

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2009

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2009 - I)

Straßburg, den 4. Juni 2009

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (09) 1 Endg.

FRÜHJARSSITZUNG 2009

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2009-I)

Straßburg, den 4. Juni 2009

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung

Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	1
---	---

II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 2: Erteilung des Beobachterstatus an das Großherzogtum Luxemburg	1
Protokoll 3: Internationale Kooperation der ZKR – Beziehungen zur Europäischen Kommission	2
Protokoll 4: Straßburger Übereinkommen über Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)	2
Protokoll 5: Klimawandel und Rheinschifffahrt	2
Protokoll 6: Informationen zum Stand der Vorbereitungsarbeiten für den ZKR-Kongress im Jahre 2009 "Klimawandel und Rheinschifffahrt"	11
Protokoll 7: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	11

III. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 8: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	11
Protokoll 9: Wirtschaftskrise und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.....	22
Protokoll 10: Marktbeobachtung in der Rheinschifffahrt.....	22

IV. Umwelt und Abfallbeseitigung

Protokoll 11: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt	30
Protokoll 12: Beförderung von MTBE/ETBE und Verschmutzung des Rheins	30

V. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 13: Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	30
Protokoll 14: Mit der tschechischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung	35
Protokoll 15: Kommunikation und Sprache in der Binnenschifffahrt	52

VI. Schifffahrtsregeln

Protokoll 16: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 10.01, 11.02 bis 11.05)	52
Protokoll 17: Einführung der Verpflichtung zum Elektronischen Melden in der Rheinschifffahrt	53

VII. Technischen Vorschriften für Schiffe

Protokoll 18: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	54
Protokoll 19: Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	54

VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen

Protokoll 20: Billigung der niederländischen Sprachfassung der ADNR-Änderungen 2009	59
---	----

IX. Der Rhein als Schifffahrtsstrasse

Protokoll 21: Modernisierung der Seilfähre Seltz-Plittersdorf (Rhein-km 340,340)	59
Protokoll 22: Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (1995-I-29, 2001-I-28)	65
Protokoll 23: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2008-I-27)	71
Protokoll 24: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke, Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim, Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2008	74

X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden

Protokoll 25: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	76
---	----

XI. Verwaltungs- und Finanzfragen

Protokoll 26: Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2007	95
Protokoll 27: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2007	95
Protokoll 28: Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2010	95

	Seite
Protokoll 29: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2010.....	95
Protokoll 30: Revidierter vorläufiger Haushalt 2009 der Konferenz der Vertragsparteien und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (Abfallübereinkommen von 1996).....	96
Protokoll 31: Vorläufiger Haushalt 2010 der Konferenz der Vertragsparteien und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (Abfallübereinkommen von 1996).....	97
Protokoll 32: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2008.....	97
 XII. Pressemitteilung	
Protokoll 33: Pressemitteilung.....	105
Protokoll 34: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	105



ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 200 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Erteilung des Beobachterstatus an das Großherzogtum Luxemburg

Beschluss

Die Zentralkommission,

I.

nach Kenntnisnahme vom Antrag des Großherzogtums Luxemburg auf Einräumung des Beobachterstatus,

unter Bezugnahme auf den Wortlaut ihres Beschlusses 2001-I-3 zum Beobachterstatus für Drittstaaten oder für Regierungsorganisationen,

in der Feststellung, dass das Großherzogtum Luxemburg erklärt hat, die Regeln für den Status der Beobachterstaaten bei der Zentralkommission zu akzeptieren,

mit Rücksicht darauf, dass das Großherzogtum Luxemburg in signifikanter Weise von der europäischen Binnenschifffahrt betroffen ist,

in der Auffassung, dass das Großherzogtum Luxemburg durch ihre Teilnahme an den Arbeiten der Zentralkommission einen positiven Beitrag zu diesen Arbeiten und zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt leisten kann,

beschließt, dem Großherzogtum Luxemburg den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

II.

beauftragt den Generalsekretär, diesen Beschluss den Behörden des Großherzogtums Luxemburg zu übermitteln und, in Verbindung mit den Ausschüssen, mit den Vertretern des Großherzogtums Luxemburg die konkreten Modalitäten für eine Teilnahme dieses Staates an den Arbeiten der Zentralkommission gemäß der für den Status des Beobachterstaates geltenden Regelung zu besprechen.

PROTOKOLL 3

Internationale Kooperation der ZKR Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Klimawandel und Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2008-I-12,

nimmt den fortgeschriebenen Statusbericht „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ ihres Ständigen Technischen Ausschusses und ihres Untersuchungsausschusses zur Kenntnis,

begrüßt die Arbeiten der Mitgliedsstaaten sowie der Internationalen Kommission zur Hydrologie des Rheingebiets (KHR) und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR), mit denen die Betroffenheit der Schifffahrt und Wasserstraßen durch den Klimawandel belastbar ermittelt und darauf aufbauend angemessene Anpassungsstrategien entwickelt werden können, sowie die konkreten Planungen für mögliche Anpassungsarbeiten,

stellt fest, dass diese Arbeiten und Planungen wesentlich dazu beitragen werden, die Leistungsfähigkeit der Rheinschifffahrt auch bei einem fortschreitenden Klimawandel zu erhalten und zu steigern,

bittet ihre Ausschüsse,

- weiterhin regelmäßig die erreichten Arbeitsfortschritte, auch im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt, darzustellen,
- nach Durchführung des Kongresses „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ ein zusammenfassendes Dokument mit den wichtigsten Feststellungen und Schlussfolgerungen des Kongresses vorzulegen.

Anlage

Klimawandel und Rheinschifffahrt

Übersicht über die wichtigsten laufenden Aktivitäten in den Mitgliedsstaaten und einschlägigen internationalen Organisationen

Fortgeschriebener Statusbericht für das Plenum der Zentralkommission

Im Frühjahr 2008 hatte die Zentralkommission den Bericht ihres Ständigen Technischen Ausschusses und ihres Untersuchungsausschusses „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ zur Kenntnis genommen und ihre Ausschüsse gebeten, einen fortgeschriebenen Statusbericht zur Frühjahrstagung 2009 vorzulegen mit dem Ziel, die von ihnen erarbeiteten Ansätze oder schon abgeschlossenen Überlegungen anlässlich des Kongresses „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ den betroffenen Kreisen zur Diskussion zu stellen und in ein Abschlussdokument des Kongresses einfließen zu lassen. (Protokoll 2008-I-12). Der Statusbericht beschreibt die wichtigsten laufenden Aktivitäten der ZKR, ihrer Mitgliedsstaaten und der einschlägigen internationalen Organisationen, die sich direkt oder indirekt mit der Rheinschifffahrt befassen, und zieht erste Schlussfolgerungen daraus.

Zusammenfassung

Schwerpunkt der Arbeiten der ZKR ist die Vorbereitung ihres Kongresses 2009 „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“, der in seinem wissenschaftlichen Teil Grundlagen und Analysen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf den Rhein und in seinen drei Workshops speziell auf Infrastruktur, Flotte und Logistik abhandeln wird. Der Kongress wird dabei die entsprechenden Arbeiten der Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) und Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) in den Kontext der Binnenschifffahrt stellen und zudem die einschlägigen Arbeiten der Mitgliedsstaaten und von Forschungsinstitutionen präsentieren.

Das Ziel des Projektes RheinBlick2050 der KHR ist die Entwicklung gemeinsamer Klima- und Abflussprojektionen für das internationale Rheingebiet basierend auf existierenden regionalen Klimaszenarien. Die endgültigen Ergebnisse, die 2010 vorliegen sollen, werden quantifizierbare Aussagen sein, welche die Grundlage für weitere Planungen oder politisch relevante Entscheidungen, vor allem der betroffenen Staaten, bilden.

In dem von ihr ausgearbeiteten Bewirtschaftungsplan für die Flussgebietseinheit Rhein stellt die IKSR fest, dass bereits eine Abflussumverteilung vom Sommer in den Winter erfolgt, wobei der mittlere Abfluss des Jahres konstant bleibt. Letzteres mag auch eine Erklärung dafür sein, dass diese Abflussumverteilung bisher keine bedeutenden Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Rheinschifffahrt hatte. Mittelfristiges Ziel der IKSR ist es, international abgestimmte Anpassungsstrategien für die Wassermengennutzung, für Wasserqualitäts- und ökologische Aspekte zu entwickeln.

Die Aktivitäten der Mitgliedsstaaten der ZKR spiegeln deren besondere Betroffenheit durch den Klimawandel wieder. Arbeiten der Schweiz stellen heraus, dass sich das Abschmelzen der Gletscher, welches weitgehend bis zum Jahr 2050 erfolgt sein wird, negativ auf die Binnenschifffahrt auswirken wird. Da die Schmelzwasserzufuhr vor allem in den ansonsten trockeneren Sommermonaten stattfindet, könnte in dieser Übergangszeit die Binnenschifffahrt zunächst vom Abschmelzen der Gletscher profitieren.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten in Deutschland steht das Forschungsprogramm KLIWAS – „Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen“. Anlässlich der 1. Statuskonferenz des Programms stellten die Projektbeteiligten heraus, dass KLIWAS über eine der vollständigsten Modellketten im Bereich der verkehrswasserwirtschaftlichen Klimafolgenforschung und eines der umfangreichsten Ensembles von Klima-, Abfluss- und Wasserstandsprojektionen für den Rhein verfügt. Betont wurden auch die Vorläufigkeit und die Unsicherheiten bisheriger Aussagen und die Unmöglichkeit seriös begründeter Entscheidungen über Anpassungsoptionen zum derzeitigen Zeitpunkt.

Die Aktivitäten in den Niederlanden befassen sich insbesondere mit den Auswirkungen des Anstiegs des Meeresspiegels und den Änderungen im Abfluss des Rheins. Für die Rheinschifffahrt von besonderer Bedeutung dürfte die Forderung nach der umgehenden Implementierung des Programms „Ruimte voor de Rivier“ (Raum für den Fluss), welches die nachteiligen Folgen von Hochwassern begrenzen sollte, und der Errichtung eines Systems von Speerwerken im Rheinmündungsgebiet, welches die Aufrechterhaltung der Rheinschifffahrt auch bei Sturmfluten ermöglichen sollte, sein.

Für die Europäische Gemeinschaft ist hinsichtlich des Klimawandels dessen Begrenzung, insbesondere durch die Reduzierung der Treibhausgasemissionen vorrangig. Daneben sehen die Gemeinschaftsorgane die dringende Notwendigkeit, Strategien zur Anpassung an den Klimawandel zu entwickeln. Allerdings haben sie bisher keine besonderen Aktivitäten hinsichtlich der Binnenschifffahrt entwickelt oder angekündigt.

Schlussfolgerungen

Die bisherigen Studien und Arbeiten zum Klimawandel und dadurch bedingte Abflussveränderungen des Rheins deuten zwar bereits darauf hin, dass der Abfluss im Sommer weiter ab- und im Winter zunimmt. Allerdings scheinen die Unsicherheiten der bisherigen Aussagen noch in den Bandbreiten möglicher Auswirkungen der Klimaänderungen zu liegen. Daraus ergeben sich für die ZKR zwei wesentliche Schlussfolgerungen:

1. *Die Rheinschifffahrt dürfte vom Klimawandel betroffen sein, weshalb sich die ZKR mit den Auswirkungen des Klimawandels weiterhin beschäftigen muss.*
2. *Aufgrund der Unsicherheiten in den aktuell verfügbaren Daten ist es derzeit verfrüht, dass die ZKR Entscheidungen im Hinblick auf konkrete Anpassungsmaßnahmen trifft.*

Für die Rheinschifffahrt von besonderer Bedeutung im Hinblick auf den Klimawandel ist das Projekt RheinBlick 2050. Mit dessen Abschluss und eventuell noch einiger zusätzlicher Arbeiten sollten im Jahre 2010 oder 2011 quantifizierbare Aussagen, welche die Grundlage für weitere Planungen oder politisch relevante Entscheidungen bilden können, vorliegen. Davon ausgehend ergibt sich eine weitere wichtige Schlussfolgerung für die ZKR:

3. *2011 dürfte der Zeitpunkt gekommen sein, zu dem die ZKR ihre Anpassungsstrategie im Hinblick auf den Klimawandel entwickeln und konkrete Aktivitäten beschließen sollte.*

Für alle Verkehrsträger sind rechtliche Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der Diskussion oder bereits beschlossen. Auch daraus ergeben sich wichtige Schlussfolgerungen für die ZKR:

4. *Es steht zu erwarten, dass im Rahmen der Verkehrs- und Umweltpolitik auf nationaler oder internationaler Ebene die Forderung erhoben wird, auch für die Binnenschifffahrt verbindliche Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen vorzusehen.*
5. *Die ZKR muss im Hinblick auf vorgenannte Maßnahmen in den nächsten ein bis zwei Jahren ihre Positionen festlegen, wenn sie die Ausgestaltung dieser Maßnahmen bestimmen oder zumindest mitgestalten möchte.*

FLUSSKOMMISSIONEN FÜR DEN RHEIN

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – ZKR

Der ZKR-Kongress 2009 „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ wird in seinem wissenschaftlichen Teil Grundlagen und Analysen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf den Rhein und in einem seiner drei Workshops das Themenfeld Infrastruktur, Betrieb und Schifffahrtsverhältnisse abhandeln. Der Kongress wird dabei die entsprechenden Arbeiten von IKSR und KHR in den Kontext der Binnenschifffahrt stellen und zudem die einschlägigen Arbeiten der Mitgliedsstaaten präsentieren.

Im Rahmen des Ständigen Technischen Ausschusses der ZKR und seiner Arbeitsgruppe unterrichten sich die Delegationen gegenseitig über ihre jeweiligen Arbeiten im Hinblick auf Abflussveränderungen des Rheins und deren Auswirkungen infolge etwaiger Klimaschwankungen. Weitere Arbeiten sind noch nicht erfolgt, was insbesondere darauf zurückgeführt werden kann, dass quantifizierbare Aussagen, welche die Grundlage für weitere Planungen oder politisch relevante Entscheidungen bilden können, noch nicht vorliegen.

Der Untersuchungsausschuss der ZKR beabsichtigt, einen Bericht über die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen in der Binnenschifffahrt zu erstellen.

Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes – KHR

Das Ziel des Projektes RheinBlick2050¹ der KHR ist die Entwicklung gemeinsamer Klima- und Abflussprojektionen für das internationale Rheingebiet basierend auf existierenden regionalen Klimaszenarien. Die Gesamt-Projektlaufzeit ist auf zwei Jahre angesetzt und soll im Januar 2010 enden. Basierend auf den entsprechenden Datensätzen ist eine Ableitung anwendbarer Informationen und Ergebnisse für den planungsrelevanten Zeitraum bis 2050 (insgesamt bis 2100) möglich.

Wesentlich für den Nutzen des Projektes ist die Qualität der dafür herangezogenen Eingangsdaten. Experten gehen davon aus, dass der Bias in den Daten wahrscheinlich viel größer ist als die Bandbreite der Auswirkungen von Klimaänderungen. Daher können die Daten nicht für hydrologische Modelle verwendet werden, ohne sie für den Bias zu korrigieren.

Die endgültigen Ergebnisse werden quantifizierbare Aussagen sein, welche die Grundlage für weitere Planungen oder politisch relevante Entscheidungen der betroffenen Staaten bilden. Auch die ZKR könnte bei den von ihr in den nächsten Jahren zu treffenden Entscheidungen relevante Ergebnisse des Projekts RheinBlick2050 nutzen.

¹ <http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050>

Internationale Kommission zum Schutz des Rheins – IKSR

Die IKSR hat in ihren Entwurf für einen Bewirtschaftungsplan für die internationale Flussgebietseinheit (IFGE) Rhein (Teil A = übergeordneter Teil)² im Baseline Szenario (Abschnitt 6.2) einige allgemeine Ausführungen zum Klimawandel aufgenommen:

Aufgrund des Klimawandels ist mittel- bis langfristig mit Veränderungen des Wasserhaushalts sowohl bezüglich des Mengenregimes als auch bezüglich der Temperaturprofile zu rechnen.

Bei den Untersuchungen zu den Messdaten der Lufttemperatur ergeben sich bereits heute eindeutige Aussagen aus allen Regionen des Rhein-Einzugsgebiets. ...

Als Konsequenz aus der Temperatur- und Niederschlagserhöhung und der geringeren Schneespeicherung im Winter zeigen die monatlichen Abflussmittelwerte des Winterhalbjahrs im gesamten Rhein-Einzugsgebiet höhere Werte als früher. Dabei steigen auch die winterlichen Maximalabflüsse an. Es erfolgt eine Abflussumverteilung vom Sommer in den Winter, wobei der mittlere Abfluss des Jahres konstant bleibt.

In der letzten Rheinministerkonferenz hat die IKSR den Auftrag erhalten, die durch die Klimaänderung bedingte Änderung des Abflussgeschehens im Rheineinzugsgebiet besser zu erfassen. Eine entsprechende Szenariestudie (2007-2009) ist in Bearbeitung. ...

Darauf aufbauend werden in der IKSR international abgestimmte Anpassungsstrategien für die Wassermengennutzung, für Wasserqualitäts- und ökologische Aspekte entwickelt.

Sofern sich daraus neue Erfordernisse ergeben, werden diese Bestandteile des zweiten internationalen Bewirtschaftungsplans für die IFGE Rhein sein.

Die IKSR hat zur Entwicklung der Szenariestudie die Expertengruppe „Klima“ eingesetzt. Die Expertengruppe hat zudem den Auftrag erhalten, vorgängig eine zusammenfassende „Analyse des Kenntnisstands zu den bisherigen Veränderungen des Klimas und zu den Auswirkungen der Klimaänderung auf den Wasserhaushalt im Rhein-Einzugsgebiet“ zu erstellen. Ein Entwurf dieser Analyse³ liegt bereits vor. Die aus Sicht der Binnenschifffahrt wichtigsten Analyseergebnisse sind in den oben wiedergegebenen Teil des Bewirtschaftungsplans eingeflossen.

Der vielleicht wichtigste Beitrag zur Arbeit der Expertengruppe ist das Projekt RheinBlick2050 der KHR. Da auch das Sekretariat der ZKR als Beobachter in der Expertengruppe mitarbeitet, vereint diese die drei internationalen Kommissionen für den Rhein KHR, IKSR und ZKR.

² <http://www.iksr.org/index.php?id=240>

³ ZKR-Dokument TP (08) 31

MITGLIEDSSTAATEN DER ZKR

Deutschland

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Jahr 2007 das Forschungsprogramm KLIWAS – „Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen“⁴ gestartet. Die bisherigen Arbeiten haben sich auf die regionale Klimaentwicklung und ihre Auswirkungen auf das Wirkungsgefüge Binnenwasserstraße am Beispiel des Rheins konzentriert. Ab 2009 wird das Forschungsprogramm erheblich ausgeweitet. Im Rahmen der 1. Statuskonferenz des Programms im März 2009 wurden die Vorhaben des Forschungsprogramms sowie erste Ergebnisse präsentiert. Einige wichtige Ergebnisse und Feststellungen daraus sind nachfolgend wiedergegeben:

- KLIWAS verfügt bereits jetzt über eine der vollständigsten Modellketten im Bereich der verkehrswasserwirtschaftlichen Klimafolgenforschung und eines der umfangreichsten Ensembles von Klima-, Abfluss- und Wasserstandsprojektionen für den Rhein.
- KLIWAS liefert bereits jetzt wichtige Grundlagen für das Forschungsnetzwerk und die Politikberatung (KHR, IKSR, ZKR, ...).
- Bis zum Szenariohorizont 2050 sind derzeit keine deutlichen Änderungen der mittleren saisonalen Abflüsse zu erkennen.
- Bis zum Szenariohorizont 2100 zeichnen sich Übereinstimmungen der Abflussprojektionen in Richtung einer Abnahme der mittleren Abflüsse im Sommer und einer Zunahme im Winter ab.

Die Konferenz verdeutlichte auch die Vorläufigkeit und die Unsicherheiten bisheriger Aussagen, in dem die Vortragenden auf Folgendes hinwiesen:

- Die Klimamodelle liefern erheblich unterschiedliche Ergebnisse.
- Einige Klimamodellläufe sind noch „work in progress“.
- Die volle Bandbreite an Simulationen liegt noch nicht vor.
- Die Abflussprojektionen zeigen eine sehr große Streuung und die derzeitigen Ergebnisse haben noch einen exemplarischen Charakter.
- Eine Quantifizierung des Vertrauensbereichs der Ergebnisse sowie ein Postprozessing der Ergebnisse (Bias-Korrektur) sind notwendig als Voraussetzung zur Entwicklung von Anpassungsoptionen.
- Eine seriös begründete Entscheidung über Anpassungsoptionen ist derzeit noch nicht möglich.

Niederlande

Um die Konsequenzen des Klimawandels vor allem im Hinblick auf die niederländische Wasserwirtschaft zu untersuchen, wurde von der Regierung die Deltakommission⁵ ins Leben gerufen. Sie hatte unter anderem den Auftrag bekommen, herauszufinden, wie die Niederlande auch längerfristig so eingerichtet werden können, dass das Land eine Klimabeständigkeit aufweist. Der Schlussbericht⁶ wurde im Herbst 2008 vorgelegt.

⁴ www.kliwas.de

⁵ www.deltacommissie.com

⁶ ZKR-Dokument TP/G (09) 4

Die Deltakommission kommt zu dem Schluss, dass bis 2100 ein regionaler Anstieg des Meeresspiegels von 0,65 bis 1,3 m und bis 2200 von 2 bis 4 m berücksichtigt werden sollte. Für den Abfluss des Rheins sieht sie in den Sommerhalbjahren eine Verringerung und in den Winterhalbjahren einen Anstieg voraus. Der Bemessungsabfluss für Hochwasser sollte von derzeit 16.000 m³/s auf rund 18.000 m³/s für das Jahr 2100 angehoben werden.

Von den Empfehlungen der Kommission betreffen vor allem zwei den Rhein:

- Davon ausgehend, dass die maximalen Abflüsse des Rheins ansteigen werden, wird die umgehende Implementierung des Programms „Ruimte voor de Rivier“ (Raum für den Fluss) gefordert. In diesem Kontext sollen auch Verhandlung mit Nachbarstaaten zur Abstimmung von Hochwasserschutzmaßnahmen aufgenommen werden.
- Für die Rheinmündung wird die Errichtung eines Systems von Speerwerken vorgeschlagen, das Hochwasserschutz, Trinkwasserversorgung, Stadtentwicklung und Naturschutz in dieser Region ermöglichen sollte. Die Extremabflüsse des Rheins müssten dann über das südwestliche Delta abgeleitet werden.

Die Kommission geht weiter davon aus, dass es in den Sommermonaten zu ausgedehnteren Niedrigwasserperioden kommen wird, auf die sich die Binnenschifffahrt durch Anpassung der Flotten sowie der logistischen Prozesse einstellen sollte.

Schweiz

Die schweizerische Regierung hat das Beratende Organ für Fragen der Klimaänderung (OcCC) eingesetzt mit dem Auftrag, Empfehlungen zu Fragen des Klimas und der Klimaänderungen zu Händen von Politik und Verwaltung zu formulieren. OcCC legte dazu 2007 seinen umfangreichen Bericht „Klimaänderung und die Schweiz 2050; Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft“⁷ vor, der aufzeigt, wie sich der Klimawandel bis 2050 unter anderem auf den Wasserabfluss und die Binnenschifffahrt auswirken könnte.

Der Bericht stellt die große Bedeutung der Rheinschifffahrt für den schweizerischen Außenhandel heraus. Gleichzeitig beleuchtet der Bericht die Empfindlichkeiten der Binnenschiffsverkehre zu den schweizerischen Häfen für Niedrig- und Hochwasser. Im Zusammenhang mit dem Klimawandel erwarten die Autoren des Berichts, dass insbesondere das Abschmelzen der Gletscher sich negativ auf die Binnenschifffahrt auswirken wird:

„Die Klimaänderung wird einen Einfluss auf den Abfluss haben. Heute weist der Rhein einen stabilen Abfluss auf dank der Speisung im Frühling/Sommer durch Schmelzwasser und Niederschlag in den Alpen und im Herbst/Winter durch Niederschlag in den tiefer gelegenen Gebieten. Das Schmelzwasser der winterlichen Schneedecke und der Gletscher ist heute eine wichtige Quelle für den gleichmäßigen Abfluss in Zeiten mit geringem Niederschlag. Dieser ausgleichende Einfluss wird mit dem Abschmelzen der Gletscher laufend abnehmen. Die Wahrscheinlichkeit von längeren Perioden mit außergewöhnlich niedrigen Wasserständen wird bis 2050 zunehmen.“

Obwohl der Fortbestand der Schifffahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird, dürfte die zeitliche Zuverlässigkeit der Rheinschifffahrt in Mitleidenschaft gezogen werden. Fortschritte bei den saisonalen Voraussagen der Wetterentwicklung und damit der Wasserstände werden in Zukunft die logistische Planung vereinfachen und die Planungssicherheit erhöhen.“

⁷ Klimaänderung und die Schweiz 2050; Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft www.occc.ch

An anderer Stelle des Berichts wird darauf hingewiesen, dass das Abschmelzen der Gletscher weitgehend bis zum Jahr 2050 erfolgen wird. Da die Schmelzwasserzufuhr vor allem in den ansonsten trockeneren Sommermonaten stattfindet, könnte somit die Binnenschifffahrt zunächst sogar vom Abschmelzen der Gletscher profitieren.

Der Bericht verweist auch auf konkurrierende Nutzungen der zeitweise knapper werdenden Ressource Wasser, was die Schaffung entsprechender Zuteilungsmechanismen erfordere. Ob davon die Binnenschifffahrt betroffen sein könnte, wird allerdings nicht weiter untersucht.

Belgien, Frankreich

Es sind bis jetzt keine konkreten Aktivitäten in diesen Staaten zu möglichen Abflussveränderungen des Rheins und deren Auswirkungen infolge etwaiger Klimaschwankungen bekannt geworden.

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

Gemeinsame Umsetzungsstrategie (Common Implementation Strategy – CIS) für die Wasserrahmenrichtlinie

Im Rahmen der CIS haben die Wasserdirektoren im Juni 2008 ein „Policy Paper“ mit dem Titel „Climate Change and Water“⁸ verabschiedet. Für die Binnenschifffahrt dürften daraus die folgenden Feststellungen und Schlussfolgerungen von besonderer Bedeutung sein:

- Obwohl die Minimierung des Klimawandels Vorrang hat, besteht auch die dringende Notwendigkeit, Strategien zur Anpassung an den Klimawandel zu entwickeln.
- Alle Sektoren, die einen bedeutenden Bezug zum Wasser haben, einschließlich der Binnenschifffahrt, müssen zur Anpassung beitragen.
- Bewirtschaftungspläne für Flusseinzugsgebiete können sektorspezifische Aktionen und nutzungsbezogene Erfordernisse unterstützen.
- Die eingesetzte Strategische Steuerungsgruppe über Klimawandel und Wasser soll sich 2009 vor allem mit der weitergehenden Einbeziehung des Klimawandels in die künftigen Versionen der Bewirtschaftungspläne befassen.

Weißbuch: Adapting to climate change: Towards a European framework for action

Zentrale Forderung des Weißbuchs⁹ im Hinblick auf Verkehrsinfrastrukturen ist, diese künftig widerstandsfähig gegenüber Auswirkungen des Klimawandels zu machen. Dies wird als Aufgabe der Mitgliedsstaaten angesehen. Allerdings sollen entsprechende Forderungen in Rechtsakte und Projekte der Gemeinschaft im Bereich Verkehr, zum Beispiel zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen, aufgenommen werden.

⁸ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?!=/framework_directive/climate_adaptation/policy_paperpdf/ EN 1.0 &a=d

⁹ http://ec.europa.eu/environment/climat/adaptation/pdf/com_2009_147_en.pdf

Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik; Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienste der gemeinsamen Verkehrspolitik

Verkehrspolitische Ansätze der Europäischen Kommission im Hinblick auf den Klimawandel lassen sich aus dem Grünbuch¹⁰ erkennen, wo unter anderem folgendes ausgeführt wird:

Neben dem Bestreben, einen spürbaren Beitrag zu den gemeinsamen Klimaschutzziele ... zu leisten, sollte die TEN-V-Politik auch der Notwendigkeit Rechnung tragen, infolge möglicher Auswirkungen des Klimawandels (wie steigende Meeresspiegel ...) die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen. Die Anfälligkeit des TEN-V für Folgen des Klimawandels und mögliche Anpassungsmaßnahmen sollten daher ausgewertet werden. Die Aufmerksamkeit ist dabei auf die Frage zu richten, wie „klimafest“ die neue Infrastruktur ist.

Konkrete Maßnahmen oder gar besondere Hinweise für die Binnenschifffahrt enthält das Grünbuch allerdings nicht auf

Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt „NAIADES“, Plattform für die Umsetzung von NAIADES – PLATINA

Das Aktionsprogramm¹¹ und die Umsetzungsplattform¹² befassen sich nicht mit dem Thema Klimawandel.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO

Die IMO arbeitet derzeit an einer wirksamen Regelung mit weltweiter Geltung zur Begrenzung oder gar Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Seeschifffahrt. Noch 2009 soll eine Reihe von technischen und betrieblichen Maßnahmen beschlossen werden, nämlich der Energieeffizienz-Index (Energy Efficiency Design Index) für neue Schiffe; ein Schiffsenergiemanagementplan (Ship Energy Management Plan) für neue und bestehende Schiffe und ein betrieblicher Energieeffizienz-Index (Energy Efficiency Operational Indicator) für bestehende Schiffe. Außerdem sollen auch marktbasierende Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen geprüft und wohlmöglich verabschiedet werden.¹³

PIANC

Anfang 2008 hat das Sekretariat der ZKR PIANC angeboten, gemeinsam eine Plattform zum Austausch von Informationen und zur Zusammenarbeit mit allen betroffenen internationalen Verbänden im Hinblick auf Klimawandel und Binnenschifffahrt einzurichten, ähnlich der erfolgreichen PIANC Task Group Water Framework Directive. PIANC hat das Angebot nicht angenommen und scheint eine Lösung anzustreben, die weltweit ausgerichtet ist und die Seeschifffahrt einbezieht. Eine entsprechend ausgerichtete Task Group soll demnächst eingesetzt werden. Das Sekretariat der ZKR wird sich aktiv daran beteiligen.

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:EN:HTML:NOT>

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0006:EN:HTML:NOT>

¹² http://ec.europa.eu/transport/inland/promotion/platina_en.htm

¹³ www.imo.org

PROTOKOLL 6

Informationen zum Stand der Vorbereitungsarbeiten für den ZKR-Kongress 2009 „Klimawandel und Rheinschifffahrt“

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2008 und den Ausblick auf das erste Halbjahr 2009.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Jahr 2008 und Ausblick auf das erste Halbjahr 2009

I Allgemeines

a) Allgemeine Lage

Die von der Rheinschifffahrt beförderten Gütermengen sind im Jahr 2008 um 1,7 % zurückgegangen. Während in den ersten neun Monaten des Jahres in fast allen Sektoren (abgesehen von den Erdölerzeugnissen) eine steigende Tätigkeit zu beobachten war, fand dieser positive Trend im Laufe der letzten Monate des Jahres ein jähes Ende. So war ab Oktober ein deutlicher Nachfragerückgang festzustellen. Diese negative Entwicklung weitete sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 aus. In den Häfen von Antwerpen und Rotterdam, die für die Rheinschifffahrt entscheidend sind, gingen die umgeschlagenen Gütermengen im ersten Quartal 2009 im Vergleich zum ersten Quartal 2008 um 19,3 % bzw. 11 % zurück.

b) Wasserführung

Die Wasserführung stellte 2008 für die Binnenschifffahrt keinen limitierenden Faktor dar. Da es keine länger anhaltenden Niedrig- oder Hochwasserstände gab, konnte der Laderaum relativ optimal genutzt werden.

Auch in den ersten Monaten des Jahres 2009 begünstigte die Wasserführung eine optimale Nutzung des Laderaums.

c) Treibstoffpreise

Die Treibstoffpreise entwickelten sich wie die Erdölpreise auf dem Weltmarkt nach oben und erreichten im Juli 2008 einen neuen Rekordstand. Ab September zeichnete sich ein Rückgang der Erdölpreise auf dem Weltmarkt ab, was sich sofort auf die Treibstoffpreise auswirkte, die zwischen Juli und Dezember 2008 so um die Hälfte zurückgingen. Über das gesamte Jahr 2008 lagen die Treibstoffpreise im Schnitt jedoch 28 % über den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2007.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen sind über das gesamte Jahr 2008 um 2,5 % gesunken. Insbesondere im zweiten Halbjahr war unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise ein Rückgang um 5,2 % zu verzeichnen.

Landwirtschaftssektor

Im Landwirtschaftssektor sind die Beförderungsmengen 2008 um 2,4 % zurückgegangen. In diesem Sektor wirkte sich die Wirtschaftskrise nicht so stark aus wie in den anderen Sektoren. Während die Gerstebeförderungen um 12,6 % stiegen, gingen die Maisbeförderungen um über 21 % zurück. Die Futtermittel- und Pflanzenölprodukte legten um 1 % zu, die Beförderung von Düngemitteln nahm hingegen um 2 % ab.

Stahlsektor

Im Stahlsektor ist die Beförderungsmenge 2008 allgemein um 3,8 % zurückgegangen, wobei der Rückgang bei den Transporten von Erzen und Metallabfällen lediglich 1,6 %, bei den Transporten von Eisen, Stahl und Nichteisenmetallen hingegen 9,3 % betrug. Dieser Sektor hat die Folgen der Wirtschaftskrise und des Einbruchs der Exporte Europas mit voller Wucht zu spüren bekommen. Bei näherer Betrachtung ist festzustellen, dass sich die Rohstoffbeförderungen in diesem Bereich bis November weiter normal entwickelten, im Dezember dann jedoch ein Rückgang der Transporte von 25,6 % zu beobachten war, ein Trend, der Anfang 2009 anhielt. Der deutliche Rückgang bei den

Beförderungen von Stahlerzeugnissen setzte hingegen im Oktober ein und verstärkte sich nach und nach, so dass im Januar und Februar 2009 ein Minus von rund 38 % zu verzeichnen war. Die Zahlen, die Ende März zu diesem Sektor vorlagen, lassen auf kurze Sicht keine Umkehr dieses negativen Trends erkennen. Auch in der Rheinschifffahrt erscheint ein realer Anstieg der Beförderungsnachfrage vor dem dritten Quartal 2009 wenig wahrscheinlich.

Energiesektor: Kohle

Die Beförderungen im Kohlesektor sind im Laufe des Jahres 2008 um 3,1 % und im zweiten Halbjahr 2008 um 6,9 % gesunken. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieser Sektor auf die Wirtschaftskrise weniger sensibel reagiert als der Stahl-, Chemie- oder Containersektor, und das, obwohl ein Großteil seiner Erzeugnisse in Abhängigkeit zur Elektrizitätserzeugung für die Industrie steht. Die Verlangsamung der Importe setzt sich 2009 fort, so dass aufgrund des allgemeinen wirtschaftlichen Umfeldes mit einer Abnahme der Beförderungsnachfrage zu rechnen ist.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Die Beförderungen von Baustoffen auf dem Rhein haben 2008 – gestützt durch die günstige Konjunktur der ersten neun Monate des Jahres – insgesamt zugenommen. Die Folgen der Krise haben sich insbesondere aufgrund der laufenden Bauvorhaben weniger schnell bemerkbar gemacht als in den anderen Sektoren. So war erst im Laufe der ersten Monate des Jahres 2009 ein Rückgang der Beförderungsmengen von über 30 % zu verzeichnen. Diese Entwicklung scheint sich vorläufig fortzusetzen, obwohl umfangreiche öffentliche Vorhaben eingeleitet wurden, um die Auswirkungen der Krise auf das Baugewerbe und die öffentlichen Arbeiten zu mildern.

b) Frachtniveau

In der Trockenschifffahrt haben die Frachten genauso wie die Beförderungsnachfrage in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 ein hohes Niveau erreicht. Ab Herbst tendierten die Frachten mit dem seit September zu beobachtenden Rückgang der Beförderungsnachfrage deutlich nach unten. Diese Entwicklung setzte sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 so weit fort, dass die Frachten kaum mehr die Betriebskosten decken.

c) Containerverkehr

Der Containerverkehr auf dem Rhein lag bis Mai 2008 über dem Niveau des Jahres 2007. Seither sind die Beförderungsmengen kontinuierlich gesunken. Diese Entwicklung hat sich ab September deutlich verstärkt und bis zum Frühjahr 2009 fortgesetzt. Im Vergleich zum Jahr 2007 war das Volumen der auf dem Rhein beförderten Container über das gesamte Jahr um 5 % niedriger. Im Dezember 2008 war das Volumen über 24 % niedriger als im Dezember 2007. Im Januar und Februar 2009 ging es im Vergleich zum selben Zeitraum des Jahres 2008 noch einmal um 18 % bzw. 28 % zurück.

Der stärkste Rückgang war über das Jahr 2008 mit –6,4 % bei den beladenen Containern zu beobachten. Bei den Leercontainern betrug der Rückgang –2,3 %.

Diese Entwicklung bei den Containerbeförderungen spiegelt die Tätigkeit in den Seehäfen wider. In diesen Häfen ist die Umschlagsmenge seit den ersten Monaten der Krise nämlich drastisch gesunken. Aufgrund des Mangels an Gütern sind regelmäßige Linien eingestellt worden. Im April 2009 war bei der Beförderungsnachfrage im Vergleich zu den Vormonaten eine leichte Erholung zu beobachten. Die Tatsache, dass auch im Seecontainerverkehr ein leichter Anstieg zu verzeichnen war, könnte auf ein Ende des Abwärtstrends bei den Beförderungsmengen hindeuten. Angesichts des allgemeinen wirtschaftlichen Umfeldes erscheint es jedoch verfrüht, auf kurze Sicht von einer Belebung der Beförderungsmengen und somit der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein auszugehen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

In der Tankschifffahrt hat die Beförderungsmenge über das Jahr 2008 um 1 % zugenommen. Im zweiten Halbjahr stieg sie aufgrund der starken Belegung des Erdölsektors sogar um 2,7 %.

Energiesektor

Die Beförderung von Erdölzeugnissen hat auf dem Rhein über das gesamte Jahr 2008 um mehr als 4 % zugenommen. Im zweiten Halbjahr 2008 betrug die Zunahme aufgrund eines starken Rückgangs der Erdölpreise auf dem Weltmarkt, der die Verbraucher zur Wiederaufstockung ihrer seit Monaten sehr niedrigen Lagerbestände veranlasste, mehr als 10 %. Zu diesem Effekt, der mit den Preisen der Erzeugnisse zusammenhängt, kam vor dem Winter noch die saisonal bedingte Vorratsanlegung hinzu. Das Zusammenspiel dieser beiden Faktoren hat zu einer starken Zunahme der Beförderungsnachfrage bei Erdölzeugnissen geführt. Dies gilt insbesondere für die Monate Oktober und November, in denen die Beförderungsmengen auf dem Rhein im Vergleich zum Vorjahr um 18 % höher waren.

Diese günstige Entwicklung im zweiten Halbjahr 2008, die somit lediglich das Ergebnis eines Aufholprozesses ist, stellt den langfristig eher abwärts gerichteten Trend bei den Beförderungen in diesem Bereich, der zumindest teilweise auf die generell in allen Bereichen praktizierte Energiesparpolitik zurückzuführen ist, nicht in Frage.

Am Ende des Jahres 2008 und in den ersten Monaten des Jahres 2009 ist die Beförderungsnachfrage wieder zurückgegangen, da der dringendste Bedarf gedeckt war. Der hohe Verbrauch während des strengen Winters 2008/2009 hatte zur Folge, dass die Beförderungen zu Beginn des Jahres 2009 im Wesentlichen zur Deckung des unmittelbaren Verbrauchs dienten. Deswegen haben die Lagerbestände noch nicht ihr übliches Niveau erreicht, was je nach Entwicklung der Erdölpreise auf einen neuen temporären Anstieg der Nachfrage, sei es saisonal bedingt oder mit einer Wiederaufstockung der Vorräte verbunden, hoffen lässt.

Chemiesektor

Die Beförderungen von Erzeugnissen der chemischen Industrie sind auf dem Rhein im gesamten Jahr 2008 um 4 % zurückgegangen. Im zweiten Halbjahr betrug der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr 9,4 %. Im vierten Quartal 2008 sowie im Januar 2009 waren die Folgen der Krise mit einer Abnahme der Beförderungsmengen um 20 % bzw. 32 % besonders flagrant. Der Chemiesektor geht nicht davon aus, dass die Produktion vor 2010 wieder anziehen wird, wenngleich in diesem Sektor 2009 ein leichter Anteil der Produktion zu beobachten war.

b) Frachtniveau

Bei den Erdölzeugnissen hat sich das Frachtniveau in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 wie die Beförderungsnachfrage nach unten entwickelt. Im Oktober hat der Rückgang der Erdölpreise auf dem Weltmarkt zusammen mit den saisonal bedingten Käufen insgesamt zu massiven Käufen und dadurch zu einer hohen Beförderungsnachfrage auf dem Rhein geführt. Die Frachten haben dabei Rekordstände erreicht. Am Ende des Jahres 2008 und zu Beginn des Jahres 2009 sind sie wieder auf ein niedriges Niveau gesunken, das nicht einmal zur Deckung der Betriebskosten ausreicht.

Bei den Beförderungen von Chemieerzeugnissen verlief die Entwicklung der Frachten genauso wie auf dem Trockenschifffahrtmarkt.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Das Jahr 2008 war durch eine Rekordzahl an in Betrieb genommenen Neubauten gekennzeichnet. So waren in der Trockenschifffahrt mehr als 100 neu in Betrieb genommene Einheiten (Motorschiffe und Schubleichter) und in der Tankschifffahrt 47 neue Einheiten zu verzeichnen.

Die Zahl der Neuinbetriebnahmen hat sich somit im Vergleich zu den Vorjahren mehr als verdoppelt. Diese Inbetriebnahmen entsprechen Kapazitätswachstum von fast 300.000 t in der Trockenschifffahrt und knapp 120.000 t in der Tankschifffahrt.

Zu Beginn des Jahres 2009 war jedoch ein Rückgang der Inbetriebnahmen festzustellen. So wurden von Januar bis Mai in der Trockenschiffahrt 19 und in der Tankschiffahrt 11 Einheiten in Betrieb genommen. Diese Schiffe waren lange vor der Wirtschaftskrise bestellt worden. Wenngleich in den kommenden Monaten auf dem Markt noch einige Schiffe erwartet werden, deren Bau bereits sehr weit fortgeschritten ist, wurden viele Bestellungen aufgrund der Ungewissheit in Bezug auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Beförderungsnachfrage noch vor Ende 2008 storniert. Auch einige in Asien bestellte Kaskos sind nach Europa unterwegs; ihre Fertigstellung könnte je nach Konjunkturverlauf jedoch hinausgeschoben werden.

Während in den letzten sieben Jahren 464 bzw. 284 hochproduktive Einheiten (Motorschiffe und Schubleichter) auf den Trockenschiffahrtmarkt und den Tankschiffahrtmarkt gebracht wurden, wurden einige Einheiten mit einer geringeren Produktivität vom Markt genommen. Die dadurch gestiegene Beförderungskapazität auf dem Markt macht sich angesichts der derzeit geringen Beförderungsnachfrage besonders deutlich bemerkbar.

V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

Trockenschiffahrt:

Während das Jahr 2008 im ersten Halbjahr von der allgemein günstigen Konjunktur profitierte, wurden im zweiten Halbjahr fast alle Sektoren mehr oder weniger schnell von einem drastischen Rückgang der Beförderungsnachfrage erfasst. Diese Entwicklung hat sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 fortgesetzt und allgemein verstärkt. In den meisten betroffenen Industriesektoren ist mit einer Wiederbelebung der Tätigkeit vor 2010 nicht zu rechnen.

Tankschiffahrt:

In der Tankschiffahrt haben die Beförderungen von Chemieerzeugnissen, die in diesem Segment fast ein Drittel der Beförderungsmengen ausmachen, sich wie in der Trockenschiffahrt entwickelt und die Wirtschaftskrise im Laufe der letzten Monate des Jahres 2008 voll zu spüren bekommen. Diese Entwicklung hat sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 fortgesetzt; vor 2010 ist keine Besserung zu erwarten.

Die Beförderungen von Erdölprodukten haben sich im Vergleich zu den anderen Güterarten atypisch entwickelt. Sie haben nämlich im zweiten Halbjahr von der Aufstockung der Lagerbestände seitens der Verbraucher infolge des starken Rückgangs der Erdölpreise profitiert. Diese rege Tätigkeit hat jedoch nur einige Wochen gedauert. Gegen Ende des Jahres 2008 und in den ersten Monaten des Jahres 2009 war wieder ein normaleres Tätigkeitsniveau festzustellen, das jedoch nach wie vor von der Aufstockung der Lagerbestände gestützt wurde.

Betriebsbedingungen im Jahre 2008:

Kostenseite:

- Die Wartungs- und Reparaturkosten sind 2008 um fast 2 % gestiegen.
- Die Lohnkosten sind im selben Umfang wie 2007 gestiegen. Vor allem die Schwierigkeit, qualifizierte Arbeitskräfte zu finden, ist 2008 zum Problem geworden.
- Die Zinsen sind deutlich gesunken, aber durch die derzeitige Situation droht die Abhängigkeit von Bankdarlehen zu wachsen.
- Die Bunkerpreise lagen 2008 im Schnitt 28 % über den Durchschnittspreisen des Jahres 2007. Infolge des Rückgangs der Erdölpreise waren die Durchschnittspreise der ersten vier Monate des Jahres 2009 erneut 40 % niedriger als die Durchschnittspreise von 2008. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Auswirkungen dieser Schwankungen auf die Kosten aufgrund der Gasölklauseln in den Frachtverträgen gemildert werden.

Einnahmenseite:

In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 war die Beförderungsnachfrage in den meisten Sektoren hoch – dies bei einer Wasserführung, die im Allgemeinen eine optimale Nutzung des Laderaums zu a priori nachhaltig hohen Frachten ermöglichte. Die Situation hat sich im dritten Quartal 2008 und mehr noch im vierten Quartal völlig geändert. Von dieser Entwicklung ausgenommen war die Tankschifffahrt. Hier herrschten für die Beförderung von Erdölzeugnissen zeitweilig außergewöhnliche Betriebsbedingungen.

Die meisten Sektoren wurden von dem drastischen Einbruch der Beförderungsnachfrage und dem daraus resultierenden Rückgang der Frachten mit voller Wucht getroffen, eine Situation, die 2009 anhält. Vor diesem Hintergrund ist es leicht nachvollziehbar, dass sich die Einnahmen in der Rheinschifffahrt mittlerweile auf einem Niveau bewegen, das den Fortbestand einiger Unternehmen gefährdet. Viele Schiffe liegen zurzeit still, weil es keine Güter zu transportieren gibt. Die aktiven Schiffe sind für Frachten im Einsatz, die kaum die Kosten decken.

Aktuelle Lage der Rheinschifffahrt:

In der derzeitigen Krisenlage kündigt sich das Jahr 2009 für die Rheinschifffahrt als extrem schwierig an, insbesondere weil die Beförderungsnachfrage sehr gering ist und es in einem Umfeld, in dem die Kosten – abgesehen vom Gasölpreis – nicht sinken, wahrscheinlich bis 2010 auch bleiben wird.

Laut der Prognosen der wichtigsten betroffenen Sektoren kann vor Ende 2009 mit keinem echten Aufschwung gerechnet werden. Unter diesen Umständen könnten sich einige Schiffsbetreiber vor Jahresende im Hinblick auf ihre Tätigkeit in einer unumkehrbaren Lage befinden und gezwungen sein, Konkurs anzumelden. Um dies zu vermeiden, bieten einige Banken den betroffenen Kunden einen Tilgungsaufschub für ihre Kredite an. Gleichzeitig halten sich die Banken angesichts des in diesem Sektor derzeit herrschenden Insolvenzrisikos bei der Finanzierung von Investitionen in der Rheinschifffahrt jedoch sehr zurück.

Die längerfristigen Folgen für die Binnenschifffahrt lassen sich zum heutigen Tag nicht ermessen. Jedoch sollte darauf geachtet werden, dass die Rheinschifffahrt ihre Beförderungskapazitäten über diese temporäre Krise hinaus erhalten kann, damit sie, sobald der Wirtschaftsaufschwung einsetzt, der Nachfrage gerecht werden und ihren Platz unter den anderen Landverkehrsträgern behaupten kann.

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (jährlich)

2008	Insgesamt		Zu Tal		Zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7292	2059	5755	1669	1537	391
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11934	2617	4578	991	7356	1626
2 Feste mineralische Brennstoffe	28309	5486	728	69	27581	5417
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	30390	7713	7971	1890	22419	5822
4 Erze u. Metallabfälle	33788	4285	2079	324	31710	3961
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	12984	2615	6430	1191	6554	1425
6 Steine, Erden u. Baustoffe	42878	8151	32918	6493	9960	1658
7 Düngemittel	4212	1206	1747	491	2465	715
8 Chemische Erzeugnisse	17474	3806	6350	1070	11123	2736
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	19059	5751	12174	3624	6885	2126
99 darunter besondere Transportgüter	17895	5491	11445	3425	6449	2066
Gesamt	208320	43690	80730	17813	127590	25877

2007	Insgesamt		Zu Tal		Zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7903	2240	5917	1717	1986	523
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11805	2607	4806	978	6999	1629
2 Feste mineralische Brennstoffe	29208	5610	542	55	28666	5555
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29185	7138	9134	2114	20051	5024
4 Erze u. Metallabfälle	34311	4231	2062	319	32249	3912
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	14319	2765	6951	1259	7368	1506
6 Steine, Erden u. Baustoffe	42504	7897	31860	6098	10644	1799
7 Düngemittel	4299	1225	1879	520	2420	705
8 Chemische Erzeugnisse	18195	3851	6939	1161	11256	2690
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	20167	6130	13010	3884	7157	2246
99 darunter besondere Transportgüter	18971	5868	12172	3668	6799	2200
Gesamt	211896	43694	83100	18105	128796	25589

Entwicklung im Vergleich zu 2007 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-7,73%	-8,08%	-2,74%	-2,80%	-22,61%	-25,24%
1 Nahrungs- u. Futtermittel	1,09%	0,38%	-4,74%	1,33%	5,10%	-0,18%
2 Feste mineralische Brennstoffe	-3,08%	-2,21%	34,32%	25,45%	-3,78%	-2,48%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	4,13%	8,06%	-12,73%	-10,60%	11,81%	15,88%
4 Erze u. Metallabfälle	-1,52%	1,28%	0,82%	1,57%	-1,67%	1,25%
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	-9,32%	-5,42%	-7,50%	-5,40%	-11,05%	-5,38%
6 Steine, Erden u. Baustoffe	0,88%	3,22%	3,32%	6,48%	-6,43%	-7,84%
7 Düngemittel	-2,02%	-1,55%	-7,03%	-5,58%	1,86%	1,42%
8 Chemische Erzeugnisse	-3,96%	-1,17%	-8,49%	-7,84%	-1,18%	1,71%
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	-5,49%	-6,18%	-6,43%	-6,69%	-3,80%	-5,34%
99 darunter besondere Transportgüter	-5,67%	-6,42%	-5,97%	-6,62%	-5,15%	-6,09%
Gesamt	-1,69%	-0,01%	-2,85%	-1,61%	-0,94%	1,13%

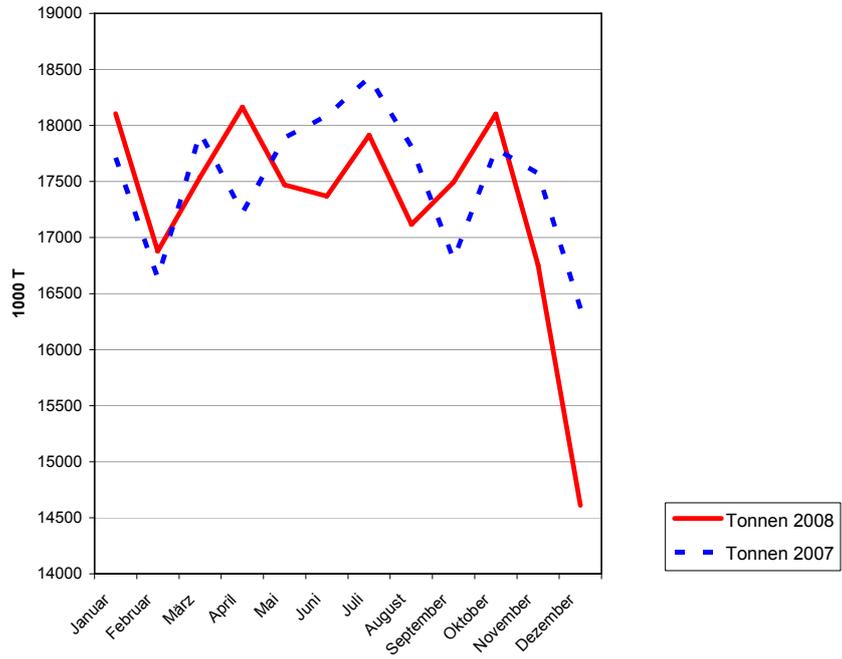
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

2. Halbjahr 2008	Insgesamt		Zu Tal		Zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3636	1102	3066	937	644	164
1 Nahrungs- u. Futtermittel	6086	1324	2276	503	3810	821
2 Feste mineralische Brennstoffe	13686	2647	395	36	13291	2611
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16259	4264	3768	889	12865	3375
4 Erze u. Metallabfälle	16797	2186	800	122	16004	2064
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	6122	1242	3023	581	3099	661
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20455	3889	15750	3089	4905	800
7 Düngemittel	1884	537	829	239	1055	298
8 Chemische Erzeugnisse	8277	1782	3004	497	5273	1285
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8791	2671	5604	1680	3194	992
99 darunter besondere Transportgüter	8260	2548	5272	1587	2993	962
Gesamt	101993	21642	38516	8573	64139	13070

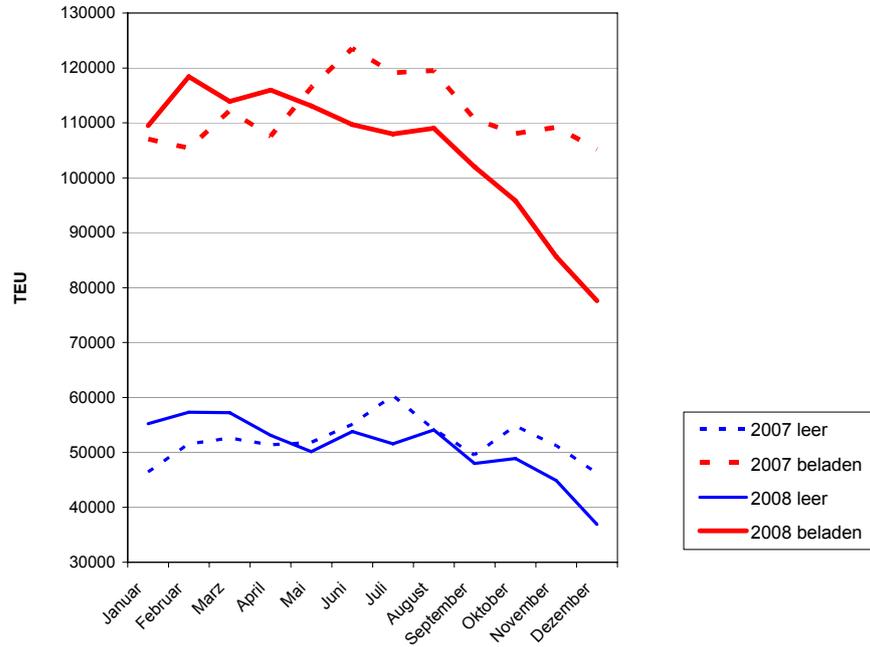
2. Halbjahr 2007	Gesamt		Zu Tal		Zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3906	1135	2906	862	1000	273
1 Nahrungs- u. Futtermittel	6054	1398	2483	542	3571	856
2 Feste mineralische Brennstoffe	14703	2813	315	33	14388	2780
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14767	3572	4458	1018	10309	2554
4 Erze u. Metallabfälle	17056	2071	942	141	16114	1930
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	6841	1330	3483	632	3358	698
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20778	3782	15440	2909	5338	873
7 Düngemittel	2247	637	950	260	1297	377
8 Chemische Erzeugnisse	9134	1921	3513	590	5621	1331
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	10111	3090	6558	1965	3553	1125
99 darunter besondere Transportgüter	9530	2963	6161	1860	3369	1103
Gesamt	105597	21749	41048	8952	64549	12797

Entwicklung im Vergleich zum 2. Halbjahr 2007 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-6,91%	-2,93%	5,50%	8,73%	-35,57%	-39,78%
1 Nahrungs- u. Futtermittel	0,53%	-5,28%	-8,32%	-7,20%	6,68%	-4,06%
2 Feste mineralische Brennstoffe	-6,92%	-5,91%	25,49%	9,96%	-7,62%	-6,09%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10,10%	19,38%	-15,47%	-12,63%	24,80%	32,14%
4 Erze u. Metallabfälle	-1,52%	5,53%	-15,12%	-13,50%	-0,68%	6,92%
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	-10,51%	-6,65%	-13,21%	-8,13%	-7,72%	-5,31%
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-1,56%	2,83%	2,01%	6,18%	-8,11%	-8,37%
7 Düngemittel	-16,14%	-15,75%	-12,69%	-8,21%	-18,67%	-20,95%
8 Chemische Erzeugnisse	-9,38%	-7,25%	-14,48%	-15,77%	-6,19%	-3,48%
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	-13,05%	-13,56%	-14,55%	-14,53%	-10,11%	-11,86%
99 darunter besondere Transportgüter	-13,33%	-13,99%	-14,43%	-14,69%	-11,15%	-12,83%
Gesamt	-3,41%	-0,49%	-6,17%	-4,24%	-0,63%	2,13%

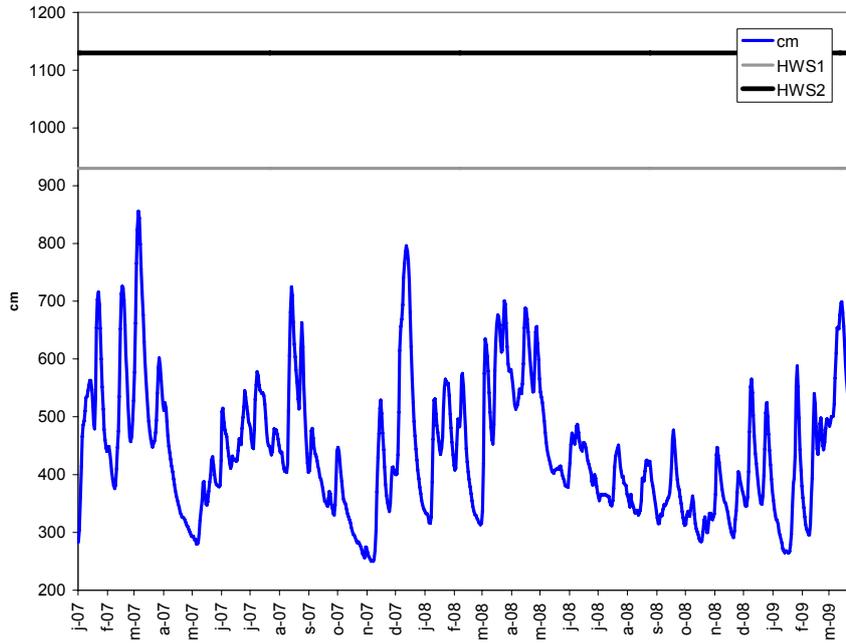
Monatliche Entwicklung der Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein



Monatliche Containerbeförderungen auf dem Rhein



Wasserstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



Stand der Neubauten am Anfang des Jahres 2009

Schiffstyp	2002			2003			2004		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Güterschubleichter	29	37180		28	78156		14	23636	
Insgesamt	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427	
Insgesamt	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
Insgesamt	5		12946	1		279	2		1169
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662
Insgesamt	26		18085	11		8804	6		4683

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Güterschubleichter	12	11401		18	18385		29	54336	
Insgesamt	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Schubboote	0		0	0		0	1		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	0		0	0		0	1		0
Kabinenschiffe	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Insgesamt	10		9112	6		5430	3		3386

Schiffstyp	2008			2009 (5 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	18	54968	25540
Güterschubleichter	38	70260		1	2301	
Insgesamt	106	297010	92944	19	57269	25540
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	11	18453	7441
Tankschubleichter	0	0		0	0	
Insgesamt	47	117500	31870	11	18453	7441
Schubboote	3		1684	1		
Schleppboote	3		0	0		0
Insgesamt	6		1684	1		0
Kabinenschiffe	3		5092	4		2988
Ausflugsschiffe	6		3092			
Insgesamt	9		8184	4		2988

Quelle: IVR

PROTOKOLL 9

Wirtschaftskrise und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Marktbeobachtung in der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

eingedenk ihres Auftrags, gemäß der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und insbesondere deren Artikel 45 Abs. 2 alljährlich einen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt zu erstatten,

eingedenk auch der Zwänge, die sich für ihre Mitgliedstaaten hinsichtlich der Aufbereitung und Übermittlung von Angaben über den Güterverkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen ergeben, die aus Gründen der Schnelligkeit und Rationalisierung auf computergestützten Trägern erfolgen sollen,

angesichts der Tatsache, dass die durch Beschluss 2001-II-9 festgelegten Modalitäten dem Bedarf der ZKR nicht mehr entsprechen,

in dem Bestreben, über vereinheitlichte Daten zu verfügen, die global aufbereitet werden können,

fordert ihre Mitgliedstaaten auf, ihr die Angaben über den Güterverkehr auf dem Rhein und auf den übrigen Schifffahrtsstraßen dieser Staaten ab dem 1. Januar 2009 nach dem in der Anlage für jedes Land beschriebenen Verfahren zu übermitteln, dies an Stelle der in Beschluss 2001-II-9 vorgeschriebenen Modalitäten.

Anlage

Verfahren für die Datenlieferung über den Güterverkehr auf dem Rhein und auf den übrigen Schifffahrtsstraßen

Das Sekretariat der ZKR hat die Aufgabe, die ihr übermittelten Daten in Empfang zu nehmen, aufzubereiten, in aufbereiteter Form zu veröffentlichen und in seinen Archiven aufzubewahren unter Berücksichtigung nationaler Regelungen zum Datenschutz.

Das Sekretariat der ZKR legt in Abstimmung mit der Statistikergruppe die Form und den Inhalt der zu veröffentlichenden Statistiken (Tabellen, Grafiken) usw. fest. Die Gliederungstiefe der zur Veröffentlichung bestimmten Daten wird die Gliederungstiefe der nationalen Veröffentlichungen nicht überschreiten.

Um eine internationale Vereinheitlichung zu erreichen, werden sich die Kodifizierungen für die Länder, Güter und Häfen nach den geltenden europäischen Regeln und den in den nationalen statistischen Ämtern angewandten Regeln richten. Die Schiffstypen werden nach den gleichen Regeln wie für die europäische Statistik definiert.

Geliefert werden von jedem Mitgliedsstaat Angaben über die auf seinem Hoheitsgebiet zurückgelegten Wegstrecken und durchgeführten Verkehrsleistungen.

Die Verfahren für die Lieferung der statistischen Grunddaten werden zwischen dem Sekretariat und den betroffenen Experten der Mitgliedstaaten vereinbart. Die Daten sollen gemäß nachstehender Datensatzbeschreibung im Excel-Format geliefert werden. Dieses Format kann durch ein anderes Format ersetzt werden, das von allen geläufigen Datenbanken unterstützt wird.

Eine monatliche, wenigstens vierteljährliche Zuleitung der statistischen Grunddaten über den Güterverkehr ist wünschenswert und dies innerhalb von 5 Monaten nach Ablauf der Erhebungsperiode.

A) Von Seiten Deutschlands:

Aus geografischen Gründen wird von Seiten Deutschlands eine spezifische Datenlieferung benötigt, die erlaubt, die Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs weiterhin detailliert zu analysieren.

Zum Inhalt der Dateien :

1. Vorgesehen ist, den Datenbedarf der ZKR zukünftig durch die monatliche Lieferung von vier Dateien zu decken :
 1. Eine Datei über Güterumschläge in ausgesuchten Rheinhäfen (HAG)
 2. Eine Datei über Containerstatistik in ausgesuchten Rheinhäfen (HAC)
 3. Eine Datei über Güterbeförderungen auf Rhein, Main, Neckar und Mosel (BEG)
 4. Eine Datei über Containerbeförderungen auf Rhein, Main, Neckar und Mosel (BEC)
2. Die Umstellung von der Güterkodifizierung NST/R auf die NST 2007, die in den kommenden zwei Jahren durchgeführt wird, ist zu berücksichtigen. Da diese beiden Kodifizierungen sehr unterschiedlich sind, wird Destatis für die Jahre 2009 und 2010 Dateien nach beiden Kodifizierungen liefern, um eine gewisse Kontinuität der Datenreihen zu gewährleisten. Betroffen sind die Dateien 1 und 3, die dann jeweils für die NST/R und die NST 2007 aufbereitet werden. 2009 und 2010 beträgt die Zahl der zu liefernden Dateien somit 6, in den folgenden Jahren 4.
3. Für übrige Kodifizierungen, werden die bei Destatis üblichen Kodifizierungen angewandt.
4. Es wird auch angegeben, wo Gefahrgüter befördert und gegebenenfalls be- oder entladen werden (durch die Angabe „1“ / „0“ oder falls vorhanden, die ADN-Nr.). Im Fall der Container ist diese Angabe nicht vorgesehen, da sie aus technischen Gründen unvermeidlich zu Untererfassungen führen würde.
5. Der Rhein wird von nun ab in 3 Abschnitte (Niederrhein, Mittelrhein, Oberrhein) aufgeteilt, und es werden nun auch Angaben in Bezug zu seinen schiffbaren Zuflüssen geliefert.
6. Es wird auch das Gewicht der Güter in den Containern geliefert.
7. Die TKM werden voraussichtlich nach befahrenem Flussabschnitt oder Nebenflüsse angegeben.
8. Der Begriff TEU-KM ist vorgesehen.
9. Das Gewicht der leeren Container wird gemäß EU-Regeln errechnet.

Beschreibung der Datensätze

1) Eine Datei über Güterumschläge in ausgesuchten Rheinhäfen (HAG)

Nr.	Feldbesetzung	Länge
1	Dateiart (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Berichtsjahr	4
3	Berichtsmonat	2
4	Meldehafen (<i>Kodifizierung des StBa</i>)	5
5	Einladeland für empfangene Güter (<i>EU-Kodifizierung</i>)	3
6	Ausladeland für versandte Güter (<i>EU-Kodifizierung</i>)	3
7	Güterabteilung (NST/R oder NST 2007)	4
8	Menge in Tonnen	6
9	Gefahrgut (0 oder 1 oder wenn verfügbar, ADN-Nr.)	4

2) Eine Datei über Containerstatistik in ausgesuchten Rheinhäfen (HAC)

Nr.	Feldbesetzung	Länge
1	Dateiart (HAG, HAC, BEG,BEC)	3
2	Berichtsjahr	4
3	Berichtsmonat	2
4	Meldehafen (<i>Kodifizierung des StBa</i>)	5
5	Einladeland für empfangene Güter (<i>EU-Kodifizierung</i>)	3
6	Ausladeland für versandte Güter (<i>EU-Kodifizierung</i>)	3
7	Container leer / beladen (0 oder 1)	1
8	Containertyp <20 Fuß: „0“ 20 Fuß: „1“ 40 Fuß: „2“ >20 und < 40 Fuß : „3“ >40 Fuß: „4“ Unbekannt: „5“	1
9	Anzahl Container	6
10	TEU	6
11	Gütergewicht in den Containern (in Tonnen)	6

3) Eine Datei über Güterbeförderungen auf Rhein, Main, Neckar und Mosel (BEG)

Nr.	Feldbesetzung	Länge
1	Dateiart (HAG, HAC, BEG,BEC)	3
2	Berichtsjahr	4
3	Berichtsmonat	2
4	Flagge	3
5	Fahrriichtung zu Berg / zu Tal	1
6	Wasserstraße Niederrhein	1
7	Wasserstraße Mittelrhein	1
8	Wasserstraße Oberrhein	1
9	Wasserstraße Mosel	1
10	Wasserstraße Main	1
11	Wasserstraße Neckar	1
12	Einladeland für empfangene Güter <i>(EU-Kodifizierung)</i>	3
13	Ausladeland für versandte Güter <i>(EU-Kodifizierung)</i>	3
14	Güterabteilung (NST/R oder NST 2007)	4
15	Menge in Tonnen	6
16	TKM Niederrhein	6
17	TKM Mittelrhein	6
18	TKM Oberrhein	6
19	TKM Mosel	6
20	TKM Main	6
21	TKM Neckar	6
22	Gefahrgut (0 oder 1 oder wenn verfügbar, ADN-Nr.)	4

4) Eine Datei über Containerbeförderungen auf Rhein, Main, Neckar und Mosel (BEC)

Nr.	Feldbesetzung	Länge
1	Dateiart (HAG, HAC, BEG,BEC)	3
2	Berichtsjahr	4
3	Berichtsmonat	2
4	Flagge	3
5	Fahrriichtung zu Berg / zu Tal	1
6	Wasserstraße Niederrhein	1
7	Wasserstraße Mittelrhein	1
8	Wasserstraße Oberrhein	1
9	Wasserstraße Mosel	1
10	Wasserstraße Main	1
11	Wasserstraße Neckar	1
12	Einladeland für empfangen Güter (EU-Kodifizierung)	3
13	Ausladeland für versandte Güter (EU-Kodifizierung)	3
14	Container leer / beladen (0 oder 1)	1
15	Containertyp <20 Fuß: „0“ 20 Fuß: „1“ 40 Fuß: „2“ >20 und < 40 Fuß : „3“ >40 Fuß: „4“ Unbekannt: „5“	1
16	Anzahl Container	6
17	TEU	6
18	Gütergewicht in den Containern (in T)	6
19	TEU-KM Niederrhein	6
20	TEU-KM Mittelrhein	6
21	TEU-KM Oberrhein	6
22	TEU-KM Mosel	6
23	TEU-KM Main	6
24	TEU-KM Neckar	6

B) Von Seiten Belgiens, Frankreichs und den Niederlanden :

Datensatzbeschreibung		
Binnenschifffahrt Containerbeförderungen		
EF - Nr.	Inhalt / Bemerkungen	Länge
1	Meldeland (EU-Kodifizierung)	3
2	Berichtsjahr (JJJJ)	4
3	Berichtsmonat (MM)	2
4	Einladeort (Nach UNLOCODE Verzeichnis oder NUTS)	5
5	Ausladeort (Nach UNLOCODE Verzeichnis oder NUTS)	5
6	Flagge (EU-Kodifizierung)	3
7	Container leer / beladen (0 oder 1)	1
8	Containergröße und Beladungszustand <20 Fuß: „0“ 20 Fuß: „1“ 40 Fuß: „2“ >20 und < 40 Fuß : „3“ >40 Fuß: „4“ Unbekannt: „5“	1
9	Anzahl der Container	6
10	Anzahl der Schiffe (Fahrten)	6
11(*)	Rheinverkehr (0 oder 1)	1

(*) betrifft nur die Niederlande und Frankreich

Datensatzbeschreibung		
Binnenschifffahrt Güterbeförderungen		
EF - Nr.	Inhalt / Bemerkungen	Länge
1	Meldeland (EU-Kodifizierung)	3
2	Berichtsjahr (JJJJ)	4
3	Berichtsmonat (MM)	2
4	Einladeort (Nach UNLOCODE Verzeichnis oder NUTS)	5
5	Ausladeort (Nach UNLOCODE Verzeichnis oder NUTS)	5
6	Fluss- / Seeverkehr 0 = kein Fluss- / Seeverkehr 1 = Fluss- / Seeverkehr	1
7	Güterart (NST, jeweils aktueller Stand)	4
8	Verpackung der Güter 1 = Gut im Container 2 = Gut nicht in Container 3 = leere Container	1
9	Flagge (Geonomenklatur oder neue europäische Kodifizierung)	3
10	Schiffsart 01 = Gütermotorschiff 02 = Güterschubleichter 03 = Tankmotorschiff 04 = Tankschubleichter 05 = Sonstige Schiffsgattungen 06 = unbekannt	2
11	Tragfähigkeit in Tonnen	11
12	Zahl der Schiffe (Reisen)	6
13	Beförderte Menge in Tonnen	11
14	Zurückgelegte Wegstrecke in KM	11
15	Leistung in TKM	11
16(*)	Rheinverkehr (0 oder 1)	1
17(**)	Gefahrgut (0 oder 1 oder wenn verfügbar, ADN-Nr.)	4

(*) betrifft nur die Niederlande und Frankreich

(**) wenn verfügbar

PROTOKOLL 11

Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Beförderung von MTBE/ETBE und Verschmutzung des Rheins

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben;

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors beizutragen,

in der Auffassung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse für die ZKR eine vorrangige Aufgabe darstellt, die eine möglichst rasche Inkraftsetzung der notwendigen Änderungen an der Patentverordnung Rhein durch Rückgriff auf § 1.07 dieser Verordnung rechtfertigt,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

I

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2009-I-14 beigefügten Vereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des tschechischen Kapitänzeugnisses Klasse I, das von der tschechischen Behörde auf der Grundlage der zum letzten Mal am 1. September 2008 geänderten Verordnung 224/1995 erteilt wurde, an, sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- Das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein gültig.

- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

II

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2009-I-14 beigefügten Vereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des tschechischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt, das von der tschechischen Behörde auf der Grundlage der zum letzten Mal am 1. September 2008 geänderten Verordnung 224/1995 erteilt wurde, an.

III

Beschließt gemäß §1.07 der Patentverordnung Rhein die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen von Anlagen C1 und C2 der Patentverordnung Rhein.

Diese in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2009-I-14 beigefügten Vereinbarung zwischen dem 1. Oktober 2009 und dem 30. September 2012.

Anlage

Anlage

- Die Anlage C1 der Patentverordnung Rhein wird wie folgt formuliert:

Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
CZ	Kapitänszeugnis Klasse I	<ul style="list-style-type: none"> - das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein gültig. - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist. 	<p>Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz</p>	Muster

- Die Anlage C2 der Patentverordnung Rhein wird wie folgt formuliert:

Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt

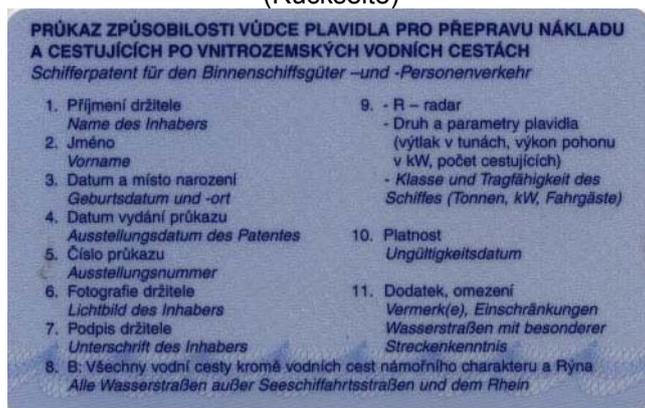
Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster
CZ	Befähigungszeugnis für die Radarfahrt	--	<p>Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz</p>	Muster

KAPITÄNSZEUGNIS KLASSE I

(Vorderseite)



(Rückseite)

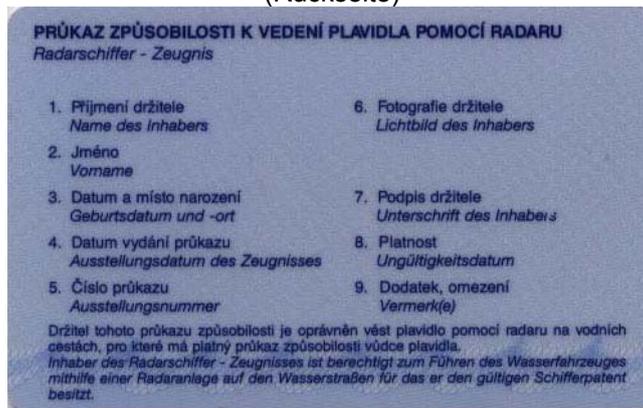


RADARSCHIFFSFÜHRERZEUGNIS FÜR BINNENSCHIFFFAHRTSSTRASSEN

(Vorderseite)



(Rückseite)



PROTOKOLL 14

Mit der tschechischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihrer Entschlossenheit, die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse zu fördern,

unter Hinweis darauf, dass „die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll“, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7,

nachdem sie zu dem Schluss gekommen ist, dass es möglich ist, das tschechische Schiffsführerzeugnis und das tschechische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anzuerkennen,

in dem Bewusstsein, dass es wichtig ist, die Anerkennung durch Mechanismen für die Kooperation zwischen den betroffenen Verwaltungsbehörden zu begleiten,

in dem Bewusstsein, dass es notwendig ist, die Einzelheiten der Kooperation in Partnerschaft mit den zuständigen tschechischen Behörden festzulegen,

nimmt mit Befriedigung Kenntnis davon, dass der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen mit den tschechischen Behörden eine Vereinbarung ausgehandelt hat,

beauftragt ihren Generalsekretär, die in französischer, deutscher, niederländischer und tschechischer Sprache beigefügte Vereinbarung im Namen der ZKR zu unterzeichnen.

Anlage

Arrangement sur la coopération
entre
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et
le Ministère des transports de la République tchèque
concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude
à la conduite au radar

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et le Ministère des transports de la République tchèque,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités tchèques, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat tchèque de capitaine de classe I à compter du 1^{er} octobre 2009, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8 (1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk.
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités tchèques compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau tchèques, sans condition complémentaire.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1^{er} octobre 2009, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8 (1).

Les autorités tchèques compétentes reconnaissent la validité de la Patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau tchèques.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur mentionnée à l'article 1^{er} chiffre 1, et la Patente radar sont :

Etat / Staat	Autorité de délivrance/ Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Ports rhénans suisses, Direction, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. L'autorité tchèque habilitée à délivrer le certificat tchèque de capitaine de classe I et le certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar est :

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
République tchèque
tel : +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent accord.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et tchèque lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par l'autorité tchèque.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République tchèque. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et tchèques sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et tchèque s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent accord entrera en vigueur au 1^{er} octobre 2009.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République tchèque en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et tchèque font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la République tchèque.

Fait à Strasbourg, le 4 juin 2009

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire général
Commission Centrale pour la
Navigation du Rhin

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Ministre délégué
Ministère du transport de la
République tchèque

Vereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Verkehrsministerium der Tschechischen Republik
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse
für die Radarfahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (nachfolgend „ZKR“ genannt) und das Verkehrsministerium der Tschechischen Republik treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den tschechischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um die Gleichwertigkeit der Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung das tschechische Kapitänzeugnis I. Klasse auf dem Rhein, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8 (1) ab dem 1. Oktober 2009 als gültig anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen
 - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen tschechischen Behörden erkennen das Große Patent ohne zusätzliche Voraussetzung auf sämtlichen tschechischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

- Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung das tschechische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8 (1) als gültig ab dem 1. Oktober 2009 anzuerkennen.

Die zuständigen tschechischen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen tschechischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

- Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das in Artikel 1 Ziffer 1 genannte Streckenzeugnis und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

- Auf tschechischer Seite ist zur Ausstellung des tschechischen Kapitänazeugnisses I. Klasse und des tschechischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt folgende Behörde befugt:

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
République tchèque
tel : +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

- Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
- Die Parteien stellen fest, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der Tschechischen Republik und in der Rheinschiffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, und beschließen daher, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschiffahrtsbehörde oder von der tschechischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Tschechischen Republik abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Tschechischen Republik zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie die Erteilung von Fahrverboten

Die für die Rheinschifffahrt zuständigen und die tschechische Behörde informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen sowie der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung der Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Änderung vorgenommen wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an die andere Partei zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2009 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Tschechische Republik als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und tschechischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim tschechischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 4. Juni 2009

Jean-Marie WOEHLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Vizeminister
Ministerium für Verkehr der
Tschechischen Republik

Overeenstemming over de samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek inzake de vaarbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna te noemen "CCR") en het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Tsjechische autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op termijn de gelijkwaardigheid van deze bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft een besluit aangenomen ter erkenning van de geldigheid van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I op de Rijn met ingang van 1 oktober 2009, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient een bewijs voor riviergedeelten, conform bijlage A3 van het Patentreglement Rijn, over te leggen voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer.
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden vernieuwd.

De bevoegde Tsjechische autoriteiten erkennen, zonder aanvullende voorwaarde, de geldigheid van het Grote Patent op alle Tsjechische waterwegen.

2. De CCR heeft besloten het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn vanaf 1 oktober 2009, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, als geldig te erkennen.

De bevoegde Tsjechische autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Tsjechische waterwegen.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten:

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Groot Patent, het in artikel 1, eerste lid, bedoelde bewijs voor riviergedeelten en het radarpatent af te geven:

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance/ Ausstellende Behörde /Autoriteit van afgifte
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Ports rhénans suisses, Direction, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. De voor de afgifte van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I en van het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs bevoegde Tsjechische instantie is:

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
République tchèque
tel : +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging van de lijst van de bevoegde autoriteiten.
4. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in de Rijnvaart en van vaarbewijzen in de Tsjechische Republiek gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn, voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door een Rijnvaartautoriteit als door de Tsjechische autoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en van de Tsjechische Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen wier vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van de landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in de Tsjechische Republiek bevoegde examencommissies georganiseerd teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies wier vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals examencommissies uit landen die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen.

Artikel 5

Verstrekking van informatie over intrekking en opschorting van vaarbewijzen en een opgelegd vaarverbod

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en Tsjechische autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of een opgelegd vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, dan kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de voorschriften niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dit besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

3. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2009 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Tsjechische Republiek als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Tsjechische tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek neergelegd.

Gedaan te Straatsburg op 4 juni 2009

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Onderminister
Ministerie van Vervoer van de
Tsjechische Republiek

Dohoda o spolupráci mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně

a

Ministerstvem dopravy České republiky

v oblasti průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru

Ústřední komise pro plavbu na Rýně (dále ZKR) a Ministerstvo dopravy České republiky se sešly

ve snaze zjednodušit povinnosti podnikatelů ve vnitrozemské plavbě a usnadnit svobodu pohybu členů posádek,

podle vůle projevené na celoevropských konferencích v Rotterdamu (2001) a Bukurešti (2006) k „Pokročení v celoevropské spolupráci pro svobodnou a silnou dopravu na vnitrozemských vodních cestách“,

s konstatováním, že vzájemné uznávání průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru je třeba spojit s mechanismy spolupráce mezi příslušnými orgány pro plavbu na Rýně a českými orgány, zejména aby se zajistila rovnocennost osvědčení, rozvíjela společná spolupráce a vytvořily spolehlivé systémy pro výměnu informací,

uzavírají následující dohodu:

Článek 1

Vzájemné uznávání

1. ZKR přijala usnesení, že od (1. října 2009) bude uznávat český průkaz kapitána I. třídy na Rýně s výhradou dodržení ustanovení článku 8 (1) jako platný, pokud budou splněny následující doplňující předpoklady:
 - Pro plavbu na úseku mezi Iffezheimem a Spyckským přívozem je od držitele podle pravidel platných pro plavbu na Rýně vyžadováno předložení úsekového osvědčení podle přílohy A3 Rýnského patentního řádu
 - Držitel musí po dosažení 50 let věku předložit potvrzení o způsobilosti podle přílohy B3 Rýnského patentního řádu, které se musí ve smyslu tohoto řádu obnovovat.

Příslušné české orgány uznávají Velký patent bez další podmínky jako platný na všech českých vnitrozemských vodních cestách.

2. ZKR přijala usnesení, že od (1. října 2009) bude uznávat český průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru na Rýně s výhradou dodržení ustanovení článku 8 (1) jako platný.

Příslušné české orgány uznávají Radarový patent pro plavbu na Rýně jako platný na všech českých vnitrozemských vodních cestách.

Článek 2

Příslušné orgány

1. Následující orgány jsou oprávněné vydávat Velký Patent, úsekové osvědčení uvedené v Čl. 1, bodě 1 a radarový patent:

Stát	Vydávající orgán
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basilej
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (oprávněna pouze pro vydávání radarových patentů)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. Na české straně jsou následující orgány oprávněné vydávat český průkaz způsobilosti kapitána I. třídy a český průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru:

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
Česká republika
Tel.: +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

3. Smluvní strany se podle čl. 6 této dohody budou neprodleně informovat o případných změnách v seznamu příslušných orgánů.
4. Smluvní strany zjistily, že předpoklady pro obnovení průkazu způsobilosti v České republice a v rýnské plavbě jsou rovnocenné pro držitele, který dosáhl věku 50 let, a proto se usnesly, že potvrzení o způsobilosti podle Přílohy B3 Nařízení o rýnských patentech může vydávat orgán pro plavbu na Rýně stejně jako český orgán.

Článek 3

Společná zasedání

Bude-li to nutné, budou se konat společná zasedání expertů členských států ZKR a České republiky. Těchto zasedání se mohou účastnit také experti států, jejichž osvědčení vůdců plavidla a osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem se uznávají na Rýně jako platná, a také experti států a mezinárodních organizací připuštěných jako pozorovatelé u ZKR. Sekretariát ZKR poskytne logistickou podporu potřebnou pro organizaci společných zasedání.

Společnými zasedáními se budou sledovat zejména následující cíle:

- spolupráce v oblasti vytváření a novelizací předpisů platných na úrovni smluvních stran;
- řešení záležitostí spojených s realizací této dohody, jejím porušováním a očekávanými opatřeními k nápravě;
- koordinace mechanismů kontroly mezi státy;
- srovnání způsobů zkoušek odborných znalostí v různých státech;
- příspěvek ke sjednocení osvědčení.

Článek 4

Společné zasedání zkušebních komisí

Budou se konat pravidelná společná zasedání příslušných zkušebních komisí pro plavbu na Rýně a vnitrozemskou plavbu v České republice, na nichž se budou vyměňovat zkušenosti, projednávat případné potíže v realizaci a vzájemně sblížovat praktiky zkušebních komisí. Na tato zasedání lze připustit také zkušební komise států, jejichž osvědčení vůdců plavidla nebo osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem budou uznány na Rýně, a také zkušební komise pozorovatelských států u ZKR.

Článek 5

Předávání informací o nařízeních týkajících se odejmutí a zadržení průkazů způsobilosti a také udělení zákazu plavby

Příslušné orgány pro plavbu na Rýně a české orgány se budou neprodleně vzájemně informovat o nařízeních týkajících se odejmutí nebo zadržení průkazů způsobilosti, stejně jako o udělení zákazů plavby. Předávání informací se uskutečňuje především přes sekretariát ZKR. V dlouhodobějším výhledu se předpokládá využití elektronických nástrojů.

Článek 6

Povinnost informování a odsouhlasení v případě změn již platných předpisů

Smluvní strany se budou co nejdříve a nezávisle na společných zasedáních vzájemně informovat o plánovaných změnách a vývoji v oblasti svých platných předpisů. Než se přijme konečné rozhodnutí o změnách, smluvní strany je vzájemně odsouhlasí, aby se zamezilo tomu, že se změnou zpochybní rovnocennost předpisů už platných pro smluvní strany. Přijme-li se nějaká změna, musí se příslušná ustanovení v upraveném znění neprodleně zaslat druhé smluvní straně s uvedením data vstupu v platnost upraveného znění.

Článek 7

Ukončení vzájemného uznávání

1. Pokud po změně předpisů jedna ze smluvních stran dospěje k názoru, že co se týče získání osvědčení vůdce plavidla nebo osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem, rovnocennost předpokladů už neexistuje, smluvní strany se sejdou, aby projednaly řešení, za pomoci kterého zůstane vzájemné uznávání příslušných osvědčení v platnosti.
2. Bude-li po ukončení jednání jedna ze smluvních stran nadále přesvědčena, že předpisy už nejsou rovnocenné, může ukončit platnost usnesení o vzájemném uznávání příslušných osvědčení. Toto vstoupí v platnost 12 měsíců po obdržení druhou smluvní stranou.

Článek 8

Závěrečná ustanovení

1. Tato dohoda vstoupí v platnost dne 1. října 2009.
2. Každá ze smluvních stran může tuto dohodu prostřednictvím doručení druhé straně vypovědět. Vypověď bude účinná dvanáct měsíců po jejím obdržení druhou stranou.
3. Tato dohoda není mezinárodní smlouvou nebo mezinárodní dohodou a neukládá České republice jako státu a ZKR jako mezinárodní organizaci žádné mezinárodní závazky.
4. Originální vyhotovení dohody, jejíž francouzské, německé, nizozemské a české znění je stejně závazné, bude uloženo u generálního tajemníka ZKR a na Ministerstvu dopravy České republiky.

Ve Štrasburku dne 4. června 2009

Jean – Marie WOEHLING
Generální tajemník
Ústřední komise pro plavbu na Rýně

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Náměstek ministra dopravy
Ministerstvo dopravy České republiky

PROTOKOLL 15

Kommunikation und Sprache in der Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 10.01, 11.02 bis 11.05)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.22 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 10.01 Nr. 3 – Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spycck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau)
(angenommen mit Beschluss 2003-II-22),
- b) § 11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge
(angenommen mit Beschluss 2006-I-18),
- c) § 11.03 - Höchstabmessungen der Schubverbände unter bestimmten Voraussetzungen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-21),
- d) § 11.04 - Höchstabmessungen der Schubverbände an der Kreuzung des Lek mit dem Amsterdam-Rhein-Kanal
(angenommen mit Beschluss 2003-I-21),
- e) § 11.05 - Höchstabmessungen sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-21).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. November 2011.

PROTOKOLL 17

Einführung der Verpflichtung zum Elektronischen Melden in der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2007-II-20 und 2008-I-22,

auf Grundlage des Berichts der deutschen und der niederländischen Delegation über die erfolgreiche Durchführung umfangreicher Tests zum elektronischen Melden und dessen Beratung durch ihren Polizeiausschuss,

in der Erkenntnis, dass die technischen Probleme, welche es bisher nicht zuließen, das elektronische Melden wie beabsichtigt durchzuführen, beseitigt sind,

in der Überzeugung, dass das elektronische Melden weiterhin aus Gründen der Sicherheit äußerst wünschenswert ist,

mit dem Ziel, die Schifffahrtstreibenden möglichst frühzeitig über das weitere Vorgehen zu informieren,

setzt die Regelungen zum elektronischen Melden nach dem Beschluss 2007-II-20 ab dem 1. Januar 2010 wieder ein,

bestätigt, dass die Verpflichtung zur Meldung, wie sie gemäß der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vor dem 1. April 2008 bestand, davon unberührt und bis zum 31. Dezember 2009 bestehen bleibt,

bittet ihren Polizeiausschuss,

- das Datum der Wiedereinsetzung der Regelungen allen am elektronischen Melden Beteiligten in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen,
- zur Herbsttagung 2009 über den Verlauf der weiteren Vorbereitungsarbeiten Bericht zu erstatten,
- einen Vorschlag zur Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorzulegen, mit der die obligatorische Angabe der Nummer, der Größe und der Position jedes Containers auf dem Schiff in das elektronische Melden einbezogen wird,
- weiterhin zu prüfen, ob Konsequenzen aus den aufgetretenen technischen Schwierigkeiten bei der künftigen Umsetzung von RIS-Applikationen gezogen werden müssen.

PROTOKOLL 18

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 9.03 - Schutz und Berühren, Eindringen von Fremdkörpern und Wasser
(angenommen mit Beschluss 2006-I-23),
- b) § 9.15 Nr. 1 - Kabel
(angenommen mit Beschluss 2006-I-23),
- c) § 9.20 Nr. 2 Buchstaben a und f - Elektronische Anlagen
(angenommen mit Beschluss 2006-I-23).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2012.

PROTOKOLL 19

Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die in der Anlage 1 aufgeführten Klarstellungen zu ihren Beschlüssen 2006-II-27, 2008-I-24, 2008-II-10, 2008-II-11, 2008-II-15 und in der Anlage 2 aufgeführten Berichtigungen, die im Text der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorzunehmen sind,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, diese Klarstellungen und Berichtigungen entsprechend den jeweiligen nationalen Verfahren in den jeweiligen nationalen Vorschriften vorzunehmen.

Anlagen

Klarstellungen zu Beschlüssen der Zentralkommission

1. § 1.07 wird wie folgt gefasst:

„§ 1.07

*Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen
und die zuständigen Behörden*

1. Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Verordnung kann die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die nach dieser Verordnung zuständigen Behörden beschließen.
Diese Dienstanweisungen werden den Untersuchungskommissionen und den zuständigen Behörden zur Kenntnis gebracht.
 2. Die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden sind an diese Dienstanweisungen gebunden.“
2. *(Betrifft nur die niederländische Fassung)*
3. *(Betrifft nur die französische Fassung)*
4. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 20.01 wird wie folgt gefasst:

„20.01	§§ 7.01 Nr. 2; 8.05 Nr. 13 und 8.10	Für Seeschiffe, die nicht für die Beförderung von Gütern nach dem ADNR bestimmt sind und deren Kiel vor dem 1.10.1987 gelegt wurde: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
	§ 8.09 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“

5. Anlage D wird wie folgt geändert:

Muster 2 zu Nr. 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Beförderung gefährlicher Güter

- 9.1 Tankschiff des Typs:
- 9.2 Ladetankzustand:
- | | |
|--|------|
| 1. Drucktank | 1)2) |
| 2. Ladetank, geschlossen | 1)2) |
| 3. Ladetank, offen mit Flammen
durchschlagsicherung | 1)2) |
| 4. Ladetank, offen | 1)2) |
- 9.3 Ladetanktyp:
- | | |
|------------------------------------|------|
| 1. unabhängiger Ladetank | 1)2) |
| 2. integraler Ladetank | 1)2) |
| 3. Ladetankwandung nicht Außenhaut | 1)2) |
- 9.4 Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil/Sicherheitsventil: kPa 1)2)
- 9.5 Zusätzliche Einrichtungen:
- Probeentnahmeeinrichtung
 - Anschlussmöglichkeit Ja/Nein 1)2)
 - Probeentnahmeöffnung Ja/Nein 1)2)
 - Berieselungsanlage Ja/Nein 1)2)
 - Druckalarmeinrichtung 40 kPa Ja/Nein 1)2)
 - Heizung
 - Heizmöglichkeit von Land Ja/Nein 1)2)
 - Heizanlage an Bord Ja/Nein 1)2)
 - Kühlanlage Ja/Nein 1)2)
 - Inertgasanlage Ja/Nein 1)2)
 - Pumpenraum unter Deck Ja/Nein 1)
 - Überdruckeinrichtung Ja/Nein 1)
in
 - Ausführung der Gassammel-/Gasabfuhrleitung nach
Gassammelleitung und Einrichtungen beheizt Ja/Nein 1)2)
 - Entspricht den Bauvorschriften, die sich aus der(n) Bemerkung(en)
der Spalte 20 von 3.2 Tabelle C ergeben.
- 9.6 Elektrische Einrichtungen:
- Temperaturklasse:
 - Explosionsgruppe:
- 9.7 Laderate: m³/h oder
Siehe Ladeinstruktion
- 9.8 Zugelassene Dichte:
- 9.9 Zusätzliche Bemerkungen:
-
-
-

1) Nichtzutreffendes streichen oder nicht ausdrucken
2) Falls kein einheitlicher Typ der Ladetanks: siehe Seite 3

Wenn die Ladetanks des Tankschiffs von keinem einheitlichen Typ sind oder nicht alle Ladetanks gleich ausgerüstet sind, muss deren Typ und Ausrüstung entsprechend der folgenden Tabelle angegeben werden.

Tanknummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Drucktank												
Ladetank geschlossen												
Ladetank offen mit Flammendurchschlagsicherung												
Ladetank offen												
unabhängiger Ladetank												
integraler Ladetank												
Ladetankwandung nicht Außenhaut												
Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil in kPa												
Probeentnahmeeinrichtung Anschlussmöglichkeit												
Probeentnahmeöffnung												
Berieselungsanlage												
Druckalarmeinrichtung 40 kPa												
Heizmöglichkeit von Land												
Heizanlage an Bord												
Kühlanlage												
Inertgasanlage												
Ausführung der Gassammel-/Gasabfuhrleitung nach 9.3.2.22.5 oder 9.3.3.22.5												
Gassammelleitung und Einrichtungen beheizt												
entspricht den Bauvorschriften, die sich aus der(n) Bemerkung(en) der Spalte 20 von 3.2 Tabelle C ergeben												

11

Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

(Betrifft nur die französische Fassung)

PROTOKOLL 20

Billigung der niederländischen Sprachfassung der ADNR-Änderungen 2009

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2008-I-25 und 2008-II-17,

billigt die in der Anlage aufgeführte niederländische Sprachfassung der ADNR-Änderungen 2009, deren deutsche und französische Sprachfassung mit Beschluss 2008-I-25 gebilligt wurde.

Anlage

(gesondert)

PROTOKOLL 21

Modernisierung der Seilfähre Seltz-Plittersdorf (Rhein-km 340,340)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken die Modernisierung der Seilfähre Seltz-Plittersdorf.

Der Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Modernisierung der Seilfähre Seltz-Plittersdorf

1. Art

Seilfähre über den Rhein

2. Ort

Seltz-Plittersdorf (Weiterführung der RD 28)

3. Rhein-km

340,340

4. Allgemeines

Der Conseil Général du Bas-Rhin als Verwalter des Departmentsstraßennetzes und der Rhein-fähren zur Weiterführung dieses Netzes hat beschlossen, die Seilfähre zwischen Seltz (Frank-reich) und Plittersdorf (Deutschland), die aufgrund eines Unfalls seit dem 27. August 2005 stillge-legt ist, zu modernisieren.

Mit der neuen Fähre können Fußgänger, Radfahrer und leichte Kraftfahrzeuge (bis 3,5 t) von einem Ufer ans andere befördert werden. Ihre maximale Kapazität beträgt 6 leichte Kraftfahr-zeuge, 28 Fahrräder und 70 Fußgänger. Um die Zuverlässigkeit der Anlagen zu erhöhen, werden die Schwimmbrücken für die Zufahrt auf die Fähre neu gebaut und das Seilsystem modernisiert. Um die Wirkung etwaiger Schiffsstöße auf die Schiffe wie auch die festen Anlagen oder die Fähre zu dämpfen, werden Leitwerke angebracht. Bei den Pontons und Leitwerken handelt es sich um an Dalben geführte Schwimmkörper.

Der Bau der Pontons und die Modernisierung des Seilsystems entsprechen den vom Schifffahrts-amt Straßburg festgelegten Bedingungen, die sich auf die Mindestanforderungen und Empfeh-lungen der ZKR stützen.

5. Breite der Durchfahrtsöffnung

Die neuen Pontons ragen nicht ins Fahrwasser hinein.

Die Pontons sind in ihrer künftigen Ausführung an beiden Ufern kürzer als die bisherigen Pontons. Die Breite der Durchfahrtsöffnung zwischen den Pontons nimmt daher von 116,00 m auf rund 138,00 m zu.

Diese Breite verringert sich jedoch durch das Anbringen von Leitwerken zur Begrenzung der Auswirkungen etwaiger Unfälle auf bis zu 108 m. Im früheren Zustand betrug die schiffbare Breite unter Berücksichtigung der (15 m breiten) Fähre allerdings nur 101 m.

6. Mindestgeschwindigkeit

Gemäß den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bau-werken am Rhein ist die Fähre mit elektrischen Antrieben ausgestattet, die eine Geschwindigkeit von 0,6 m/s erreichen. Diese Antriebe erlauben die Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit und gewährleisten den Antrieb der Fähre auch bei geringer Strömung.

7. Minimale Durchfahrtshöhe

Gemäß den Vorschriften der ZKR ist die Nutzhöhe unter der maximalen Krümmung des Seils größer als 14 m über dem höchsten Schiffahrtswasserstand (HSW).

8. Kennzeichnung und Sicherheit

Das Fährschiff wird auf der französischen und deutschen Seite beim Anlegen an der Anlegestelle jeweils durch oberhalb und unterhalb angebrachte Leitwerke geschützt. Die Leitwerke dienen der Kennzeichnung der Außengrenzen der Durchfahrtsöffnung und bieten gleichzeitig teilweise Schutz, da sie sich wie eine Art „Sicherung“ verhalten.

Die Leitwerke bestehen aus drei Dalben im Abstand von je 5,00 m, die untereinander mit Führungsschienen verbunden sind.

Um den unterschiedlichen Wasserständen auf dem Rhein je nach Wasserführung Rechnung zu tragen, ist jedes Leitwerk mit drei Führungsschienen ausgestattet, bei denen es sich um auf den Pfahl aufgeschweißte Metallprofile handelt. Die oberste Schiene liegt mindestens einen Meter über dem höchsten Schiffahrtswasserstand.

Auf dem dem Fahrwasser am nächsten liegenden Pfahl befindet sich ein Radarreflektor, dessen Oberseite über die Höhe des Hochwasserdeichs hinausragt.

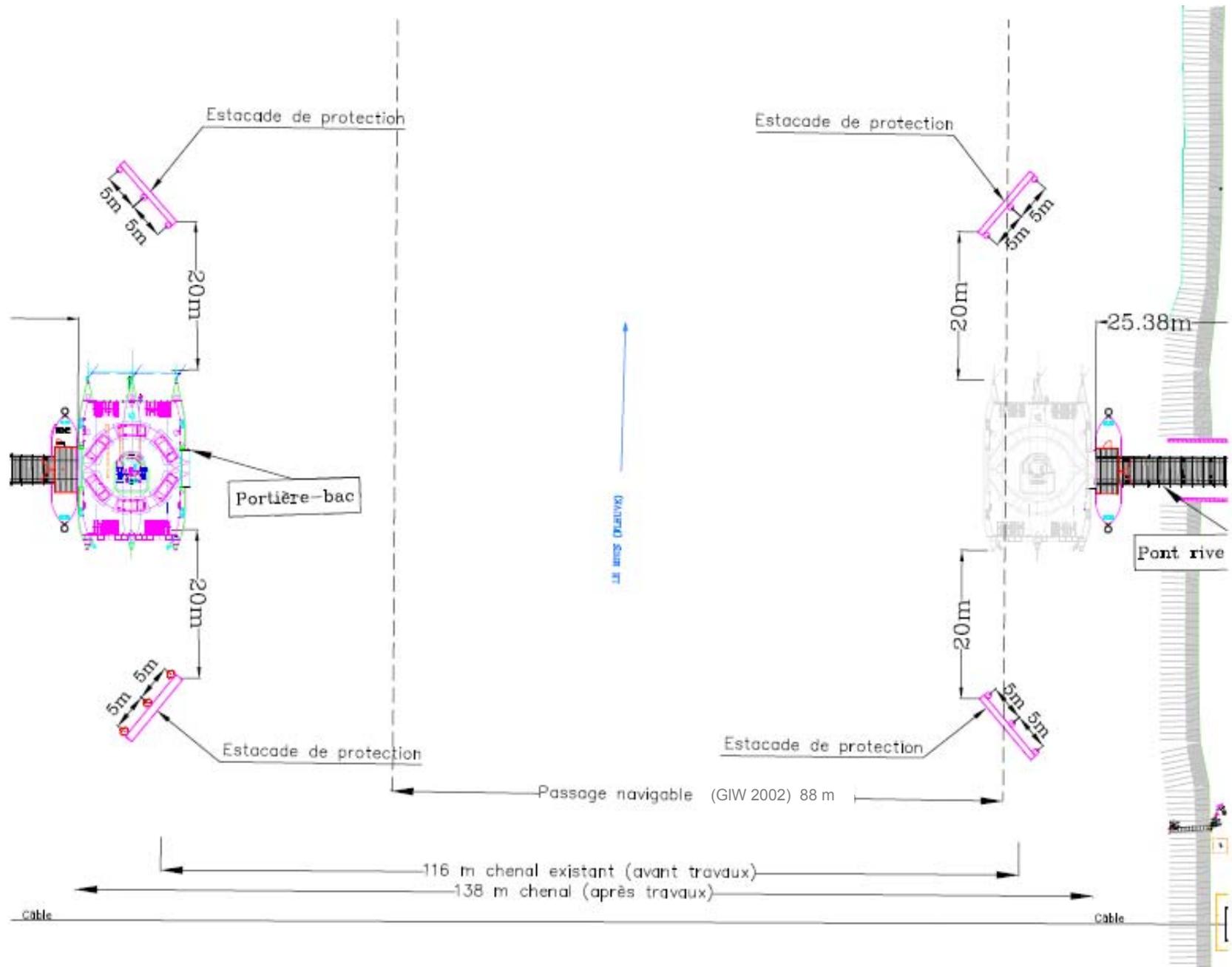
Die Leitwerke erhalten einen Anstrich, der gewährleistet, dass sie von den Rheinschiffen gut zu erkennen sind.

Es wird zudem vorgeschlagen, die vorhandene Kennzeichnung (B8 ergänzt durch den Zusatz BAC (Fähre), oberhalb und unterhalb am linken Ufer) durch die Auslegung von Bojen mit darauf angebrachten Taktfeuern nach Anhang 8 der RheinSchPV zu verbessern. Am rechten Ufer wird in jede Richtung eine rote Boje mit einem roten Taktfeuer ausgelegt, am linken Ufer in jede Richtung eine grüne Boje mit einem grünen Taktfeuer.

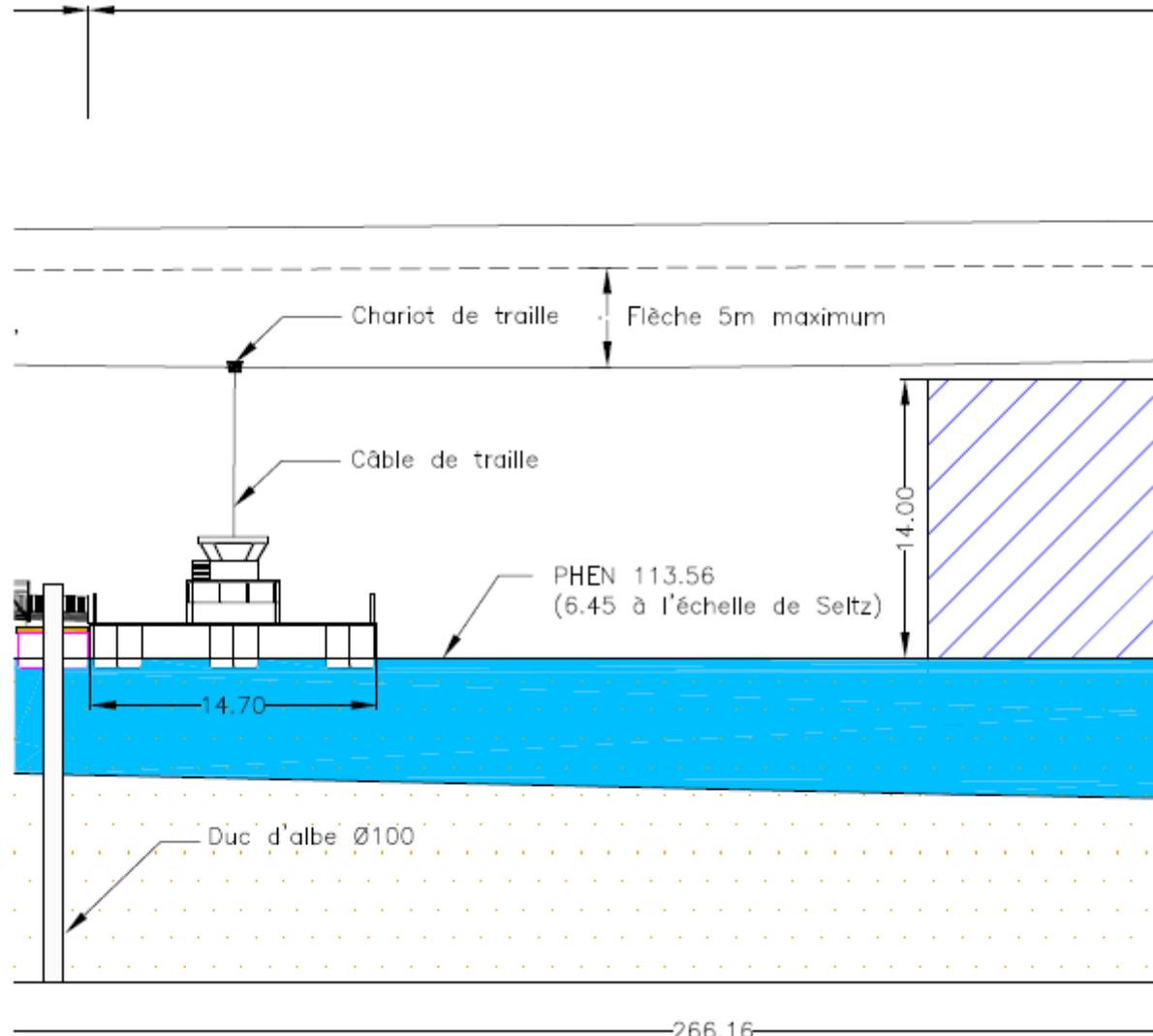
9. Arbeiten

Die Arbeiten werden von den Ufern oder von schwimmenden Leichtern aus durchgeführt und werden sich auf die Schifffahrt nur wenig auswirken. Während der Arbeiten wird eine besondere Kennzeichnung nach Anhang 8 der RheinSchPV angebracht. Es sind keine Schifffahrtssperren vorgesehen und die Schifffahrt wird über Arbeiten in der Nähe der Wasserstraße rechtzeitig informiert.

Draufsicht



Schnittansicht



Vue en plan	Draufsicht	Bovenaanzicht
Estacade de protection	Leitwerk	Geleidewerk
Portière-bac	Fährschiff	Veerpont
Passage navigable (EE 2002)	Durchfahrtsbreite (GIW 2002)	Dorvaartbreedte (OLR 2002)
Chenal existant (avant travaux)	vorhandene Fahrrinne (vor den Arbeiten)	Bestaande vaargeul (vóór de werkzaamheden)
Chenal (après travaux)	Fahrrinne (nach den Arbeiten)	Vaargeul (na de werkzaamheden)
Câble	Seil	Kabel
Pont rive	Steiger	Steiger
Vue en coupe	Schnittansicht	Doorsnede
Chariot de traile	Gierwagen	Kabelwagen
Flèche 5 m maximum	Durchhang maximal 5 m	Doorhang ten hoogste 5 m
PHEN	HSW	MHW
6,45 à l'échelle de Seltz	6,45 am Pegel Seltz	6,45 aan de peilschaal van Seltz
Duc d'albe	Dalbe	Dukdalf

PROTOKOLL 22

Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (1995-I-29, 2001-I-28)

Beschluss

Die Zentralkommission,

bezugnehmend auf ihre Beschlüsse 1995-I-29 zu den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein und 2001-I-28 zu dem Abschlussbericht über Brückendurchfahrtshöhen für die Containerfahrt mit drei Containerlagen auf der Strecke Straßburg – Basel,

auf Vorschlag ihres Ständigen Technischen Ausschusses, der die Notwendigkeit des Rückbaus von nicht mehr genutzten Bauwerken überprüft hat,

nimmt von der überarbeiteten Fassung der „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“, die als Anlage beigefügt ist, Kenntnis,

empfiehlt den Rheinuferstaaten, die überarbeiteten Mindestanforderungen und Empfehlungen bereits bei der Planung von Bauwerken und deren Rückbau verbindlich zugrunde zu legen, um die Belange der Schifffahrt gebührend zu berücksichtigen.

Anlage

Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein

1. Brücken

1.1 Durchfahrtsbreite

Das Fahrwasser des Rheins ist pfeilerfrei zu überspannen.

1.2 Mindestdurchfahrtshöhe

Im Bereich der Durchfahrtsbreite ist die folgende Mindestdurchfahrtshöhe vorzusehen

- a) Oberhalb von Straßburg (Rhein km 166,64 bis 295,5):
7,00 + x m über dem jeweils geltenden HSW gemäß Abschlussbericht über Brückendurchfahrtshöhen für die Containerfahrt mit drei Containerlagen auf der Strecke Straßburg – Basel (Protokoll 2001-I-28),
- b) Straßburg (Rhein km 295,5) bis Spyck'sche Fähre (Rhein-km 857,40):
9,10 m über dem jeweils geltenden HSW, im staugeregelten Bereich aber nicht weniger als 9,10 m über den höchsten auftretenden Wasserstand während des Schifffahrtbetriebes,
- c) Spyck'sche Fähre (Rhein km 857,4) bis Gorinchem (Rhein km 952,50) / Krimpen (Rhein km 989,20):
9,10 m über dem maximalen Hochwasserstand (Bemessungshochwasser) für 80 % der Normalbreite, aber nicht weniger als 9,10 m über dem mit dem HSW am Pegel Emmerich übereinstimmenden Wasserstand oder im Staubeereich (Nederrijn / Lek) über dem Stauniveau für die gesamte Normalbreite.

Die Mindestdurchfahrtshöhe neuer Brücken soll jedoch nicht geringer sein als die Durchfahrtshöhe von Brücken, die in der Nähe bereits vorhanden oder geplant sind, damit kein zusätzlicher Engpass entsteht.

1.3 Kennzeichnung der Brücken

Die Durchfahrtsöffnungen der Brücken sind entsprechend den Vorschriften der jeweils gültigen Rheinschifffahrtspolizeiverordnung zu kennzeichnen.

Darüber hinaus sind Strompfeiler an den Schifffahrtsöffnungen für die Radarfahrt zu kennzeichnen. Radarreflektoren an ausreichend langen Auslegern sind schwimmenden Radarzielen vorzuziehen.

Unbeschadet weitergehender nationaler Vorschriften wird außerdem empfohlen:

- die Tafelzeichen an Brücken bei Nacht und unsichtigem Wetter zu beleuchten,
- die Pfeilerköpfe von Brücken zu beleuchten, wenn es die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordert,
- bei Brücken mit breitem Überbau die Pfeilerwände auf der Fahrrinnenseite für die Schifffahrt blendfrei anzustrahlen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Straßenbeleuchtung der Brücke sowie die Lichter des Straßenverkehrs die Schifffahrt nicht blenden.

1.4 Abbildung von Brücken im Radarbild

Brücken sind so anzuordnen und auszubilden, dass die Radarfahrt nicht beeinträchtigt wird. Weitere Hinweise hierzu sind im Anhang gegeben.

1.5 Montage von Brücken

Einschränkungen oder Sperrungen der Schifffahrt sind auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Es ist sicherzustellen, dass während der Montage die Minstdurchfahrtshöhe zumindest in Teilbereichen der Schifffahrt zur Verfügung steht. Mehrere kurzzeitige Sperrungen sind einzelnen längerzeitigen Sperrungen vorzuziehen.

Während der Montagearbeiten muss sichergestellt werden, dass keine festen Gegenstände (wie z.B. Werkzeuge, Bauteile), Flüssigkeiten, Staub oder Funkenflug die Schiffe und ihre Ladung sowie die darauf befindlichen Personen gefährden können.

2. Freileitungen

Für die lichte Höhe von Freileitungen zwischen dem bei ungünstigsten Bedingungen niedrigsten Punkt der Leitung und dem jeweils geltenden HSW, oder, falls dieses nicht festgelegt ist, dem maximalen Hochwasserstand nach Nummer 1.2 Buchstabe c, oder im staugeregelten Bereich, dem höchsten auftretenden Wasserstand während des Schiffsbetriebes, gelten die folgenden Mindestwerte:

km	Bereich	Mindesthöhe	
		bis 245 KV	von 245 bis 420 KV
166,64 - 295,5	Oberhalb von Straßburg	17 m	18 m
295,5 - 857,6	Straßburg bis Spyck'sche Fähre	21 m	22 m
857,6 - 952,5/989,2	Unterhalb Spyck'sche Fähre	31 m	31 m

Freileitungen sind so anzulegen, dass die Radarfahrt nicht beeinträchtigt wird. Weitere Hinweise hierzu sind im Anhang gegeben.

3. Fähren

Auf dem Rhein sollten nur freifahrende Fähren eingesetzt werden, da dieser Fährentyp die Schifffahrt am wenigsten behindert. Neue Seilfähren und Schwimmbrücken dürfen nicht zugelassen werden. Bei Erneuerung oder Umbau bestehender Hochseilfähren darf die lichte Höhe unter dem maximalen Seilurchhang nicht weniger als 14 m über HSW sein, ferner muss die von der zuständigen Behörde festgesetzte Mindestgeschwindigkeit eingehalten werden.

4. Kreuzungen unter der Flusssohle (Kabel, Rohrleitungen, Tunnel)

4.1 Kreuzungen sind so anzuordnen, dass kein Ankerverbot notwendig ist.

4.2 Mindestüberdeckung

Bei Neubauten und Neuverlegungen von Kreuzungen muss ein Mindestabstand zwischen Oberkante Bauwerk und Gewässersohle (Mindestüberdeckung) von 2,50 m vorhanden sein. Dabei ist eine zukünftig zu erwartende Änderung der Lage der Gewässersohle zu berücksichtigen. Vom Mindestabstand kann bei besonderen Verhältnissen (z.B. felsige Flusssohle, Bereiche mit Stauregelung, Sohlenerosion) abgewichen werden.

4.3 Unterschreitung der Mindestüberdeckung

Wird die Mindestüberdeckung im Laufe der Zeit infolge unerwarteter Sohlenerosion unterschritten, so kann bei weniger als 1,50 m Überdeckung ein Ankerverbot eingerichtet werden. Bei weniger als 1,00 m Überdeckung muss die Leitung aufgegeben und aus der Sohle entfernt werden. Im Bereich von Liegestellen sind bei Unterschreitung von 1,50 m Überdeckung geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

5. Entnahme- und Einleitungsbauwerke

Bauwerke und Leitungen unter der Gewässersohle zum Zwecke der Wasserentnahme oder -einleitung sind in Bereichen unter der Fahrrinne zu vermeiden.

Querströmungen in der Fahrrinne und Wasserspiegelschwankungen, die Auswirkungen auf die Schifffahrt haben, sind zu vermeiden.

6. Anlegestellen für die Schifffahrt

Im Rahmen der Planung von Anlegestellen ist zu prüfen ob

- die anliegenden Schiffe in die Fahrrinne hineinreichen oder sonst den Schiffsverkehr stören (gegebenenfalls Begrenzung der Liegebreiten),
- die Anlegestelle oder Teile beleuchtet werden müssen und ob dieses möglich ist,
- Maßnahmen erforderlich sind, um die Anlegestelle im Radarbild deutlich zu machen,
- Umschlaggeräte in die Fahrrinne hineinreichen können,
- Maßnahmen getroffen werden müssen damit die Schifffahrt nicht geblendet wird,
- das Sichtfeld der Schifffahrt frei von Einbauten ist und
- sich die Sichtverhältnisse nicht verschlechtern.

7. Allgemeine Anforderungen an den Uferbereich

Bauwerke sowie die Bepflanzung im Uferbereich dürfen die Sichtverhältnisse der Schifffahrt nicht einschränken sowie die Qualität des Radarbildes der Schifffahrt nicht ungünstig beeinflussen. Falls erforderlich, sind Maßnahmen zu treffen, um die Blendung der Schifffahrt zu vermeiden.

8. Rückbau von Bauwerken

Nicht mehr genutzte Bauwerke, die die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen können, insbesondere Brücken und ihre Pfeiler, sind zu beseitigen. Sofern Teile von Bauwerken unter der Gewässersohle verbleiben, muss ein Mindestabstand zwischen Oberkante Restbauwerk und Gewässersohle von 1,00 m vorhanden sein. Dabei ist eine zukünftig zu erwartende Änderung der Lage der Gewässersohle zu berücksichtigen. Vom Mindestabstand kann bei besonderen Verhältnissen (z.B. felsige Flusssohle, Bereiche mit Stauregelung, Sohlenerosion) abgewichen werden.

9. Begriffsbestimmungen

Fahrwasser:	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt wird.
Fahrrinne:	Teil der Wasserstraße, in dem für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Einhaltung angestrebt wird.
Durchfahrtsbreite:	Durch Einbauten oder Schifffahrtszeichen begrenzte Breite einer Schifffahrtsöffnung.
Durchfahrtshöhe:	Senkrechter Abstand zwischen dem Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt eines Überbaues innerhalb der Durchfahrtsbreite.
Überdeckung:	Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Gewässersohle und dem höchsten Punkt eines Kreuzungsbauwerkes unter der Gewässersohle.
Sichtverhältnisse:	Sicht aus dem Steuerhaus auf die Wasserstraße einschließlich der Ufer und Böschungen sowie der am Ufer befindlichen Schifffahrtszeichen.

**Anhang zu den Mindestanforderungen und
Empfehlungen für die technische Gestaltung
von Bauwerken am Rhein**

**Hinweise zur Verminderung störender Radarechos
beim Bau von neuen Brücken und Freileitungskreuzungen**

1. Brücken werden in der Regel ihrer tatsächlichen Lage entsprechend auf dem Radarbild dargestellt. Störende Radarechos lassen sich beim Brückenneubau durch konstruktive Maßnahmen vermindern:
 - a) Bei Betonbrücken sind unabhängig von ihrer Gestaltung Störungen durch Scheinziele infolge Mehrfachreflexionen nicht zu erwarten. Dies gilt auch bei nebeneinanderliegenden Brücken, wenn nur eine der Brücken eine Betonbrücke ist.
 - b) Bei Stahlbrücken oder Stahl/Beton-Verbundbrücken sollen Vollwandträger nicht parallel zueinander stehen oder im Bereich der Untergurte durch Bleche miteinander verbunden werden, so dass ein Kastentragwerk entsteht.
 - c) Bei Stahlbrücken aus Fachwerkträgern können Scheinziele durch Mehrfachreflexionen auftreten. Inwieweit diese die Radarnavigation stören, ist im voraus nicht sicher abzuschätzen. Möglicherweise müssen hier später Gegenmaßnahmen ergriffen werden.
 - d) Soll eine neue Brücke neben einer bereits bestehenden errichtet werden, so soll der Abstand zwischen den Brücken so groß sein, dass die Schiffe und die Brücke erkennbar bleiben. Ist dieser Abstand nicht möglich, sind die Brücken unmittelbar nebeneinander anzuordnen, so dass sie im Radarbild als eine Brücke ohne Mehrfachreflexionen erscheinen.

2. Bei Freileitungskreuzungen erscheint im Radarbild nur ein punktförmiges Echo an der Stelle, an der der Radarstrahl unter einem rechten Winkel auf die Leitung trifft. Dieses Echo ändert seine Lage in Abhängigkeit von der Schiffsposition. Es stört, wenn es sich vom Ufer her in die Wasserfläche bewegt. Störende Radarechos lassen sich beim Neubau von Freileitungskreuzungen nur dann vermeiden, wenn die Freileitungen
 - a) die Wasserstraße so schräg kreuzen, dass ihr Radarecho in ca. 200 m Entfernung von der Kreuzung noch nicht in die Wasserfläche fällt oder
 - b) die Wasserstraße in einer solchen Höhe queren, dass sie von Radargeräten der Schiffe in ca. 200 m Entfernung nicht mehr erfasst werden.

Gegebenenfalls sind entsprechende Radarreflektoren vorzusehen.

PROTOKOLL 23

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2008-I-27)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1964-II-7 und 1966-I-7, in denen vereinbart wurde, dass die Jahresarbeitsprogramme für Ausbaumaßnahmen auf der Rheinstrecke zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar dem Ständigen Technischen Ausschuss übermittelt werden,
- 1986-I-37, 1995-I-27, in denen eine Unterrichtung über die Maßnahmen zur Wiederherstellung und Erhaltung eines beständigen Gewässerbettes am Niederrhein sowie Herstellen einer Fahrrinntiefe von 2,50 m unter GIW zwischen Köln und Koblenz vorgesehen wurde,
- 1995-I-26, in dem eine Unterrichtung über die Maßnahmen auf dem Waal vereinbart wurde,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

- von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind,
- der Verbesserung der Leichtigkeit und der Sicherheit sowie einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt dienen,
- die Schifffahrt während ihrer Ausführung nicht wesentlich beeinträchtigen werden.

Anlage

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
im Jahre 2009**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0 – 338,0	Beginn: 1978 Seither laufende Durchführung	keine Auswirkungen
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0 – 352,0	Beginn: 1998 Seither bedarfsweise Durchführung	keine Auswirkungen
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	Beginn: 1999 Ende: 2010	keine Auswirkungen
4	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein			keine Auswirkungen
	a) Geschiebefang Weisenau	493,3 – 494,5	Beginn: Februar 2009	
	b) Geschiebezugabe Wallersheim	593,0 – 596,4	Ende: Juni 2009	
5	Sohlenstabilisierung „Königswardt / Marwick“	820,5 - 824,0	Beginn: Mitte 2008 Ende: Ende 2010	keine Auswirkungen
6	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	Beginn: September 2009 Ende: Ende 2015	keine Auswirkungen
7	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“	810,0 - 811,5 813,5 - 814,5 824,0 - 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Beginn: 2008 Ende: 2014	keine Auswirkungen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2008 - 2009**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Verzögerungen in der Planungsphase aufgrund von rechtlichen Verfahren im Hinblick auf die EG-Habitat-Richtlinie	keine Auswirkungen
3	Feste Schicht (Kolkverbau) in Spijck	857	Stabilisierung des Strombettes	Einige Auswirkungen während der Bauphase, langfristig Tiefgangsverbesserung
4	Projekt Bühnenabsenkung		Im Jahr 2009 Absenkung von ca. 100 Bühnen um etwa 1 Meter auf der geraden Strecke der Waal über etwa 30 km	Einige Behinderungen während der Bauphase
5	Innovative Bühnen	3 Stellen, ca. 867, 915, 933	Experimentelle Re-Modellierung von 3 x 3 Bühnen	keine Auswirkungen
6	Erweiterung Übernachtungshafen IJzendoorn	907	Fertigstellung: 2008, einige neue Steiger, einschließlich Zugangsmöglichkeiten zum Ufer	Einige Behinderungen im Hafen während der Bauphase, jetzt als Resultat bessere Liegemöglichkeiten
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
7	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	erneute Vorbereitung nach einem problematischen Start	geringfügige Behinderungen
8	Beseitigung von Untiefen	880 – 884, 952	Fertigstellung: 2008	Behinderungen durch Baggerarbeiten, jetzt erhöhte Wassertiefe

PROTOKOLL 24

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke, Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim, Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2008

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,

1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,

1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

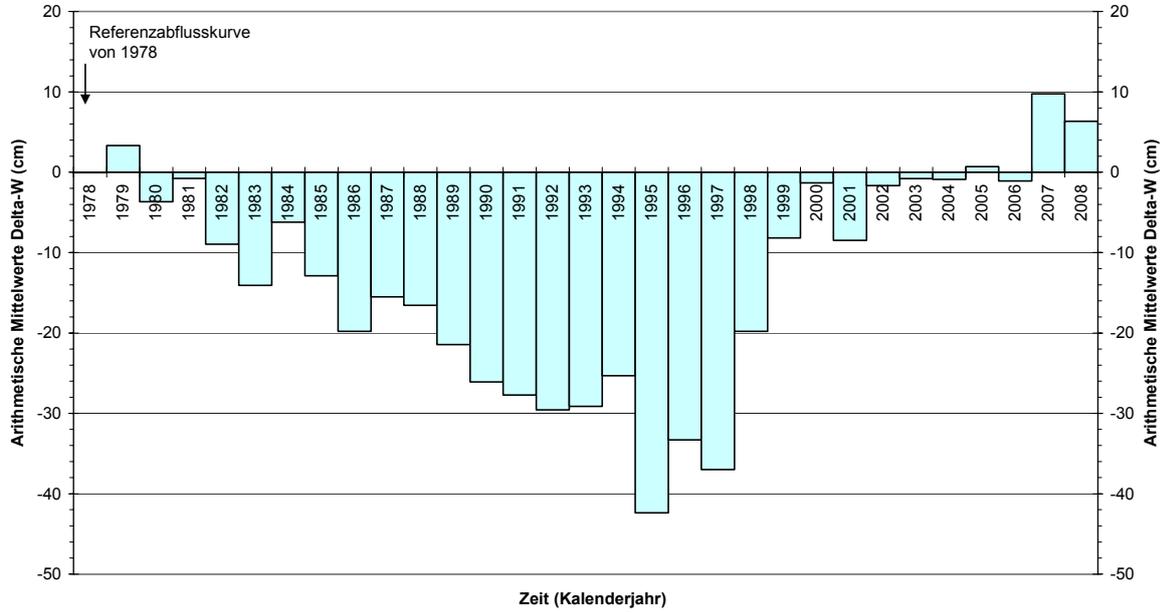
nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Kalenderjahr 2008 wurden am Pegel Iffezheim weder der Abfluss von $Q = 570 \text{ m}^3$ (GIQ_{72}) noch der Wasserstand von 111,11 m + NN (GIW_{78}) erreicht oder unterschritten. Damit ist es nicht möglich, den Wasserstand im Jahr 2008 am Pegel Iffezheim bei $Q = 570 \text{ m}^3/\text{s}$ explizit ohne Extrapolation zu bestimmen. Mit der bewährten Delta-W-Methode (Anlage) wird für 2008 gezeigt, dass gegenüber dem Vorjahr der Wasserstand zwar um ca. 4 cm niedriger aber gegenüber 1978 (GIW_{78}) immer noch um ca. 6 cm höher liegt. Die Einhaltung des Vertragswasserstandes von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von $570 \text{ m}^3/\text{s}$ ist somit nachgewiesen.

Anlage

Anlage

Jährliche arithmetische Mittelwerte der Delta-W-Werte (Wgem-Wber) bezogen auf die Abflusskurve des Pegels Iffezheim (Rhein-km 336,200) von 1978, aufgetragen über die Zeit



PROTOKOLL 25

Kennntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

- von der Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften in ihren Vertragsstaaten, die in den Anlagen aufgeführt sind sowie
- von Entscheidungen ihrer Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die aufgrund von Beschlüssen delegiert worden sind und die in den Anlagen aufgeführt sind.

Anlagen

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007	30.4.2007	27.8.2007	11.9.2007	20.3.2007
2007-II-19	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)	I	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008		12.6.2008
2008-I-21	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009				13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009				9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.12.2009				9.2.2009
2008-II-11	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009				9.2.2009

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I I	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007		31.12.2008		5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffsunter- suchungsordnung (2002-I-2, 2003-I- 12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)	9.12.2008		21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffs- verfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typ- genehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der Untersuchungs- ordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008	**)			13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)			9.2.2009
2008-II-11	Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008	**)			9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)			9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)			9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	Änderung zum ADNR	I	1.1.2007	21.12.2006	**)	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR-Änderungen	I	1.1.2009		**)			13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Gültigkeit der Gemeinschafts- schiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim	I	1.10.2007		**)	27.9.2008	13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 § 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Definitive Änderungen - § 3.02 Nr. 2 Anlage B1 und B2)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatent-verordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführer-zeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008			28.11.2008	10.3.2008	31.5.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

5. Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER SICHERHEITSPERSONAL IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

6. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent-verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

7.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

1.2009

1. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Zulassung von Inland AIS Geräten zuständigen Behörden

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken	Weinbergstraße 11 - 13 56070 Koblenz	+49 261 98 19 22 31	stefan.bober@wsv.bund.de
Frankreich				
Niederlande	Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Binnenvaart	Postbus 8634 3009 AP Rotterdam	+31 70 456 4546	chris.dijkmans@ivw.nl
Schweiz				

Ist keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

12.2008

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

Ifd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	08.08.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	08.08.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	ACR Electronics Europe GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203

**3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund gleichwertiger
Typgenehmigungen zugelassenen Inland AIS Geräte**

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typ- genehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Inland AIS Geräten anerkannten Fachfirmen

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mailadresse
1.	PERISKAL BVBA	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
1.	ACR Electronics Europe GmbH	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	+43 1 5 273 237-200	Andreas.lesch@acr-europe.com
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
4.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
5.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
6.	Günter Tiedemann	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	mr.t78@gmx.de
7.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
8.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
9.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
10.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
11.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
12.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	info@lseleer.de
13.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	Matronik-duisburg.de
14.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

Ifd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
15.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	+43 1 597 088-0	mail@point.at
16.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	09409-861250	schafberger- funktechnik@t-online.de
17.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
18.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
19.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	040-890666-0	info@transas.de
20.	Via Donau- Österreichische Wasserstraßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	+43 (0) 50 4321-1704	marketa.zednicek@via- donau.org

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Frankreich

Ifd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mailadresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Niederlande

Ifd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse Webseite
1	Autena Marine V.O.F.	St. Teunismolenweg 48 F 6534 AG Nijmegen	024-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
2	Flux Electro	Beneluxweg 2 C 4538 AL Terneuzen	0115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
3	Gebofa Maritiem B.V.	Hessenweg 18 7722 PK Dalfsen	0529-435400 06-21267317	info@gebofamaritiem.nl www.gebofamaritiem.nl
4	Leeuwenstein Scheepsinstallaties B.V.	Keizershof 14 3311 JP Dordrecht	078-6311477	info@leeuwestein- scheepsinstallaties.nl www.leeuwenstein- scheepsinstallaties.nl
5	Linssen Electronica B.V.	Kloosterstraat 3 6051 JB Maasbracht	0475-461838	info@linssen-electronica.nl www.linssen-electronica.nl
6	Novio Nautic	Oude Haven 47 6511 XE Nijmegen	024-7110020	info@novionautic.nl www.novionautic.nl
7	Radio Holland Netherlands B.V.	Eekhoutstraat 2 3087 AB Rotterdam	010-4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse Webseite
8	Scheeps Elektro Techniek Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 6051 LR Maasbracht	0475-464667 06-53832857	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
9	Shiptron V.O.F.	De Dolfijn 24 1601 MG Enkhuizen	0228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
10	Stentec Software	Harinxmastrjitte 29 8621 BJ Heeg	0515-443515	stentec@wxs.nl www.stentec.com
11	Van der Velden B.V.	Dorpstraat 67a 2931 AD Krimpen a/d Lek	0180-511577	binnenvaart@vdvelden.nl www.vdvelden.nl
12	Van Tiem's Elektro Technisch Installatie Bureau B.V.	Industrieweg 5 6659 AL Wamel	0487-593570	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
13	Werkina Werkendam BV	Biesboschhaven Noord 1b 4251 NL Werkendam	0183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +41	E-Mailadresse

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

8. ADNR (Beschluss 2001-II-27 (IV))

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 1/2007

vom 21. Juni 2007

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der belgischen Delegation, abweichend von ADNR 9.3.3.11.1 d) die Gleichwertigkeit für eine Länge der Ladetanks von mehr als 0,2 L, für den Umbau des Tankmotorschiffes „CENDY“, Amtliche Schiffsnummer 2317433, von einem Typ N offen in einen Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung. Das Schiff wird unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas umgebaut.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführte Nummer, vollumfänglich den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Tankmotorschiff des Typs N offen mit Flammendurchschlagsicherung.

Aus dem anliegenden Bericht der belgischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

Bericht der belgischen Delegation zur Empfehlung Nr. 1/2007

Dieser Bericht betrifft das Tankmotorschiff „CENDY“, Amtliche Schiffsnummer 2317433, mit den Abmessungen 90 x 11,40 x 4,02 m, welches von einem Typ N offen in einen Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung umgebaut wird.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR mit Ausnahme von 9.3.3.11.1 d) und unter Berücksichtigung der Übergangsvorschriften in 1.6.7.2.1, Tabelle 1.

In 9.3.3.11.1 d) ADNR ist die Längenbegrenzung der Ladetanks auf 0,2 L festgelegt. Diese Längenbegrenzung ist erst 1995 in das ADNR aufgenommen worden. Das Motortankschiff „CENDY“ ist 1972 für die Beförderung von beheizbaren Stoffen mit einer Dichte von 1,8, wie UN 2448 Schwefel, geschmolzen mit eingesetzten Ladetanks mit einer Länge von 20 m statt 18 m gebaut worden. Nach den damaligen ADNR-Vorschriften gab es keine Längenbegrenzung der Ladetanks für Tankschiffe des Typs N.

Das Schiff ist zugelassen für die Beförderung von allen Stoffen, wofür in der Tabelle C ein Typ N offen gefordert wird.

Weil der Absender die Stoffe, welche bisher unter 9003 eingestuft waren, jetzt unter UN 3256 einstuft, darf dieser Stoff nicht mehr im Motortankschiff „CENDY“ befördert werden. Nach der Tabelle C wird ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung gefordert. Hierdurch ist ein Umbau notwendig.

Es wird festgestellt, dass

- nach dem Umbau das Tankschiff nur zugelassen wird für Stoffe, die dem Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung zugeordnet sind;
- die zugelassene Dichte im neuen Zulassungszeugnis auf 1,2 begrenzt wird;
- der zugelassene Füllungsgrad der Ladetanks während der Fahrt kleiner als 20 % oder größer als 80 % sein wird;
- alle Vorschriften für Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung, mit Ausnahme von 9.3.3.11.1 d) und unter Berücksichtigung der Übergangsvorschriften in 1.6.7.2.1, Tabelle 1, eingehalten sind;
- bei der Beförderung von Stoffen mit einer Dichte von 1,2 die durch den „sloshing“ Effekt verursachten Kräfte deutlich geringer sind als bei der Beförderung von Stoffen mit einer Dichte von 1,8;

und hierdurch die Sicherheit gewährleistet ist, auch wenn die Länge der Ladetanks größer als 0,2 L ist.

PROTOKOLL 26

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2007

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2007.

PROTOKOLL 27

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2007

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2007. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

PROTOKOLL 28

Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2010

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2009 an, der auf 2 458 530.- € festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von 20 000.- € von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer der Überweisung in Höhe von 49 000.- €, der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle und der übrigen Einnahmen, auf 485 706.- €.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim Credit Industriel d'Alsace et de Lorraine in Strassburg überwiesen.

PROTOKOLL 29

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2010

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2010 auf 42 840.- € festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf 7 140.-€ Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer bekanntgegeben.

PROTOKOLL 30

Revidierter vorläufiger Haushalt 2009 der Konferenz der Vertragsparteien und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (Abfallübereinkommen von 1996)

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Kenntnis der Berichte des Ausschusses EXCOM und des Sekretariats über das Fortschreiten der Vorbereitungsarbeiten für das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens,

nimmt Kenntnis vom revidierten vorläufigen Haushalt 2009 der nach dem Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorgesehenen Konferenz der Vertragsparteien und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, der von dem durch die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens eingesetzten Exekutivausschuss (EXCOM) für 2009 vorläufig berücksichtigt worden ist. Dieser Haushalt ersetzt den mit Protokoll 2008-I-33 vorläufig verabschiedeten Haushalt und beläuft sich auf 766 830.- €, davon werden 546 580.- € zu gleichen Teilen auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens umgelegt, das ergibt 91097 € pro Staat, und die restlichen 220 250.- € wie folgt auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens aufgeteilt:

Deutschland:	65 259 €
Belgien:	24 472 €
Frankreich:	1 632 €
Luxemburg:	-- --
Niederlande:	122 361 €
Schweiz:	6 526 €

nimmt zur Kenntnis, dass im Haushalt 2009 dieser Organe des Übereinkommens die Rückzahlung der von der ZKR 2007 und 2008 vorgestreckten Beträge berücksichtigt ist,

fordert die Konferenz der Vertragsparteien auf, einen Reservefonds zur Aufnahme von Haushaltsüberschüssen der Organe des Übereinkommens einzurichten.

PROTOKOLL 31

Vorläufiger Haushalt 2010 der Konferenz der Vertragsparteien und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (Abfallübereinkommen von 1996)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt Kenntnis vom vorläufigen Haushalt 2010 der nach dem Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorgesehenen Konferenz der Vertragsparteien und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, der von dem durch die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens eingesetzten Exekutivausschuss (EXCOM) für 2010 vorläufig berücksichtigt worden ist. Dieser Haushalt beläuft sich auf 774 000.- €, davon werden 331250.- € zu gleichen Teilen auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens umgelegt, das ergibt 55 208.- € pro Staat, und die restlichen 442 750.- € wie folgt auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens aufgeteilt:

Deutschland:	131 185 €
Belgien:	49 194 €
Frankreich:	3 280 €
Luxemburg:	-- --
Niederlande:	245 972 €
Schweiz:	13 119 €.

PROTOKOLL 32

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2008

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2008.

Anlage

Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahre 2008

I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2008

Herr LINGEMANN, Botschafter, stellvertretender Leiter der Abteilung für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung im Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland und Leiter der deutschen Delegation, nimmt seit dem 11. Juli 2008 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr, als Nachfolger von Herrn WITTER, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr VAN KEER, Generalrat bei der Generaldirektion Bilaterale Angelegenheiten, Direktion: Westeuropäische Länder und Nordamerika beim Föderalen Öffentlichen Dienst Auswärtige Angelegenheiten und Leiter der belgischen Delegation, nimmt seit 1. Januar 2008 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

Herr ARDUI, Leiter der Direktion Internationale Verkehrspolitik des Föderalen Öffentlichen Dienstes Auswärtige Angelegenheiten, wurde mit Wirkung vom 9. Januar 2008 zum Kommissar Belgiens bei der ZKR ernannt.

Herr CROO, Mitglied des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen, wurde mit Wirkung vom 14. April 2008 zum Kommissar Belgiens bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn DE LEMBRE, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr SUTTELS, Mitglied des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen, wurde mit Wirkung vom 14. April 2008 zum stellvertretenden Kommissar Belgiens bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn VAN REUSEL, der in den Ruhestand getreten ist.

Frau ACKERMANN, Regierungsrätin beim Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 16. Mai 2008 zur stellvertretenden Kommissarin der Bundesrepublik Deutschland bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn BLOCK, der in den Ruhestand getreten ist.

Frau KETTENIS, stellvertretende Kommissarin der Niederlande bei der ZKR, hat andere Aufgaben übernommen.

Herr OLTHOFF, stellvertretender Generaldirektor für Verkehr im Verkehrsministerium der Niederlande, Kommissar der Niederlande bei der ZKR und Leiter der niederländischen Delegation, hat mit Wirkung vom 20. Mai 2008 andere Aufgaben übernommen. Sein Nachfolger ist seit Ende 2008 Herr VAN HOORN, Kommissar der Niederlande.

Herr WEMPE, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 2008 zum Kommissar der Bundesrepublik Deutschland bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn STENSCHKE, der andere Aufgaben übernommen hat.

Ende 2008 hatte die Zentralkommission demnach folgende Zusammensetzung:

DEUTSCHLAND:

Kommissare:	die Herren	LINGEMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	Präsident
Stellvertretende Kommissare:	Frau Herr	ACKERMANN, ERNST;	

BELGIEN:

Kommissare:	die Herren	VAN KEER, ARDUI, CROO,	Vizepräsident
Stellvertretende Kommissare:	Frau Herr Herr	VANLUCHENE, SUTTELS, VERSCHUEREN;	

FRANKREICH:

Kommissare:	Frau die Herren	BELLIARD, JEROME, MATHIEU, VERDEAUX,	
Stellvertretende Kommissare:	die Herren	BELLENGER, PIET;	

NIEDERLANDE:

Kommissare:	die Herren	van HOORN, ten BROEKE, MULLER,	
Stellvertretende Kommissare:	Herr	MENSINK;	

SCHWEIZ:

Kommissare:	die Herren	SEGER, FEIERABEND, HADORN, MARTI,	
Stellvertretende Kommissare:	die Herren	BÜHLER, REUTLINGER;	

Das Sekretariat setzte sich zu gleicher Zeit wie folgt zusammen:

Generalsekretär:	Herr WOEHLING
Stellvertretender Generalsekretär:	Herr VAN DER WERF
Chefingenieur:	Herr PAULI

II. TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

1. Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen, Arbeitsgruppensitzungen und Workshops

a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Herrn WITTER am 28. und 29. Mai und unter dem Vorsitz von Herrn LINGEMANN am 26. und 27. November 2008 zwei ordentliche Sitzungen in Straßburg ab.

b) Ihre Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn WITTER am 28. Mai 2008 in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER am 10. März und am 9. Dezember 2008 in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn WITTER am 9. April, am 28. Mai und unter dem Vorsitz von Herrn LINGEMANN am 8. Oktober und am 26. November 2008 in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn VERSCHUEREN am 8. April, am 27. Mai, am 7. Oktober und am 25. November 2008 in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 9. April und am 9. Oktober 2008 in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 16. April und unter dem Vorsitz von Herrn CROO am 22. Oktober 2008 in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE am 17. April und am 23. Oktober 2008 in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VERDEAUX am 15. April und am 21. Oktober 2008 in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn REUTLINGER am 8. April und am 8. Oktober 2008 in Straßburg;

der Exekutivausschuss im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE am 15. Februar in Brüssel, am 19. März in Brüssel, am 13. Mai in Straßburg, am 24. Juli in Brüssel, am 8. September in Brüssel, am 27. Oktober in Brüssel und am 27. November 2008 in Straßburg ;

die Prüfungskommission im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens, unter dem Vorsitz von Herrn ZEGEL am 17. Dezember 2008 in Straßburg;

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE am 16. April und am 22. Oktober 2008 in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn MATHIEU am 10. April, am 27. Mai, am 9. Oktober und am 25. November 2008 in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss und der Ständige Technische Ausschuss: gemeinsame Sitzung am 27. Mai und am 4. Dezember 2008 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt“, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS am 23. Juni 2008 in Brüssel;

der Marktbeobachtungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DIETER am 13. Oktober 2008 in Brüssel;

die Expertenarbeitsgruppe des Gewerbes zur Marktbeobachtung, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS am 10. Januar 2008 in Duisburg;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn GRIES am 22. und 23. Januar sowie am 9. und 10. September 2008 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn CROO vom 5. bis 7. Februar, am 6. Februar: Sitzung mit dem Schifffahrtsgewerbe zum Informationsaustausch über die Anwendung des revidierten Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, am 4. und 5. Juni, vom 16. bis 18. September in Adermatt, vom 9. bis 11. Dezember 2008 in Straßburg;

Eine erste gemeinsame Sitzung der Untersuchungskommissionen der Mitgliedstaaten der Donaukommission, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Union unter dem Vorsitz der Herren BLOCK und MARTON fand am 6. und 7. Mai 2008 in Budapest statt.

die Expertengruppe Abgasemissionen der Binnenschiffe, unter dem Vorsitz von Herrn RENDERS am 22. April 2008 in Brüssel.

die Gemeinsame Sachverständigensitzung der EU- Mitgliedstaaten und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über „technische Vorschriften für Binnenschiffe“, unter dem Vorsitz von Herrn LEINEMANN am 9. und 10. Januar in Brüssel, unter dem Vorsitz von Herrn Kliche am 2. und 3. Juni in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn LEINEMANN am 23. und 24. Juni in Brüssel sowie vom 27. bis 28. Oktober 2008 in Brüssel.

die Arbeitsgruppe für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn CROO vom 4. bis 6. Mai 2008 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 27. und 28. Februar, am 19. und 20. Juni und vom 12. bis 14. November 2008 in Straßburg.

die Arbeitsgruppe für Sozial-,Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn MEINTJES am 29. und 30. Januar, am 1. und 2. April in Bonn, am 17. und 18. Juni, am 26. und 27. August, unter dem Vorsitz von Herrn GRIES, am 4. und 5. November und am 9. und 10. Dezember 2008 in Münster;

die Arbeitsgruppe für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn Kliche am 14. April in Brüssel und am 23. September 2008 in Straßburg;

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGERS am 10. Januar in London und am 16. Mai 2008 in Duisburg;

die „Working Group“ der ISGINTT-Gruppe (ISGINTTwg), unter dem Vorsitz von Herrn PÖTTMANN am 7. und 8. Mai 2008 in Rotterdam;

die Arbeitsgruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“, unter dem Vorsitz von Herrn CLAUß am 24. Januar in Bonn;

die Ad-hoc-Gruppe „Neuordnung der ZKR-Regelwerke“, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 3. April 2008 in Bonn;

die Ad-hoc-Gruppe „Kommunikationsstrategie der ZKR“, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER am 14. Mai und am 8. Oktober 2008 in Straßburg;

die Ad hoc Gruppe „Information, Kommunikation und Kooperation bei schweren Unfällen“, unter dem Vorsitz von Herrn Block am 20. Februar in Straßburg; am 28. April in Nimwegen, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 3. September in Straßburg/Gambsheim, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 12. November 2008 in Bonn;

die Ad-hoc-Gruppe „Identifizierung“, unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS am 28. Februar 2008 in Straßburg;

die Ad-hoc-Gruppe für die Vorbereitung des ZKR-Kongresses 2009, unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS am 25. August in Bonn, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS am 7. Oktober in Straßburg und am 12. November 2008 in Bonn;

die gemeinsame Arbeitsgruppe WP 15/AC2 der UN-ECE (ADN-Sicherheitsausschuss), unter dem Vorsitz von Herrn REIN vom 21. bis 25. Januar und am 17. und 18. Juni 2008 in Genf;

der ADN-Verwaltungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn REIN am 19. Juni 2008 in Genf;

eine Internationale Arbeitsgruppe über die CLNI, unter Beteiligung von Regierungsexperten, unter dem Vorsitz von Frau CZERWENKA am 11. April und am 10. Oktober 2008 in Straßburg;

Ein gemeinsam mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) veranstalteter Workshop zum Thema „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein: Best Practice?“ fand am 24. und 25. April 2008 am Sitz der ZKR in Straßburg statt.

Rund 70 Personen, darunter Fachleute aus Gewässerschutz-, Naturschutz- und Schifffahrtsverwaltungen der Staaten im Rheineinzugsgebiet, Verantwortliche für den Ausbau der Wasserstraßen und der Gewässerunterhaltung vor Ort, interessierte Vertreter von Nichtregierungsorganisationen sowie Vertreter anderer Flusskommissionen (Umweltschutz- und Schifffahrtskommissionen) nahmen an diesem Workshop teil.

Sie erarbeiteten Empfehlungsvorschläge für „best practice“-Maßnahmen für Gewässerstruktur, -unterhaltung und -ausbau aus der Sicht der Schifffahrt und der Gewässerökologie. Diese Vorschläge betreffen sowohl konkrete Maßnahmen für den Fluss als auch die Zusammenarbeit der beiden Kommissionen sowie der im Bereich der Schifffahrt und der Gewässerökologie verantwortlichen nationalen Organe.

Ein runder Tisch zum Thema „Arbeitsmarkt und Ausbildung“ fand am 19. Juni 2008 am Sitz der ZKR in Straßburg statt. Ziel dieser Veranstaltung war es, dass im Interesse eines dynamischeren Arbeitsmarktes alle betroffenen Parteien einen gemeinsamen Nenner finden und sich auf die Priorität und die Bedeutung der einzelnen Fragen sowie auf die Herangehensweise an diese Fragen verständigen. Neben den Verwaltungen der Mitgliedstaaten, der Beobachterstaaten der ZKR sowie der internationalen Organisationen waren auch die Verbände der Sozialpartner sowie die Berufsausbildungsstätten und Lehranstalten der Binnenschifffahrt zu diesem Workshop eingeladen.

Ein dritter Workshop zu River Information Services (RIS) fand am 13. November 2008 am Sitz der ZKR in Straßburg statt. Dieser Workshop war speziell auf die Informationsbedürfnisse des Schifffahrtsgewerbes, der Ausrüstungshersteller, der Schiffsausrüster und der Logistikunternehmen, die in der Binnenschifffahrt aktiv sind, zugeschnitten. Die Vorträge und Diskussionen, die im Rahmen dieser Veranstaltung stattfanden, informierten die über 70 Teilnehmer über aktuelle Standards, die Verfügbarkeit von Merkblättern sowie speziell entwickelte Anwendungen und Produkte für Inland ECDIS, elektronische Meldungen an Bord der Schiffe, Schiffsverfolgung und -aufspürung (Inland AIS) und Bekanntmachungen an die Binnenschifffahrt.

c) Die Beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 7. Oktober 2008 unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

d) Im Rahmen ihrer verstärkten Kooperation führten die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Treffen und ihren Informationsaustausch fort.

Der Generalsekretär vertrat die ZKR als Beobachter bei den Sitzungen des Vorbereitenden Ausschusses zur Revision der Belgrader Akte.

- e) Im Rahmen der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission fand eine Koordinierungssitzung am 30. Mai 2008 in Straßburg statt. Die Europäische Kommission wurde dabei durch Herrn TRESTOUR, Leiter der Abteilung Seeverkehrspolitik in der Generaldirektion Energie und Verkehr, und die ZKR durch ihren Generalsekretär, Herrn WOEHLING, vertreten.

Eine erste informelle Sitzung der ZKR und der Europäischen Kommission zur Erörterung der Stärkung der Zusammenarbeit fand am 16. Dezember 2008 in Bonn statt.

- f) Die ZKR und die Moselkommission strebten eine Stärkung ihrer Zusammenarbeit an. Der Generalsekretär der ZKR, Herr WOEHLING, und der Präsident der Moselkommission, Herr ERNST, formalisierten dieses Ziel, indem sie am 12. September 2008 eine Kooperationsvereinbarung unterzeichneten.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat 2008 nicht zusammen.

3. Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen

- a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission:

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die sich mit den Belangen der Binnenschifffahrt befassen);
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie bei dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt betroffen waren;
- bei Anhörungen und Kolloquien der Europäischen Verkehrsministerkonferenz;
- beim Lenkungsausschuss für die Soziale Sicherheit des Europarates;
- bei der Donaukommission (Treffen der technischen Experten und Zusammenarbeit zwischen den beiden Sekretariaten);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins;
- bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
- beim Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtkongresse (PIANC);

- b) Die Europäische Kommission war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch den Abteilungsleiter, Herrn TRESTOUR, und auf der ordentlichen Herbstplenartagung durch den Direktor der Direktion B für Verkehrslogistik, Transeuropäische Netze und Ko-Modalität, Herrn Scheele, vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war auf der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch die Verwaltungsrätin Frau JAIMURZINA vertreten.

Die Donaukommission war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch den Generaldirektor des Sekretariats, Herrn VALKAR, vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch die stellvertretende Geschäftsführerin, Frau SCHULTE-WÜLWERLEIDIG, und auf der ordentlichen Herbstplenartagung durch den Präsidenten, Herrn SICHERMAN, vertreten.

Die Moselkommission war auf der ordentlichen Herbstplenartagung durch die Sekretariatsleiterin, Frau BRUCKNER, vertreten.

III. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab 1. Januar 2008 an:

<u>als Richter:</u>		<u>als stellvertretende Richter:</u>	
Herr BALL	(<i>Deutschland</i>)	Herr FROMMELT	(<i>Deutschland</i>)
Herr CRAEYBECKX	(<i>Belgien</i>) Vorsitzender	Herr VERSTREKEN	(<i>Belgien</i>)
Herr HAEGEL	(Frankreich)	Herr VILLA und Frau GEBHARDT	(Frankreich)
			<i>seit dem 1.7.2008</i>
Herr HAAK	(<i>Niederlande</i>)	Herr DE SAVORNIN-LOHMAN	(<i>Niederlande</i>)
Herr STAEHLIN	(<i>Schweiz</i>)	Herr RAPP	(<i>Schweiz</i>)

Gerichtskanzlerin: Frau TOURNAYE

Sie tagte unter dem Vorsitz von Herrn CRAEYBECKX am 14. Februar und am 25. September 2008 in Straßburg und fällte in letzter Instanz zwei zivil- und drei strafrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 33

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

PROTOKOLL 34

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 3. Dezember 2009 in Straßburg statt.