an die Bestimmungen von Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 angeglichen wird.

Artikel 2

1. Die Standpunkte in Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 1 Absatz 3 werden von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des CESNI sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.
2. Die Standpunkte in Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 1 Absatz 4 werden von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ZKR sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin