

10.09.13

EU - AS - In - Vk

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
COM(2013) 622 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 31/98 = AE-Nr. 980103.

Die umfangreichen Anhänge sind nicht Bestandteil dieser Drucksache.



Brüssel, den 10.9.2013
COM(2013) 622 final

2013/0302 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der
Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Mit der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe¹ wurden die Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen in allen Mitgliedstaaten harmonisiert. Die Rheinschifffahrt war allerdings hiervon ausgenommen. Die in den Anhängen der Richtlinie 82/714/EWG enthaltenen technischen Vorschriften übernahmen im Wesentlichen die Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung in der von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im Jahr 1982 verabschiedeten Fassung.

Die Bedingungen und technischen Vorschriften für die Erteilung von Schiffsattesten gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte sind seither für die meisten derzeitig eingesetzten Arten von Schiffen regelmäßig überarbeitet worden und entsprechen anerkanntermaßen dem neuesten Stand der Technik. Aus Gründen des Wettbewerbs und der Sicherheit sollte — insbesondere im Interesse einer Harmonisierung auf europäischer Ebene — ein Rahmen für diese technischen Vorschriften für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der EU geschaffen werden. Daher gewährleistet die Richtlinie 2006/87/EG², die die Richtlinie 82/714/EWG ersetzt, dass die Unionszeugnisse für Binnenschiffe, mit denen die vollständige Einhaltung der oben erwähnten technischen Vorschriften durch alle Arten von Fahrzeugen bescheinigt wird, für alle Binnenwasserstraßen der EU einschließlich des Rheins gelten, und dass Rheinatteste auf allen Binnenwasserstraßen der EU gelten.

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2006/87/EG besteht jedoch bei der Fahrt auf dem Rhein (Zone R) die Verpflichtung, Folgendes mitzuführen:

- entweder ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteiltes Schiffsattest oder
- ein nach dem 30. Dezember 2008 erteiltes oder erneuertes Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe, das bestätigt, dass die Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Anhang II („Übergangs- und Schlussbestimmungen“) den technischen Vorschriften nach Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG – deren Gleichwertigkeit mit den aufgrund des genannten Übereinkommens festgelegten technischen Anforderungen nach den geltenden Vorschriften und Verfahren festgestellt ist – voll entsprechen.

Die Gleichwertigkeit der beiden Bescheinigungen ist jedoch nur schwer aufrechtzuerhalten. Sie sind mit zwei verschiedenen Rechtsrahmen verknüpft, von denen sich jeder im Einklang mit seinen eigenen Regeln und Verfahren auf gesonderte Standards stützt.

Im Interesse der Sicherheit und zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen sind Fortschritte auf dem Weg zu einheitlichen technischen Standards erforderlich. Dadurch würde mehr Rechtssicherheit geschaffen und sichergestellt, dass die Anpassungen an den technischen Fortschritt innerhalb angemessener Fristen

¹ ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1-66.

² 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. 1–260.

eingeführt werden können, um zu gewährleisten, dass hohe Sicherheitsstandards auf allen EU-Binnenwasserstraßen aufrechterhalten werden und die Innovation in diesem Sektor nicht beeinträchtigt wird.

Da die beiden oben genannten rechtlichen Regelungen ihre eigenen Vorschriften und Verfahren haben, können Fortschritte auf dem Weg zu einheitlichen technischen Standards nur schrittweise erreicht werden. In einem ersten Schritt ist es wichtig, die Vorschriften, die sich auf die Entscheidungsabläufe beziehen, von den allgemeineren — nicht EU-spezifischen — Verfahrens- oder technischen Vorschriften zu trennen. In der derzeitigen Fassung der Richtlinie sind diese Vorschriften nicht sauber getrennt, was die Entwicklung einheitlicher technischer Standards für beide rechtlichen Regelungen erschwert.

In einem zweiten Schritt müssen geeignete Strukturen festgelegt werden, die es EU und ZKR ermöglichen, einheitliche gemeinsame technische Standards zu entwickeln und fortzuschreiben. Daher muss mithilfe des nötigen Fachwissens eine eigene Struktur für die Entwicklung technischer Standards in einem EU- und ZKR-Mitgliedstaaten vereinenden Umfeld geschaffen werden, unter Einbeziehung anderer interessierter internationaler Organisationen. Zu diesem Zweck haben die Kommissionsdienststellen und das Generalsekretariat der ZKR am 22. Mai 2013 eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet, in der beide Seiten die Absicht zur Einrichtung eines entsprechenden speziellen Ausschusses unter Federführung der ZKR bekräftigen. Dieser Ausschuss wird Sachverständigen der EU- und der ZKR-Mitgliedstaaten offenstehen und auch eine angemessene Beteiligung anderer Interessenträger ermöglichen.

Dieser Ausschuss sollte technische Standards entwickeln. Sobald dieser spezielle Ausschuss eingerichtet ist, würde er seine Arbeit zur Entwicklung technischer Standards aufnehmen. Dieser Vorschlag ermöglicht es der Kommission, bei der Anpassung der in der Richtlinie enthaltenen technischen Standards an den technischen Fortschritt oder an die Arbeit internationaler Organisationen die von diesem speziellen Ausschuss entwickelten technischen Standards durch einen Verweis zu berücksichtigen.

Ginge die ZKR in Einklang mit der Verwaltungsvereinbarung vom 22. Mai 2013 bei der Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ähnlich vor, indem sie darin einen Verweis auch auf die von diesem neuen speziellen Ausschuss ausgearbeiteten Standards gestattet, so würden die Verwaltungsverfahren zur Aufrechterhaltung der technischen Standards für Binnenschiffe stärker vereinfacht und die Standards beider rechtlicher Regelungen der EU und der ZKR wären vollkommen einheitlich.

Zudem gibt es Änderungen aufgrund der Tatsache, dass die Richtlinie 2006/87/EG erstmals seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon überarbeitet wird; daher müssen die neuen Regeln in Bezug auf delegierte Rechtsakte und Durchführungsbefugnisse aufgenommen werden.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN

Am 1. März 2013 hielt die Kommission eine Sitzung mit den für die Binnenschifffahrt zuständigen Direktoren in den Verwaltungen der Mitgliedstaaten und im EWR sowie den Generalsekretären der Stromkommissionen ab. Die Sitzungsteilnehmer begrüßten allgemein das Gesamtkonzept für die Überarbeitung

des Ordnungsrahmens, um Aktualisierungen der technischen Standards für die Binnenschifffahrt zu erleichtern.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Im Kontext der Richtlinie 2006/87/EG sind die technischen Vorschriften für Binnenschiffe in Anhang II festgelegt. Durch die vorgeschlagene Richtlinie wird der Inhalt der Anhänge umgestaltet, damit gewährleistet ist, dass diese sich nur auf Aspekte technischer oder verfahrenstechnischer Art beziehen. Die Entscheidungsmechanismen betreffende Aspekte werden in den Haupttext der Richtlinie aufgenommen. Dabei geht es hauptsächlich um folgende Bestimmungen:

- Gleichwertigkeit und Abweichungen (Artikel 18), Anpassung der Anhänge (Artikel 22),
- Durchführung technischer Untersuchungen (Artikel 9).

In diesem Vorschlag wird der Ansatz verfolgt, der Kommission Befugnisse in Bezug auf die Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt oder die Entwicklungen infolge der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, zu übertragen.

Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge, einschließlich der in den Anhängen zu dieser Richtlinie enthaltenen Muster der Unterlagen und zur Annahme oder Änderung der Dienstanweisungen zu erlassen.

Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission überdies Durchführungsbefugnisse übertragen werden, die sie ermächtigen, bestimmte Abweichungen in Bezug auf die technischen Vorschriften für bestimmte Fahrzeuge zu gestatten, Klassifikationsgesellschaften anzuerkennen und bestimmte zusätzliche technische Vorschriften für bestimmte Zonen, die nicht mit schiffbaren Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, zu genehmigen. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Richtlinie hat keine finanziellen Auswirkungen. Bestimmte Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Richtlinie werden im Rahmen anderer Basisrechtsakte finanziert.

2013/0302 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁵,
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch die Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ werden harmonisierte Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen für Binnenschiffe auf dem gesamten Binnenwasserstraßennetz der Union festgelegt.
- (2) Die technischen Vorschriften für auf dem Rhein verkehrende Schiffe werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) festgelegt.
- (3) Die technischen Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG übernehmen im Wesentlichen die Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung in der von der ZKR im Jahr 2004 verabschiedeten Fassung. Die Bedingungen und technischen Vorschriften für die Erteilung von Schiffsattesten nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte werden regelmäßig aktualisiert und entsprechen anerkanntermaßen dem neuesten Stand der Technik.
- (4) Durch die Beibehaltung von zwei unterschiedlichen Regelungen – für die nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilten Schiffsatteste bzw. für das Unionszeugnis für Binnenschiffe – sind Rechtssicherheit und Sicherheit nicht gewährleistet.
- (5) Um eine Harmonisierung auf Unionsebene zu erreichen sowie Wettbewerbsverzerrungen und unterschiedliche Sicherheitsniveaus zu vermeiden sollten für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Union dieselben technischen Vorschriften gelten und regelmäßig aktualisiert werden.

³ ABl. C vom , S. .

⁴ ABl. C vom , S. .

⁵

⁶ Richtlinie 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 (2006/87/EG) (ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1).

- (6) Da die ZKR über umfangreiche Kenntnisse in Bezug auf die Aktualisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe verfügt, sollte dieses Fachwissen für die Binnenwasserstraßen in der Union uneingeschränkt genutzt werden.
- (9) Die Unionszeugnisse für Binnenschiffe, mit denen die vollständige Einhaltung der technischen Vorschriften bescheinigt wird, sollten für alle Binnenwasserstraßen der Union gelten.
- (10) Die Bedingungen für die Erteilung zusätzlicher Unionszeugnisse für Binnenschiffe durch die Mitgliedstaaten für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Mündungsgebiete) sowie auf den Wasserstraßen der Zone 4 sollten stärker harmonisiert werden.
- (11) Im Interesse der Sicherheit sollte die Harmonisierung der Standards auf hohem Niveau erfolgen und so gestaltet werden, dass die Sicherheitsstandards auf den Binnenwasserstraßen der Union nicht eingeschränkt werden. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch die Möglichkeit haben, nach Anhörung der Kommission besondere Bestimmungen für zusätzliche oder eingeschränkte technische Vorschriften für bestimmte Zonen festzulegen, sofern diese Maßnahmen sich auf die in den Anhängen III und IV behandelten spezifischen Bereiche beschränken.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, von den Bestimmungen dieser Richtlinie in bestimmten Fällen im Zusammenhang mit schiffbaren Wasserstraßen, die nicht im mit Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, oder mit bestimmten Fahrzeugen, die ausschließlich auf dem nationalen Wasserstraßennetz verkehren, abzuweichen.
- (13) Die Mitgliedstaaten sollten zudem mit Genehmigung der Kommission die Möglichkeit haben, für bestimmte Fahrzeuge von den Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen, um alternative Ansätze einzubeziehen, Innovationen zu fördern oder unverhältnismäßig hohe Kosten zu vermeiden.
- (15) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe sollte für Fahrzeuge erteilt werden, die vor Indienststellung des Fahrzeuges eine technische Untersuchung erfolgreich durchlaufen haben. Mithilfe dieser technischen Untersuchung sollte festgestellt werden, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften dieser Richtlinie entspricht. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten berechtigt sein, jederzeit zusätzliche Untersuchungen durchzuführen, um sich zu vergewissern, dass der bauliche Zustand des Fahrzeuges dem Unionszeugnis für Binnenschiffe entspricht.
- (16) Es empfiehlt sich, innerhalb bestimmter Fristen und entsprechend der Kategorie des betreffenden Fahrzeuges die Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe in jedem Einzelfall festzulegen.
- (17) Detaillierte Vorschriften für Ersetzung, Erneuerung, Verlängerung der Gültigkeitsdauer und Erteilung neuer Unionszeugnisse für Binnenschiffe müssen innerhalb bestimmter Grenzen festgelegt werden, um ein hohes Maß an Sicherheit in der Binnenschiffahrt aufrechtzuerhalten.
- (18) Die Maßnahmen gemäß der Richtlinie 2009/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ müssen für nicht unter die vorliegende Richtlinie fallende Schiffe in Kraft bleiben.

⁷ Richtlinie 2009/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe (ABl. L 259 vom 2.10.2009, S. 8).

- (19) Eine Übergangsregelung sollte für bereits in Dienst gestellte Fahrzeuge gelten, die noch kein Unionszeugnis für Binnenschiffe besitzen, wenn sie einer ersten technischen Untersuchung im Rahmen der in dieser Richtlinie niedergelegten überarbeiteten technischen Vorschriften unterzogen werden.
- (20) In verbindlichen Dienstanweisungen sollten genaue Regeln für die harmonisierte Anwendung der technischen Vorschriften festgelegt werden.
- (21) Änderungen der technischen Vorschriften müssen aus Gründen der Sicherheit der Binnenschifffahrt und der Gleichwertigkeit der Zeugnisse berücksichtigt werden. Dazu sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, um die Anhänge dieser Richtlinie entsprechend dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt oder den Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im gesamten Verlauf ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die entsprechenden Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.
- (22) Um alternative Ansätze einzubeziehen, Innovationen zu fördern, unverhältnismäßig hohe Kosten zu verhindern, ein effizientes Verfahren für die Zeugniserteilung zu gewährleisten oder regionalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden in Bezug auf die Genehmigung bestimmter Abweichungen von den technischen Vorschriften für Fahrzeuge, die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften und die Genehmigung zusätzlicher oder eingeschränkter technischer Vorschriften für Schiffe, die in bestimmten Gebieten verkehren, die nicht mit schiffbaren Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind. Diese Befugnisse sollten gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ ausgeübt werden.
- (26) Die Richtlinie 2006/87/EG sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Klassifizierung der Wasserstraßen

Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die Binnenwasserstraßen der Union wie folgt klassifiziert:

- a) Zonen 1, 2, 3 und 4:
- i) Zonen 1 und 2: Wasserstraßen der Liste in Anhang I Kapitel 1;
 - ii) Zone 3: Wasserstraßen der Liste in Anhang I Kapitel 2;
 - iii) Zone 4: Wasserstraßen der Liste in Anhang I Kapitel 3.

⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- b) Zone R: diejenigen der Wasserstraßen nach Buchstabe a, für die gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte in der beim Inkrafttreten dieser Richtlinie geltenden Fassung dieses Artikels ein Schiffsattest auszustellen ist.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Begriff
 - (a) „Fahrzeug“ ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;
 - (b) „Schiff“ ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
 - (c) „Schleppboot“ ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
 - (d) „Schubboot“ ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;
 - (e) „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Tagesausflugs- oder Kabinenschiff;
 - (f) „schwimmendes Gerät“ eine schwimmende Konstruktion mit auf ihm vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
 - (g) „Sportfahrzeug“ ein für Sport- oder Erholungszwecke bestimmtes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;
 - (h) „Wasserverdrängung“ das eingetauchte Volumen des Schiffes in m³;
 - (i) „Länge“ („L“) die größte Länge des Schiffskörpers in m, ohne Ruder und Bugspriet;
 - (j) „Breite“ („B“) die größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und Ähnliches);
 - (k) „Tiefgang“ („T“) der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers in m;
 - (l) „Klassifikationsgesellschaft“ eine Klassifikationsgesellschaft, die nach den Kriterien und Verfahren des Artikels 9 anerkannt ist;
 - (m) „Unionszeugnis für Binnenschiffe“ das von der zuständigen Behörde für ein Binnenschiff erteilte Schiffszeugnis, das die Einhaltung der technischen Vorschriften dieser Richtlinie dokumentiert.
2. Diese Richtlinie gilt für folgende Fahrzeuge:
 - a) Schiffe mit einer Länge (L) von 20 m oder mehr;
 - b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von 100 m³ oder mehr ergibt.
3. Diese Richtlinie gilt ferner für folgende Fahrzeuge:
 - a) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Fahrzeuge nach Absatz 1 oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;

- b) Fahrgastschiffe, die zusätzlich zur Besatzung mehr als zwölf Fahrgäste befördern;
 - c) schwimmende Geräte.
4. Diese Richtlinie gilt nicht für folgende Fahrzeuge:
- a) Fähren;
 - b) Militärfahrzeuge;
 - c) Seeschiffe, einschließlich Seeschleppboote und -schubboote, die
 - i) auf Seeschiffahrtsstraßen verkehren oder sich dort befinden;
 - ii) vorübergehend auf Binnengewässern verkehren und die nachstehend genannten Zeugnisse mitführen:
 - ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) oder ein gleichwertiges Zeugnis, ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 oder ein gleichwertiges Zeugnis und ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP-Zeugnis) zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe (MARPOL) oder
 - bei Fahrgastschiffen, die nicht unter alle unter dem ersten Gedankenstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis über die Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung)⁹ oder
 - bei Sportfahrzeugen, die nicht unter alle unter dem ersten Gedankenstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis des Flaggenstaates.

Artikel 3

Verpflichtung zur Mitführung eines Zeugnisses

1. Fahrzeuge, die auf den in Artikel 1 genannten Binnenwasserstraßen der Union verkehren, müssen Folgendes mitführen:
- a) auf den Wasserstraßen der Zone R
 - entweder ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteiltes Schiffsattest oder
 - ein Unionszeugnis für Binnenschiffe, das bestätigt, dass die Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Anhang II den technischen Vorschriften nach Anhang II – deren Gleichwertigkeit mit den aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegten technischen Anforderungen

⁹ ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

nach den geltenden Vorschriften und Verfahren festgestellt ist – voll entsprechen.

- b) auf anderen Wasserstraßen ein Unionszeugnis für Binnenschiffe, gegebenenfalls einschließlich der Angaben nach Artikel 5.
2. Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach dem Muster in Anhang V Teil I ausgestellt und nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 zu erlassen, um dieses Muster zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, die administrativen Anforderungen zu straffen oder Entwicklungen in diesem Bereich zu berücksichtigen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben.

Artikel 4

Zusätzliche Unionszeugnisse für Binnenschiffe

1. Jedes Fahrzeug mit einem gültigen Schiffsattest, das nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteilt worden ist, darf vorbehaltlich des Artikels 5 Absatz 5 dieser Richtlinie damit die Wasserstraßen der Union befahren.
2. Ein Fahrzeug mit einem Schiffsattest nach Absatz 1 muss jedoch ferner
 - a) für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zonen 3 und 4, wenn es dafür vorgesehene Einschränkungen der technischen Vorschriften in Anspruch nehmen will,
 - b) für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 oder in Bezug auf Fahrgastschiffe für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zone 3, die nicht mit schiffbaren Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, wenn der betreffende Mitgliedstaat für diese Wasserstraßen zusätzliche technische Vorschriften nach Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3 erlassen hat, ein zusätzliches Unionszeugnis für Binnenschiffe mitführen.
3. Das zusätzliche Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach dem Muster in Anhang V Teil II ausgestellt und von den zuständigen Behörden gegen Vorlage des in Absatz 1 genannten Zeugnisses unter den Voraussetzungen erteilt, die von den für die zu befahrenden Wasserstraßen zuständigen Behörden festgelegt werden. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dieses Muster zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, die administrativen Anforderungen zu straffen oder Entwicklungen in diesem Bereich zu berücksichtigen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben.

Artikel 5

Zusätzliche oder eingeschränkte technische Vorschriften für bestimmte Zonen

1. Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission und gegebenenfalls vorbehaltlich der Bestimmungen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte über die in Anhang II genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften für Fahrzeuge erlassen, die in ihrem Gebiet auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 verkehren.
2. Jeder Mitgliedstaat kann in Bezug auf Fahrgastschiffe, die in seinem Gebiet auf Wasserstraßen der Zone 3, die nicht mit schiffbaren Binnenwasserstraßen anderer

Mitgliedstaaten verbunden sind, verkehren, über die in Anhang II genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften aufrechterhalten. Die Mitgliedstaaten können diese neuen zusätzlichen technischen Vorschriften nach dem in Absatz 3 genannten Verfahren erlassen. Die zusätzlichen Vorschriften dürfen nur für die in Anhang III aufgeführten Bereiche gelten.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die vorgeschlagenen zusätzlichen Vorschriften mindestens sechs Monate vor ihrem geplanten Inkrafttreten mit und setzen die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Die Kommission genehmigt die zusätzlichen technischen Vorschriften im Wege von Durchführungsrechtsakten in Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 25 Absatz 2.

4. Die Übereinstimmung mit den zusätzlichen Vorschriften wird in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe nach Artikel 3 oder in dem in Artikel 4 Absatz 2 bezeichneten Fall in dem zusätzlichen Unionszeugnis für Binnenschiffe bescheinigt. Der Nachweis dieser Übereinstimmung wird auf den Wasserstraßen der Union der jeweiligen Zone anerkannt.

5. Wenn die Anwendung der Übergangsbestimmungen nach Anhang II Kapitel 24a zu einer Einschränkung bestehender einzelstaatlicher Sicherheitsstandards führen würde, kann ein Mitgliedstaat Fahrgastschiffe, die auf seinen Binnenwasserstraßen verkehren, die nicht mit schiffbaren Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, von diesen Übergangsbestimmungen ausnehmen. Der Mitgliedstaat kann dann verlangen, dass diese Schiffe, die auf seinen nicht verbundenen Binnenwasserstraßen fahren, den technischen Vorschriften des Anhangs II ab dem 30. Dezember 2008 voll entsprechen.

Ein Mitgliedstaat, der von der Möglichkeit nach Unterabsatz 1 Gebrauch macht, teilt der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten seine Entscheidung mit und unterrichtet sie über die Einzelheiten der betreffenden einzelstaatlichen Standards für Fahrgastschiffe, die seine Binnenwasserstraßen befahren.

Die Erfüllung der Anforderungen eines Mitgliedstaates für das Befahren seiner nicht verbundenen Binnenwasserstraßen wird in dem in Artikel 3 genannten Unionszeugnis für Binnenschiffe oder — in dem in Artikel 4 Absatz 2 bezeichneten Fall — in dem zusätzlichen Unionszeugnis für Binnenschiffe bescheinigt.

6. Für Fahrzeuge, die nur Wasserstraßen der Zone 4 befahren, können auf allen Wasserstraßen dieser Zone die eingeschränkten technischen Vorschriften des Anhangs II geltend gemacht werden. Die Einhaltung dieser eingeschränkten Vorschriften wird in dem in Artikel 3 genannten Unionszeugnis für Binnenschiffe bescheinigt.

7. Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission eine teilweise Anwendung der technischen Vorschriften des Anhangs II gestatten oder weniger strenge technische Vorschriften als nach Anhang II für Fahrzeuge festlegen, die in ihrem Gebiet ausschließlich auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 verkehren.

Die weniger strengen technischen Vorschriften oder die teilweise Anwendung der technischen Vorschriften dürfen nur für die in Anhang IV aufgeführten Bereiche gelten. Entsprechen die technischen Merkmale eines Fahrzeuges den weniger strengen technischen Vorschriften oder der teilweisen Anwendung der technischen Vorschriften, so wird dies in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe oder — in dem in

Artikel 4 Absatz 2 bezeichneten Fall — in dem zusätzlichen Unionszeugnis für Binnenschiffe bescheinigt.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die weniger strengen technischen Vorschriften oder die teilweise Anwendung der technischen Vorschriften des Anhangs II mindestens sechs Monate vor ihrem Inkrafttreten mit und setzen die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 6

Abweichungen

1. Die Mitgliedstaaten können bei folgenden Fahrzeugen Abweichungen von allen oder einzelnen Bestimmungen dieser Richtlinie zulassen:
 - a) Fahrzeuge, Schlepp- und Schubboote und schwimmende Geräte, die auf schiffbaren Wasserstraßen verkehren, die nicht über Binnenwasserstraßen mit den Wasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind;
 - b) Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von nicht mehr als 350 Tonnen oder nicht zur Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einer Wasserverdrängung von unter 100 m³, die vor dem 1. Januar 1950 auf Kiel gelegt worden sind und die ausschließlich auf den einzelstaatlichen Wasserstraßen verkehren.
2. Im Rahmen der innerstaatlichen Binnenschifffahrt können die Mitgliedstaaten für Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet oder in Hafengebieten Abweichungen von einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie zulassen. Die Abweichungen und die Strecke oder das Gebiet, wofür sie zugelassen sind, sind im Zeugnis des Fahrzeugs einzutragen.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die nach den Absätzen 1 und 2 zugelassenen Abweichungen mit und setzen die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.
4. Verkehren aufgrund der nach den Absätzen 1 und 2 zugelassenen Abweichungen keine unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge eines Mitgliedstaates auf dessen Binnenwasserstraßen, so ist dieser Mitgliedstaat nicht an die Artikel 8, 9 und 11 gebunden.

Artikel 7

Erteilung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

1. Für Fahrzeuge, die nach dem [Datum der Umsetzung dieser Richtlinie] auf Kiel gelegt worden sind, wird das Unionszeugnis für Binnenschiffe nach einer technischen Untersuchung erteilt, die vor Indienststellung des Fahrzeuges durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften des Anhangs II entspricht.
2. Für Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG ausgeschlossen waren, jedoch nach Artikel 2 Absätze 2 und 3 unter die vorliegende Richtlinie fallen, wird das Unionszeugnis für Binnenschiffe nach einer technischen Untersuchung erteilt, die nach Ablauf des geltenden Schiffszeugnisses, jedoch spätestens bis zum 30. Dezember 2018 durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften des Anhangs II entspricht.

Eine Nichteinhaltung der technischen Vorschriften des Anhangs II wird in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe angegeben. Sind die zuständigen Behörden der

Ansicht, dass diese Unzulänglichkeiten keine offenkundige Gefahr darstellen, so kann das in Unterabsatz 1 genannte Fahrzeug seinen Betrieb so lange fortsetzen, bis die als unzulänglich ausgewiesenen Bauteile oder Bereiche des Fahrzeuges ersetzt oder geändert worden sind; danach müssen diese Bauteile oder Bereiche den technischen Vorschriften des Anhangs II entsprechen.

3. Eine offenkundige Gefahr im Sinne dieses Artikels gilt insbesondere als gegeben, wenn Vorschriften hinsichtlich der Festigkeit des Baus, der Fahr- oder Manövriereigenschaften oder besonderer Merkmale des Fahrzeuges gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs II berührt sind. Nach den technischen Vorschriften des Anhangs II zulässige Abweichungen sind nicht als Unzulänglichkeiten festzuhalten, die eine offenkundige Gefahr darstellen.

Der Ersatz bestehender Bauteile durch identische Teile oder Teile von gleichwertiger Technologie und Bauart während routinemäßig durchgeführter Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten gilt nicht als Ersatz im Sinne dieses Artikels.

4. Gegebenenfalls wird bei der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen technischen Untersuchung oder bei einer auf Antrag des Fahrzeugeigners vorgenommenen technischen Untersuchung geprüft, ob das Fahrzeug den zusätzlichen Vorschriften nach Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3 entspricht.

Artikel 8

Zuständige Behörden

1. Unionszeugnisse für Binnenschiffe können von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erteilt werden.
2. Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis der für die Erteilung der Unionszeugnisse für Binnenschiffe zuständigen Behörden und setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.
3. Die zuständigen Behörden führen ein Register aller von ihnen erteilten Unionszeugnisse für Binnenschiffe nach dem Muster in Anhang VI. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 zu erlassen, um dieses Muster zu ändern, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, die administrativen Anforderungen zu straffen oder Entwicklungen in diesem Bereich zu berücksichtigen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben.

Artikel 9

Durchführung technischer Untersuchungen

1. Die technische Untersuchung nach Artikel 7 wird von den zuständigen Behörden durchgeführt; diese können ganz oder teilweise davon absehen, die technische Untersuchung bei einem Fahrzeug durchzuführen, wenn sich aus einer gültigen Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ergibt, dass das Fahrzeug ganz oder teilweise den technischen Vorschriften des Anhangs II entspricht.
2. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Anerkennung einer Klassifikationsgesellschaft, die den Kriterien des Anhangs VII entspricht, oder zum Entzug der Anerkennung nach dem Verfahren der Absätze 3 und 4. Die Annahme

dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 25 Absatz 2.

3. Anträge auf Anerkennung werden der Kommission von dem Mitgliedstaat vorgelegt, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Geschäftssitz oder eine Tochtergesellschaft hat, die zur Erteilung von Bescheinigungen befugt ist, wonach das Fahrzeug gemäß dieser Richtlinie den Vorschriften des Anhangs II entspricht. Diesem Antrag sind alle Informationen und Unterlagen beizufügen, die zur Prüfung der Erfüllung der Kriterien für die Anerkennung erforderlich sind.
Jeder Mitgliedstaat kann eine Anhörung oder die Übermittlung weiterer Informationen oder Unterlagen verlangen.
4. Jeder Mitgliedstaat kann bei der Kommission den Entzug der Anerkennung beantragen, wenn seiner Ansicht nach eine Klassifikationsgesellschaft die Kriterien nach Anhang VII nicht länger erfüllt. Dem Antrag auf Entzug der Anerkennung sind entsprechende Belege beizufügen.
5. Bis zu ihrer Anerkennung nach dieser Richtlinie gelten Klassifikationsgesellschaften, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994¹⁰ anerkannt und genehmigt sind, als nur für Schiffe anerkannt, die ausschließlich auf Wasserstraßen dieses Mitgliedstaats verkehren.
6. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert ein Verzeichnis der gemäß diesem Artikel anerkannten Klassifikationsgesellschaften.
7. Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis seiner für die Durchführung der technischen Untersuchungen zuständigen Behörden und setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.
8. Jeder Mitgliedstaat erfüllt die besonderen Anforderungen hinsichtlich der Untersuchungskommissionen und des Antrags auf Untersuchung nach Anhang II.

Artikel 10

Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe

1. Die Gültigkeitsdauer der nach den Bestimmungen dieser Richtlinie erteilten Unionszeugnisse für Binnenschiffe wird von der zuständigen Behörde festgelegt und beträgt bei Neubauten höchstens
 - a) für Fahrgastschiffe fünf Jahre;
 - b) für alle anderen Fahrzeuge zehn Jahre.Die Gültigkeitsdauer wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe vermerkt.
2. Für Schiffe, die vor der technischen Untersuchung schon in Betrieb gewesen sind, wird die Gültigkeitsdauer des Unionszeugnisses für Binnenschiffe von der zuständigen Behörde in jedem einzelnen Fall nach dem Ergebnis der Untersuchung festgelegt. Sie darf jedoch die vorgeschriebenen Fristen nach Absatz 1 nicht überschreiten.

¹⁰ Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörde (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20).

3. Jeder Mitgliedstaat kann in den in Anhang II genannten Fällen vorläufige Unionszeugnisse für Binnenschiffe ausstellen. Vorläufige Unionszeugnisse für Binnenschiffe werden nach dem Muster in Anhang V Teil III ausgestellt. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 zu erlassen, um dieses Muster zu ändern, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, die administrativen Anforderungen zu straffen oder Entwicklungen in diesem Bereich zu berücksichtigen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben.

Artikel 11

Ersetzung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

Jeder Mitgliedstaat legt die Voraussetzungen fest, unter denen ein gültiges Unionszeugnis für Binnenschiffe, das verloren gegangen oder beschädigt worden ist, ersetzt werden kann.

Artikel 12

Erneuerung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

1. Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach Ablauf seiner Gültigkeitsdauer nach den in Artikel 7 vorgesehenen Bedingungen erneuert.
2. Für die Erneuerung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe gelten für die Fahrzeuge und unter den darin genannten Bedingungen die Übergangsbestimmungen des Anhangs II Kapitel 24 und 24a.

Artikel 13

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe

Die Gültigkeitsdauer eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe kann von der Behörde, die es erteilt oder erneuert hat, ausnahmsweise ohne technische Untersuchung nach Anhang II verlängert werden. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer wird in dem Zeugnis vermerkt.

Artikel 14

Erteilung neuer Unionszeugnisse für Binnenschiffe

Nach jeder wesentlichen Änderung oder Instandsetzung, die die Festigkeit des Schiffs, die Fahr- oder Manöviereigenschaften oder besondere Merkmale des Fahrzeuges gemäß Anhang II beeinflusst, wird das Fahrzeug der technischen Untersuchung nach Artikel 7 unterzogen, bevor es wieder in Dienst gestellt wird. Nach dieser Untersuchung wird ein neues Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt, in dem die technischen Merkmale des Fahrzeuges aufgeführt sind, oder das bestehende Zeugnis wird entsprechend geändert. Wird das Zeugnis in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen erteilt, in dem das ursprüngliche Zeugnis erteilt oder erneuert worden ist, so wird die zuständige Behörde, die das Zeugnis erteilt oder erneuert hat, binnen eines Monats unterrichtet.

Artikel 15

Ablehnung der Ausstellung oder Erneuerung und Entziehung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe

1. Jede Entscheidung über die Ablehnung der Erteilung oder Erneuerung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe ist zu begründen. Sie wird dem Eigner des

Fahrzeuges unter Angabe der Einspruchsmöglichkeiten und Einspruchsfristen in dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt.

2. Jedes gültige Unionszeugnis für Binnenschiffe kann von der zuständigen Behörde, die es erteilt oder erneuert hat, entzogen werden, wenn das Fahrzeug nicht mehr den seinem Zeugnis entsprechenden technischen Vorschriften genügt.

Artikel 16

Zusätzliche Untersuchungen

1. Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates können jederzeit überprüfen, ob ein Fahrzeug ein nach Maßgabe dieser Richtlinie gültiges Zeugnis mitführt und den Angaben dieses Zeugnisses entspricht oder ob es eine offenkundige Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, die Umwelt oder die Sicherheit der Schifffahrt darstellt. Die zuständigen Behörden treffen die erforderlichen Maßnahmen nach den Absätzen 2 bis 5.
2. Wenn die Behörde bei einer Untersuchung feststellt, dass das Fahrzeug kein oder ein ungültiges Zeugnis mitführt oder den Angaben dieses Zeugnisses nicht entspricht, aber das ungültige Zeugnis oder diese mangelnde Übereinstimmung keine offenkundige Gefahr darstellt, muss der Eigner des Fahrzeuges oder sein Vertreter alle notwendigen Maßnahmen treffen, um Abhilfe zu schaffen. Die Behörde, die das Zeugnis erteilt oder zuletzt erneuert hat, wird innerhalb von sieben Tagen benachrichtigt.
3. Wenn die Behörde bei der Untersuchung feststellt, dass das Fahrzeug eine offenkundige Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, die Umwelt oder die Sicherheit der Schifffahrt darstellt, kann diese Behörde die Weiterfahrt des Fahrzeuges so lange untersagen, bis die notwendigen Abhilfemaßnahmen getroffen sind.

Sie kann auch Maßnahmen vorschreiben, die es dem Fahrzeug — gegebenenfalls nach durchgeführter Beförderung — ermöglichen, bis zu einem Ort, an dem es untersucht oder instandgesetzt wird, ohne Gefahr weiterzufahren. Die Behörde, die das Zeugnis erteilt oder zuletzt erneuert hat, wird innerhalb von sieben Tagen benachrichtigt.

4. Ein Mitgliedstaat, der die Fahrt eines Fahrzeuges unterbrochen hat oder den Eigner des Fahrzeuges von seiner Absicht unterrichtet hat, dies zu tun, sofern die festgestellten Mängel nicht behoben werden, unterrichtet innerhalb von sieben Tagen die Behörde des Mitgliedstaats, die das Zeugnis erteilt oder zuletzt erneuert hatte, über die von ihm getroffene oder beabsichtigte Maßnahme.
5. Jede Verfügung, aufgrund der im Rahmen der Durchführung dieser Richtlinie die Fahrt eines Fahrzeuges unterbrochen wird, ist genau zu begründen. Sie ist den Beteiligten unter Angabe der in den Mitgliedstaaten nach dem geltenden Recht vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen unverzüglich zuzustellen.

Artikel 17

Einheitliche europäische Schiffsnummer

Die zuständige Behörde, die ein Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt hat, trägt in dieses Zeugnis die einheitliche Europäische Schiffsnummer gemäß Anhang II Kapitel 2 ein.

Artikel 18

Gleichwertigkeit und Abweichungen

1. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die Kommission Durchführungsrechtsakte erlässt, die Abweichungen oder die Anerkennung der Gleichwertigkeit technischer Spezifikationen für ein bestimmtes Fahrzeug gestatten in Bezug auf
 - a) Einbau oder Mitführen anderer Werkstoffe, Einrichtungen oder Ausrüstungen auf einem Fahrzeug oder Treffen anderer baulicher Maßnahmen oder anderer Anordnungen als in Anhang II aufgeführt;
 - b) Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe zu Versuchszwecken für einen begrenzten Zeitraum mit technischen Neuerungen, die von den Bestimmungen des Anhangs II Teil II abweichen, sofern diese Neuerungen eine gleichwertige Sicherheit bieten;
 - c) Anwendung von Ausnahmeregelungen durch die Untersuchungskommissionen auf einem Fahrgastschiff in den Bereichen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, wenn die Anwendung der Sonderbestimmungen nach Anhang II Kapitel 15 in der Praxis als schwierig erachtet wird oder unzumutbar hohe Kosten verursacht;
 - d) Verwendung anderer Löschmittel als in Anhang II Kapitel 10 aufgeführt;
 - e) Verwendung fest installierter Feuerlöschanlagen für den Objektschutz;
 - f) Anwendung von Anhang II Kapitel 24 auf Fahrzeuge, die auf eine Länge von mehr als 110 m umgebaut werden;
 - g) Abweichungen von den Vorschriften des Anhangs II Kapitel 24 und Kapitel 24a nach Ablauf der Übergangsbestimmungen, wenn diese Vorschriften technisch schwierig anzuwenden sind oder ihre Anwendung unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen könnte;
 - h) Anerkennung von Standards für Anlagen, die geringere Wassermengen versprühen, als die in Anhang II Kapitel 10 aufgeführten Anlagen.

Die Annahme dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 25 Absatz 2.

2. Die Gleichwertigkeiten und Abweichungen nach Absatz 1 Buchstaben a bis g werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in das Unionszeugnis für Binnenschiffe eingetragen. Die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten werden davon in Kenntnis gesetzt.
3. Bis zum Erlass der Durchführungsrechtsakte nach Absatz 1 Buchstabe a können die zuständigen Behörden ein vorläufiges Unionszeugnis für Binnenschiffe nach Artikel 10 Absatz 2 erteilen.

In diesem Fall teilen die zuständigen Behörden innerhalb eines Monats nach Erteilung des vorläufigen Unionszeugnisses für Binnenschiffe der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten den Namen und die einheitliche Europäische Schiffsnummer des Fahrzeuges, die Art der Abweichung sowie des Staates, in dem das Fahrzeug registriert ist oder in dem sich sein Heimatort befindet, mit.

4. Die Kommission veröffentlicht ein Verzeichnis der nach Anhang II zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger.

*Artikel 19***Anerkennung von Schiffszeugnissen aus Drittländern**

Die Union nimmt Verhandlungen mit Drittländern auf, um die gegenseitige Anerkennung der Schiffszeugnisse zwischen der Europäischen Union und Drittländern zu gewährleisten.

Bis zum Abschluss dieser Abkommen können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats Schiffszeugnisse für Fahrzeuge aus Drittländern für die Fahrt auf den Wasserstraßen dieses Mitgliedstaats anerkennen.

Für Fahrzeuge aus Drittländern werden Unionszeugnisse für Binnenschiffe nach Artikel 7 Absatz 1 erteilt.

*Artikel 20***Fortgeltung der Richtlinie 2009/100/EG**

Für Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich des Artikels 2 Absätze 2 und 3 der vorliegenden Richtlinie, sondern in den Geltungsbereich des Artikels 1 Buchstabe a der Richtlinie 2009/100/EG fallen, gelten die Bestimmungen der letztgenannten Richtlinie.

*Artikel 21***Übergangsbestimmungen für die Verwendung von Dokumenten**

Dokumente, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen und von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2006/87/EG vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellt wurden, bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

*Artikel 22***Anpassung der Anhänge**

1. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 zu erlassen, um die Anhänge I, II, III, IV und VII an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt oder an die Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen, die sich aus der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, ergeben, um sicherzustellen, dass die beiden Zeugnisse nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a auf der Grundlage technischer Vorschriften erteilt werden, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, oder um den in Artikel 5 aufgeführten Fällen Rechnung zu tragen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 betreffend verbindliche Dienstanweisungen hinsichtlich der konkreten Anwendung der technischen Vorschriften in Anhang II zu erlassen, um eine harmonisierte Auslegung dieser Vorschriften zu gewährleisten oder den auf EU-Ebene entwickelten oder aus den Arbeiten der internationalen Organisationen, insbesondere der ZKR, abgeleiteten vorbildlichen Verfahrensweisen Rechnung zu tragen.

Beim Erlass solcher delegierter Rechtsakte stellt die Kommission sicher, dass die technischen Vorschriften, die für die Erteilung des für die Rheinschiffahrt anerkannten Unionszeugnisses für Binnenschiffe erfüllt sein müssen, einem Sicherheitsniveau entsprechen, das dem Sicherheitsniveau gleichwertig ist, das für die Erteilung des in Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte genannten Zeugnisses vorausgesetzt wird.

2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 zu erlassen, um die in dieser Richtlinie enthaltenen Verweise auf bestimmte Vorschriften des Anhangs II zu aktualisieren und somit den Änderungen zu diesem Anhang Rechnung zu tragen.

Artikel 23

Befristete Vorschriften

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 24 zu erlassen, um befristete technische Vorschriften für Fahrzeuge vorzusehen und Versuche zu ermöglichen, um Anreize für Innovation und technischen Fortschritt zu schaffen. Diese Vorschriften gelten höchstens drei Jahre.

Artikel 24

Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 3, 4, 8, 10, 22 und 23 wird der Kommission für einen unbestimmten Zeitraum ab [Inkrafttreten der Richtlinie] übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 3, 4, 8, 10, 22 und 23 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird dadurch nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt nach den Artikeln 3, 4, 8, 10, 22 und 23 tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten nach Mitteilung dieses Rechtsakts durch die Kommission Einwände erhoben hat. Das Europäische Parlament oder der Rat kann diese Frist um zwei Monate verlängern.

Artikel 25

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 7 der Richtlinie des Rates 91/672/EWG eingesetzten Ausschuss (nachstehend „der Ausschuss“) unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so kann der Vorsitz beschließen, das Verfahren innerhalb der Frist für die Übermittlung der Stellungnahme ohne Ergebnis abzuschließen.

Artikel 26
Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 27
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten, die über in Artikel 1 genannte Binnenwasserstraßen verfügen, setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 2015 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 28
Aufhebung

Die Richtlinie 2006/87/EG wird mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 29
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 30
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, die über in Artikel 1 genannte Binnenwasserstraßen verfügen.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

Anhang I Liste der in die geografischen Zonen 1, 2, 3 und 4 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes

Anhang II Technische Mindestvorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4

Anhang III Bereiche möglicher zusätzlicher technischer Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1 und 2

Anhang IV Bereiche möglicher Einschränkungen der technischen Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 3 und 4

Anhang V Muster des Unionszeugnisses für Binnenschiffe

Anhang VI Muster des Verzeichnisses der Unionszeugnisse für Binnenschiffe

Anhang VII Klassifikationsgesellschaften