

Brüssel, den 23.5.2017
COM(2017) 273 final

2017/0110 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt im Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bezüglich der Verabschiedung von Standards über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und der Änderung der Übergangsbestimmungen für diese Binnenschiffe

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Der vorliegende Vorschlag betrifft den Erlass eines Beschlusses des Rates gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) am 6. Juli 2017 in Bezug auf einen Europäischen Standard der technischen Anforderungen für Binnenschiffe und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 31. Mai 2017 in Bezug auf Änderungen der Übergangsbestimmungen für diese Binnenschiffe zu vertreten ist.

Der Beschluss zur Festlegung des Standpunkts der Union ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Interessen der Union in den internationalen Gremien angemessen berücksichtigt werden, wenn Vorschriften in Bezug auf technische Standards für Binnenschiffe erlassen werden. Diese Standards werden in das Unionsrecht, insbesondere in die 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 übernommen, die direkt auf diese Standards Bezug nimmt.

1.1. ZRK und CESNI

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

Im Jahr 2015 hat die ZRK die Einsetzung und Arbeitsweise des CESNI gebilligt. Zu den Aufgaben dieses Ausschusses zählt die Verabschiedung technischer Standards in verschiedenen Bereichen, darunter insbesondere für Schiffe, Informationstechnologie und Schiffspersonal, die einheitliche Auslegung dieser Standards und der entsprechenden Verfahren sowie Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen.

Im CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der EU durch stimmberechtigte Sachverständige vertreten, die jeweils eine Stimme pro Staat haben.

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 den CESNI betreffen, ohne Stimmrecht an den Arbeiten des CESNI beteiligen.

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

Die ZKR verfügt, wenn es um die Ausarbeitung technischer Vorschriften für Binnenschiffe geht, über langjährige Erfahrungen. Der CESNI wurde im Rahmen der ZKR und unter Beteiligung aller EU-Mitgliedstaaten eingerichtet und verfügt somit über die erforderliche fachliche Kompetenz und geografische Reichweite, um Standards festzulegen, die für das gesamte Netz der Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union gelten.

1.2. Der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe

Zur Wahrung der Kohärenz zwischen zwei bestehenden Regelwerken für technische Vorschriften für Binnenschiffe (Rhein und EU) müssen dieselben Standards zugrunde gelegt werden. So werden sowohl das Unionsrecht als auch die ZKR-Verordnung ab dem 7. Oktober 2018 (Frist für die Umsetzung der Richtlinie EU/2016/1629 und Tag des Geltungsbeginns des ES-TRIN-Standards 2017/01) auf die vom CESNI für den ES-TRIN-Standard 2017/01 verabschiedeten Standards Bezug nehmen.

Damit werden das Unionsrecht und das Regelwerk der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) für Binnenschiffe ab dem 8. Oktober 2018 in vollem Einklang stehen.

ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

In der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) sind Übergangsbestimmungen vorgesehen, um eine schrittweise Anpassung der bestehenden Flotte an neue technische Vorschriften zu gewährleisten. Die Übergangszeiträume können stark variieren (von einigen Jahren bis hin zu mehreren Jahrzehnten).

Mit dem sogenannten Moratorium vom 12. Juni 2014 hat die ZKR diesen Zeitraum für die folgenden acht Übergangsbestimmungen um drei Jahre bis zum 30. November 2017 verlängert:

- Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks,
- Geräuschgrenze für stillliegende Schiffe, höchstzulässiger Schalldruckpegel im Maschinenraum, Eigengeräuschpegel am Steuerstand, Lärm und Vibration in Wohnungen,
- Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote,
- Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord,
- Fluchtwege nicht durch Küchen von Fahrgastschiffen,
- Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen,
- Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung von Fahrgastschiffen,
- Anforderungen an elektrische Anlagen.

Die ZKR beabsichtigt, innerhalb dieser drei Jahre dauerhafte Lösungen zu finden, die Reedern ausreichend Zeit für deren Umsetzung einräumen.

Allerdings laufen die derzeitigen Übergangsbestimmungen der RheinSchUO am 30. November 2017 aus, d. h. elf Monate vor dem 7. Oktober 2018 (Geltungsbeginn des ES-TRIN-Standards sowohl gemäß der Richtlinie 2016/1629 als auch nach dem ZRK-Regelwerk).

Diese Übergangsbestimmungen sind ebenfalls im ES-TRIN-Standard 2015/1 (auf den in der Richtlinie (EU) 2016/1629 Bezug genommen wird) enthalten. In den neuen ES-TRIN-Standard (2017/1) sollen Bestimmungen aufgenommen werden, die gegebenenfalls alle Übergangsbestimmungen, die Gegenstand des Moratoriums sind, umfassen. In diesen Standard sind dauerhafte Lösungen für zwei dieser Übergangsbestimmungen aufgenommen (Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks und Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord);

und für die anderen sechs Übergangsbestimmungen ist eine weitere Verlängerung vorgesehen (bis zum ES-TRIN-Standard 2019).

Um die zeitliche Lücke zwischen dem Fristende des Moratoriums und dem Zeitpunkt der Anwendung des ES-TRIN-Standards 2017/1 zu schließen, muss das Moratorium der RheinSchUO teilweise zumindest bis zum 6. Oktober 2017 verlängert werden (Beginn der Anwendung des ES-TRIN-Standards 2017/1).

Die ZKR beabsichtigt, für die am 30. November 2017 auslaufenden Übergangsbestimmungen eine Änderung der RheinSchUO vorzuschlagen.

Die Vertragsstaaten der ZKR und die vier EU-Mitgliedstaaten werden auf der nächsten Plenartagung der ZKR im Mai 2017 gebeten, der Verlängerung dieser Übergangsbestimmungen zuzustimmen.

ES-TRIN

Die erste Ausgabe des ES-TRIN-Standards (ES-TRIN-Standard 2015) wurde von CESNI auf seiner Sitzung vom 28. September 2015 fertiggestellt und auf der Plenartagung des CESNI vom 26. November 2015 förmlich angenommen.

Mit dem Beschluss (EU) 2015/2176 des Rates¹ wurde der Standpunkt festgelegt, der im Namen der Europäischen Union im CESNI und auf der Plenartagung der ZKR bezüglich der Annahme des ES-TRIN-Standards 2015 zu vertreten war.

In diesem Standard werden einheitliche technische Vorschriften festgelegt, die die Sicherheit von Binnenschiffen gewährleisten sollen. Er beinhaltet Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten (wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe), Bestimmungen über die Schiffskennzeichnung, Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.

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

Eine regelmäßige Aktualisierung des ES-TRIN-Standards 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 Steuerhäuser, Navigationsgeräte);
- die Vereinbarkeit mit dem Rechtsrahmen der EU zu gewährleisten (z. B. Verordnung über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte)

Im Laufe des Jahres 2016 haben Sachverständige des CESNI den ES-TRIN-Standard 2017/1 ausgearbeitet.

Der ES-TRIN-Standard 2017/1 enthält verschiedene Änderungen, vor allem in Bezug auf

- in der Höhe verstellbare Steuerhäuser,
- die Aktualisierung der Verweise auf verschiedene internationale Normen,

¹ ABl. L 307 vom 25.11.2015, S. 25.

- die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel von Verbrennungsmotoren,
- elektrische Geräte und Anlagen,
- Feuerlöschanlagen,
- Fabrikschilder von Kranen,
- die Überarbeitung der Bestimmungen für Navigations- und Informationsgeräte,
- Änderungen der Übergangsbestimmungen für typgenehmigte Ausrüstung.

Auf seiner Sitzung vom 23. März 2017 beschloss der CESNI einstimmig, die aktualisierte Ausgabe des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) auf seiner Sitzung am 6. Juli 2017 zu verabschieden. Es ist davon auszugehen, dass vor dieser Sitzung im Juli lediglich formale und geringfügige Änderungen am Entwurf der neuen Ausgabe des ES-TRIN-Standards vorgenommen werden. Die Standards werden auf der Website des CESNI (cesni.eu) veröffentlicht.

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 an 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 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, einschließlich darin vorgesehener Übergangsbestimmungen, auf die Richtlinie 2006/87/EG auswirken.

Zudem wurde am 16. September 2016 die Richtlinie (EU) 2016/1629 veröffentlicht.

Die Mitgliedstaaten, an die die Richtlinie gerichtet ist, müssen alle notwendigen Maßnahmen treffen, um dieser Richtlinie bis zum 7. Oktober 2018 nachzukommen.

Der Anhang II der Richtlinie enthält technische Vorschriften für Fahrzeuge; darin wird auf den ES-TRIN-Standard 2015/1 Bezug genommen. Ferner heißt es in Artikel 31 Absatz 1 der Richtlinie: „Die Kommission erlässt ... delegierte Rechtsakte zur Anpassung von Anhang II, um unverzüglich die Bezugnahme auf die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN-Standards zu aktualisieren und den Beginn ihrer Anwendung festzulegen.“

Wie weiter oben ausgeführt, ist der unter der Federführung der ZKR arbeitende und Sachverständigen aller Mitgliedstaaten offenstehende CESNI für die Ausarbeitung der

technischen Standards auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zuständig, auf die die Union verweisen sollte.

In Erwägungsgrund 21 der Richtlinie 2016/1629 wird erläutert, dass der CESNI eingesetzt wurde, um die Harmonisierung der technischen Standards im Binnenschifffahrtssektor in ganz Europa zu erleichtern. In der Richtlinie wird auch noch einmal darauf hingewiesen, dass die Bezugnahme auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN-Standard) laufend aktualisiert werden muss, um ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, die Gleichwertigkeit der Binnenschifffahrtszeugnisse beizubehalten und den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie andere Entwicklungen in dem Bereich zu berücksichtigen.

3. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN MIT DEN INTERESSENTRÄGERN

Die Aktualisierung des technischen ES-TRIN-Standards war Gegenstand intensiver Vorbereitungen durch die Sachverständigen auf Ebene des CESNI. In diesem Zusammenhang wurden Sachverständige unterschiedlichster Fachrichtungen des öffentlichen und privaten Sektors gehört. Während der Ausarbeitung des Standards haben die nachstehenden Fachsitzungen auf der Ebene des CESNI stattgefunden:

- Arbeitssitzungen (23./24.2.2016; 14./15.6.2016; 30./31.8.2016; 29./30.11.2016; 21./22.2.2017) und
- Ausschusssitzung (23.3.2017).

Diese Sitzungen ermöglichten eine Einigung auf Sachverständigenebene über die technischen Vorschriften 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, sondern dass die EU überdies ihre Zuständigkeit durch die Annahme der Richtlinien 2006/87/EG und (EU) 2016/1629 ausgeübt hat und dass die technischen Vorschriften für Binnenschiffe überwiegend durch gemeinsame Unionsvorschriften geregelt werden.

Sowohl der CESNI als auch die ZKR erfüllen das zweite Kriterium, da es sich um Gremien handelt, die durch eine internationale Vereinbarung 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 1868² verankert.

Darüber hinaus geht aus der ständigen Rechtsprechung des EuGH klar hervor, dass für die Zwecke der Anwendung von Artikel 218 Absatz 9 AEUV ein nicht bindender Rechtsakt einer internationalen Organisation als ein Rechtsakt mit Rechtswirkung gelten kann, wenn dieser Rechtsakt geeignet ist, entscheidenden Einfluss auf den Inhalt des Unionsrechts zu nehmen. Wie vorstehend erläutert, muss der für die Revidierte Rheinschiffahrtsakte geltende Rechtsrahmen bei allen Änderungen der Richtlinie (EU) 2006/87 berücksichtigt werden.

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

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 eines Standards über technische Vorschriften für Binnenschiffe und zweitens in der ZKR vor Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung in Bezug auf die Übergangsbestimmungen zu vertreten ist.

² Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, geändert am 20. November 1963.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt im Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bezüglich der Verabschiedung von Standards über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und der Änderung der Übergangsbestimmungen für diese 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) Ein Tätigwerden der Union auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sollte darauf ausgerichtet sein, die Entwicklung einheitlicher technischer Vorschriften für Binnenschiffe, die in der Union anzuwenden sind, zu gewährleisten.
- (2) Es ist zu erwarten, dass auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 31. Mai 2017 die einschlägigen Übergangsbestimmungen bis zum 6. Oktober 2018 verlängert werden.
- (3) Der Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde im Rahmen der ZKR am 3. Juni 2015 eingerichtet und damit beauftragt, insbesondere für die Bereiche Schiffe, Informationstechnologie und Schiffspersonal, technische Standards für Binnenwasserstraßen in verschiedenen Regelungsbereichen auszuarbeiten.
- (4) Es ist davon auszugehen, dass der CESNI auf seiner Sitzung am 6. Juli 2017 einen Standard über technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet.
- (5) Derzeit gelten für acht technische Vorschriften, auf die die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSCHUO) im Rahmen der ZKR Bezug nimmt, Übergangsbestimmungen der RheinSCHUO. Die Anwendung der Übergangsbestimmungen der RheinSCHUO wurde im Anschluss an ein Moratorium verlängert. Diese Verlängerung endet am 30. November 2017. Mit der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates wird gewährleistet, dass Unionszeugnisse für Binnenschiffe für Fahrzeuge ausgestellt werden, die den in Anhang II dieser Richtlinie festgelegten technischen Vorschriften für Binnenschiffe genügen, deren Gleichwertigkeit mit den technischen Vorschriften der Revidierten Rheinschifffahrtsakte festgestellt wurde. Ferner sind diese Übergangsregelungen Teil des ES-TRIN-Standards 2015/1, der gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 gilt.
- (6) Damit die Kontinuität für die bestehenden Regelungen und Vorschriften des ES-TRIN-Standards 2017/1 gewährleistet ist, wird eine Verlängerung der im Moratorium

der RheinSchUO genannten Übergangsbestimmungen bis zum 6. Oktober 2018 vorgeschlagen.

- (7) In dem vom CESNI zu verabschiedenden Standard werden einheitliche technische Vorschriften festgelegt, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Der Standard beinhaltet Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung und Einrichtung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsorten wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe, Bestimmungen für das automatische Schiffsidentifizierungssystem, Bestimmungen zur Schiffskennzeichnung, Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.
- (8) In der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates³, mit der die Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ mit Wirkung vom 7. Oktober 2018 aufgehoben wird, wird in Anhang II direkt auf technische Vorschriften für Fahrzeuge Bezug genommen, bei denen es sich um diejenigen handelt, die im ES-TRIN-Standard 2015/1 aufgeführt sind. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, diese Bezugnahme in Anhang II auf die jeweils neuste Ausgabe des ES-TRIN-Standards zu aktualisieren und den Beginn ihrer Anwendung festzulegen.
- (9) Folglich wird der vom CESNI zu verabschiedende Standard über technische Vorschriften für Binnenschiffe Auswirkungen auf die Richtlinie (EU) 2016/1629 haben.
- (10) Die Union ist weder Mitglied der ZKR noch des CESNI. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union bezüglich der Annahme des Standards über technische Vorschriften für Binnenschiffe und der Übergangsbestimmungen für diese Binnenschiffe in diesen Gremien zu vertreten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Der im Namen der Europäischen Union auf der Plenartagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) am 31. Mai 2017 zu vertretende Standpunkt ist, der Verlängerung des Moratoriums für Übergangsbestimmungen in Bezug auf die folgenden acht technischen Vorschriften bis mindestens zum 6. Oktober 2018 zuzustimmen:
 - a) Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks,
 - b) Geräuschgrenze für stillliegende Schiffe, höchstzulässiger Schalldruckpegel im Maschinenraum, Eigengeräuschpegel am Steuerstand, Lärm und Vibration in Wohnungen,
 - c) Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote,
 - d) Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord,

³ 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).

⁴ 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](#)).

- e) Fluchtwege nicht durch Küchen von Fahrgastschiffen,
 - f) Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen,
 - g) Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung von Fahrgastschiffen,
 - h) Anforderungen an elektrische Anlagen.
2. Der im Namen der Europäischen Union in der Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) am 6. Juli 2017 zu vertretende Standpunkt ist, der Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) 2017/1 zuzustimmen.

Artikel 2

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

Artikel 3

Geringfügige 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*